

CEPAL (1536)

INT-1536

Documento Informativo No. 8

GRUPO DE TRABAJO SOBRE ECONOMIAS DE ESCALA
EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ LATINOAMERICANA

Santiago, Chile, Septiembre 1970

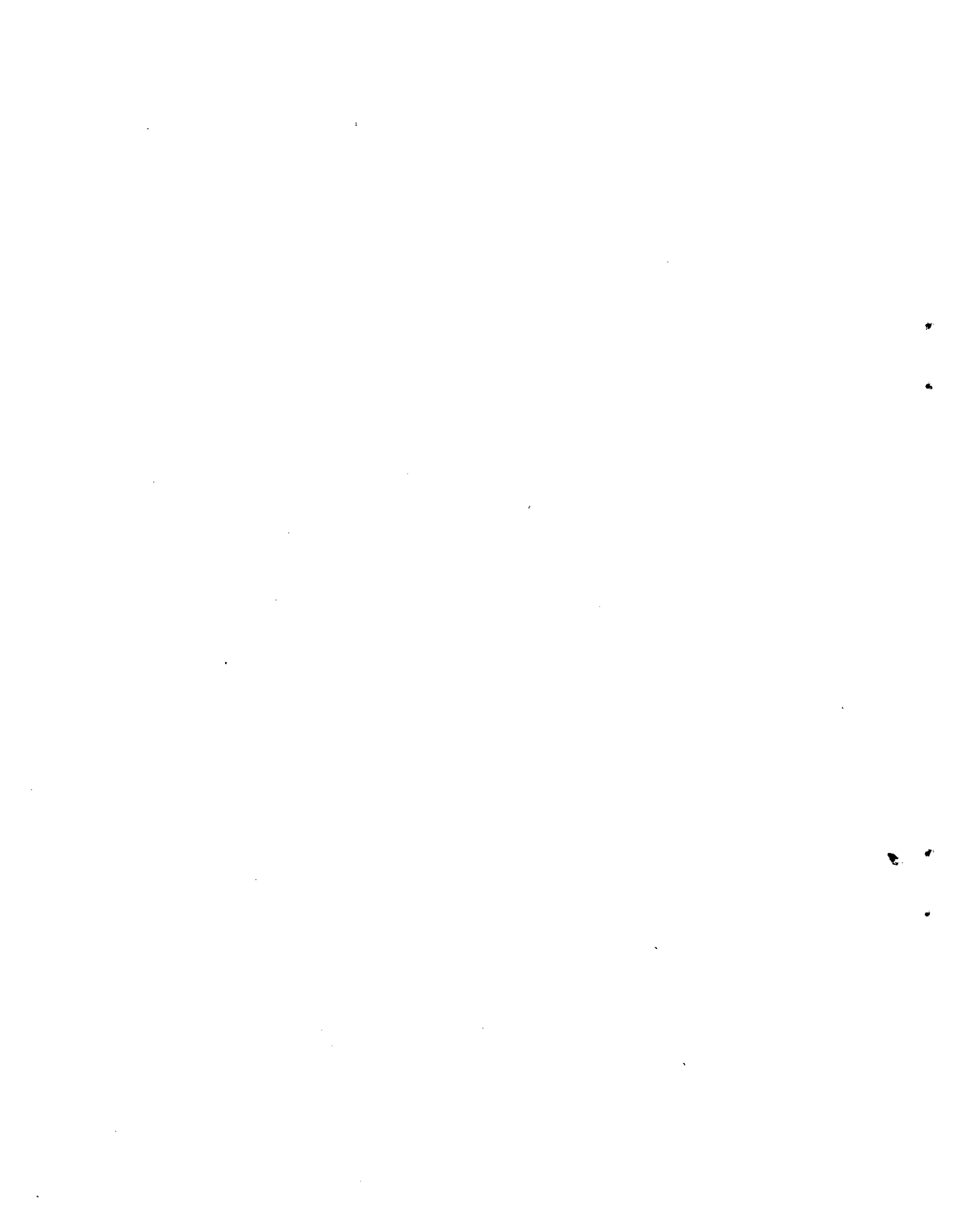
A INDUSTRIA AUTOMOTRIZ NO BRASIL

PARTE A: A INDUSTRIA TERMINAL

preparado por

Dr. Luiz Occhini

Nota: Este Grupo de Trabajo constituye una etapa del proyecto "Perspectivas y modalidades de integración regional de la industria automotriz en América Latina" que están desarrollando la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), con la colaboración de la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUDI).



INDICE

	<u>Página</u>
I. DESCRIÇÃO	1
1. Resumo: Legislação Básica	1
2. Primórdios, implantação, desenvolvimento e estratificação da indústria automobilística brasileira sob o ponto de vista da legislação correspondente	4
II. ASPECTOS LIGADOS AO CRESCIMENTO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA	15
1. Produção	15
2. Empresas instaladas e produtos produzidos	19
3. Economia de divisas	26
4. Frota e participação da produção na frota	27
5. Coeficiente brasileiro: número de habitantes por veículo	28
6. Índice de nacionalização atingido, posição do Brasil na América Latina e no mundo quanto à produção e à frota, modificação das fábricas	30
7. Análise da evolução da Indústria Automobilística Brasileira nos últimos tres anos	30
7.1 Índice ligado à produção	31
7.2 Índices ligados às compras no mercado interno	32
7.3 Salários pagos (inclusive 13 ^o salário), número medio de empregados e índices correspondentes	33
7.4 Consumo de energia elétrica	34
7.5 Faturamento da indústria brasileira de autoveículos (inclue peças de reposição e exclue tratores)	35
7.6 Evolução do capital social das empresas	36
7.7 Tributos diretos pagos	37
7.8 Preços de venda ao publico dos veiculos produzidos no Brasil em 1969, analisados por empresas produtoras	37
7.9 Impostos diretos e incidência sobre os preços de venda	43

INDICE DE QUADROS

<u>Número</u>		<u>Página</u>
1	Produção de autoveículos da indústria automobilística brasileira	16
2	Produção de tratores da indústria brasileira de 1960 a 1969	18
3		27
4		28
5		29

/I. DESCRIÇÃO

I. DESCRIÇÃO

1. Resumo: Legislação Básica

1. Aviso nº 288
Banco do Brasil S.A.
Carteira de Exportação e Importação
19 de Agosto de 1952
Protege e incentiva os produtores nacionais permitindo importação limitada aos elementos ainda não produzidos no país.
2. Aviso nº 311
Banco do Brasil S.A.
Carteira de Exportação e Importação
28 de Abril de 1953
Fixa normas para importação de veículos "para serem montados", não atendendo pedidos de licença de importação de veículos montados.
3. Decreto nº 39 412
16 de junho de 1956
Estabelece normas para a criação da Indústria Automobilística Brasileira e institui o GEIA (Grupo Executivo da Indústria Automobilística).
4. Decreto nº 39 568
12 de julho de 1956
Estabelece normas para a criação da Indústria de Caminhões.
5. Decreto nº 39 569
12 de julho de 1956
Estabelece normas para a criação da Indústria de Jipes.
6. Decreto nº 39 676-A
30 de julho de 1956
Estabelece normas para a criação da Indústria de Camionetas, Caminhões Leves e Furgões.
7. Decreto nº 41 018
26 de fevereiro de 1957
Estabelece normas para a criação da Indústria de Automóveis de passageiros

8. Decreto nº 47 473
22 de dezembro de 1959
Estabelece normas para a criação da Indústria de Tratores Agrícolas.
9. Resolução nº 319 do GEIA
18 de novembro de 1960
Estabelece o plano de nacionalização integral dos Veículos cujos programas foram aprovados pelo GEIA.
10. Decreto nº 50 519
2 de maio de 1961
Cria o GEIMAR (Grupo Executivo da Indústria de Máquinas Agrícolas e Rodoviárias).
11. Decreto nº 1 246
25 de junho de 1962
Institue-se o Plano Nacional da Indústria de Máquinas Rodoviárias.
12. Decreto nº 1 247
25 de junho de 1962
Institue-se o Plano Nacional da Indústria de motoniveladoras.
13. Decreto nº 1 248
25 de junho de 1962
Institue-se o Plano Nacional da Indústria de Tratores de esteira.
14. Decreto nº 1 249
25 de junho de 1962
Institue-se o Plano Nacional da Indústria de cultivadores motorizados.
15. Decreto nº 53 975
19 de junho de 1964
Reorganiza os Grupos Executivos subordinados à Comissão de Desenvolvimento Industrial (CDI) e dá outras providências
16. Lei nº 4 622
3 de maio de 1965
Concede isenção de tributos para importação de bens.

17. Lei nº 4 951
26 de abril de 1966
Concede isenção de tributos para importação de bens de produção destinados ao reequipamento e modernização da indústria de veículos, automotores e de autopeças.
18. Decreto-Lei nº 65
21 de novembro de 1966
Concede incentivos para o desenvolvimento da Indústria de motores diesel
19. Decreto nº 60 056
12 de janeiro de 1967
Estabelece diretrizes para o desenvolvimento da Indústria de Máquinas e implementos agrícolas e fixa normas para a fabricação de colhedei-
ras automotrizes ou combinadas.
20. Decreto nº 60 347
9 de março de 1967
Altera a redação do Decreto nº 53 975
21. Decreto nº 61 980
28 de dezembro de 1967
Regulamenta o Decreto-Lei nº 65
22. Decreto nº 65 016
18 de agosto de 1969
Estabelece diretrizes básicas para o desenvolvi-
mento industrial, cria o conselho de desenvolvi-
mento industrial e dá outras providências.

/2. Primórdios

2. Primórdios, implantação, desenvolvimento e estratificação da indústria automobilística brasileira sob o ponto de vista da legislação correspondente

A indústria automobilística brasileira começou anonimamente em pequenas oficinas e garagens, voltada para a fabricação de auto-peças, desde o advento do automóvel no mundo. Em 1925, durante a I exposição de automobilismo do Rio de Janeiro, a Ford uma das pioneiras, fazia demonstrações sobre a montagem de algumas importantes peças de seus carros.

Pouco antes da segunda guerra (1939-1945) a indústria de auto-peças se resumia à confecção de pneus, mangueiras, molas planas, baterias e carrocerias simplificadas de caminhões. Nessa época a frota brasileira de veículos em geral alcançava 200 000 unidades. Repentinamente tais veículos se viram sem peças de reposição uma vez que, primeiro se interrompeu a importação de peças europeias e depois também a indústria americana se voltou para o esforço de guerra; e não só faltaram peças como o próprio combustível escasseou obrigando a transformação de pequenas oficinas em fábricas que necessitavam suprir não só a reposição de peças mas transformar o equipamento existente para aproveitar combustível de carvão: surgiu a indústria de gazogênio.

Formou-se então o primeiro parque industrial ligado ao automóvel embora modesto e apenas voltado para a reposição de peças.

Reiniciada a importação e normalizada por volta de 1951, um novo perigo se apresentou: o volume de divisas necessário a atender a demanda de veículos que se faziam necessários. Note-se que de 1951 a 1952 foram importados cerca de 200 000 novos veículos com um dispêndio da ordem de US\$ 541 000 000.

Data dessa fase a primeira idéia da implantação de uma indústria automobilística nacional.

Em 1.º de janeiro de 1948, prevendo tal necessidade foi montada a Fábrica Nacional de Motores voltada para a fabricação de caminhões.

Finalmente foi criada uma Comissão de Desenvolvimento Industrial com uma Sub-Comissão de jipes, tratores, caminhões, automóveis e peças presidida pelo então Comandante Lúcio Meira.

O incentivo à implantação da indústria automobilística e à vinda de capitais estrangeiros para tal fim se consubstanciou principalmente nos três fatores seguintes: possibilidade de obtenção de matérias primas, existência de fontes de energia elétrica e mercado interno em franco desenvolvimento.

A ação governamental se orienta no sentido de estabelecer normas que possibilitem e propiciem os primeiros passos para a instituição da Indústria Automobilística.

Assim aos 19 de agosto de 1952 o Banco do Brasil S.A. através da Carteira de Exportação e Importação - Aviso nº 288 - protege, e incentiva produtores nacionais como se conclue do texto seguinte:

BANCO DO BRASIL S.A.

Carteira de Exportação e Importação

Aviso nº 288

Importação - Peças e acessórios para veículos automóveis

A Carteira de Exportação e Importação do Brasil S.A. torna público que resolveu restabelecer o licenciamento de peças e acessórios para veículos-automóveis, limitado, porém, aos elementos ainda não produzidos no país. Assim, passará a acolher, doravante, para estudo, pedidos de licença de importação relativos aos citados materiais, observadas as normas a seguir indicadas:

1º - nos casos de representantes exclusivos de fábrica, os pedidos deverão consignar a mesma origem dos veículos adquiridos em 1951, permitindo-se, todavia, importações de países diferentes, desde que para cobertura em moeda mais favorável;

2º - embora sujeitos a restrições impostas por conveniência cambial, poderão os pedidos, neste semestre, ser formulados até os seguintes limites:

a) em favor de representantes exclusivos de fábrica de veículos - 5% do valor das importações de veículos em 1951;

b) em favor de importadores tradicionais - 25% da média anual das importações realizadas no triênio 1947/1949;

Nota: exigir-se-á, sempre que ainda não produzida perante a Carteira, comprovação, pelo solicitante, das importações alegadas para pedidos anteriores.

3º - respeitado o disposto no item 1º, admitir-se-ão importações para cobertura em moedas conversíveis, alterado no particular, o Aviso nº 287, de 29.07.52;

4º - esclarece a Carteira que, ressalvadas as expressamente mencionadas no item 6º, acolherá pedidos relativos a peças individualizadas; os demais pedidos deverão ser apresentados com a seguinte redação:

Número de lista da carteira	Especificação
9829	Peças e acessórios para veículos-automóveis

5º - os pedidos de que trata o presente aviso, quando para liquidação em moedas conversíveis, só serão recebidos, no semestre em curso, durante o período de 28.8 a 19.9.52;

6º - não são licenciáveis as peças e acessórios a seguir relacionados:

- acendedores de cigarros - acumulador de bateria - alavancas ou maçanetas para portas e manivelas para janelas - algemas dos feixes de molas - altímetros - anéis de qualquer tipo (inclusive de sincronização do câmbio e molas de segmento) - armações de assentos e encosto - aros e molduras de faróis - aros ornamentais para rodas - arruelas - barra de direção (exceto os terminais) - barras do parafuso de ligação dos feixes de mola - bombas de ar para pneus - botões luminosos para licenças - braçadeiras - braços de barra de direção - buchas - bujões (inclusive para tanques de gasolina, com ou sem chave) - buzinas de valor superior a US\$ 2 - fob ou equivalente noutras moedas - cabos de freio - caçambas e aparelhos de báscula - calços - calotas - câmaras de ar - camisas de cilindro - canaletas e guias de qualquer material - capas de plástico para o volante - capotas - carroçarias de "pik-up" e furgões - cartucho de filtro de óleo - castanhas de roda - chapas de pressão de fricção - cliques para fixação de fios - cones para prisioneiros dos cubos - conexões - conjunto de bomba d'água e qualquer de duas peças - contra-eixo do câmbio - contrapinos - contraporcas - correias antiderrapantes - cruzetas ou juntas universais - cubos de roda - defletores - eixos de comando para garfos de embreagem - eixos de comando para pedais de freio e embreagem - engraxadeiras - engrenagens (da bomba de óleo, do eixo de comando da válvula, do /eixo principal

do eixo principal do câmbio, de marcha à ré e da tomada de força)
- espelhos - estofamento (inclusive capas) - excêntrico para sapatas de freio - extensões de canos de descarga (rabos de peixe) - faróis, faroletes e lanternas - fios e cabos condutores de qualquer tipo - flanges do sistema de descarga - forrações internas - frisos e guardanhões de quaisquer tipos - garras de pára-choques - gaxetas - grades - grade de proteção do radiador - grampos (inclusive os de tipo U, para juntas universais) - guias metálicas ou de outro material, para vidro e janelas - juntas ou vedações de qualquer material (inclusive esféricas) - lavadores de pára-brisas - macacos - manga da coluna de direção - mangueiras - molas de qualquer feitio ou tamanho, chatas, em feixes ou lâminas soltas (exceto molas de bomba de gasolina e para o comando de válvula) - molduras de placas de licença - painéis de freio (inclusive conjuntos cubo-painéis) - parafusos - pára-guia de pára-brisas laterais - pás de ventilador - peças de borracha ou com borracha - peças de chapa metálica plana do eixo dianteiro do chassi - peças de madeira - peças de material plástico - peças de vidro (exceto pára-brisas curvos, de vidro de segurança ou triplex, dianteiros ou traseiros, e peças de vidro moldado para faroletes, faróis, lanternas e lanternetas) - pinos de qualquer tipo - pistões de ferro ou alumínio para motores e para cilindros de freio - placas de fixação de molas - pneus - polias (do gerador, da bomba d'água e do ventilador) - porcas - presilhas para molas - rádios - rebites - relógios - retentores - semi-eixo para diferencial - silenciosos - sinais direcionais - suporte (do acumulador, do gerador, das molas auxiliares e contra-molas e de cabos de freio) - tampas (inclusive de bomba d'água) - tampão do radiador - tanques de gasolina - tapetes - tecidos de qualquer espécie (inclusive para capotas) - tomada de força - torneiras - tubos de descarga - tubulação de cobre e ventiladores.

7^o - finalmente, com o intuito de incentivar ao máximo a produção nacional de peças e acessórios para veículos-automóveis, adianta a Carteira que procederá a revisões da lista de exclusões acima, sempre que se convença da existência de satisfatória produção interna de materiais ali não relacionados.

/Rio de

Rio de Janeiro, 19 de agosto de 1952

Luis Simões Lopes - Diretor

Leopoldo Saldanha Murgel - Gerente

Caminhando no sentido de evitar fraudes e de impossibilitar a importação de veículos montados, ainda o Banco do Brasil emite o aviso nº 311, onde se explicita a possibilidade de importação de veículos "para serem montados" e não de veículos "desmontados" e cujo texto é o seguinte:

BANCO DO BRASIL S.A.

Carteira de Exportação e Importação

Aviso nº 311

Importação de veículos a motor

A Carteira de Exportação e Importação do Banco do Brasil S.A. torna público que, de acôrdo com indicação da Comissão de Desenvolvimento Industrial, aprovada pelo Exmo. Sr. Presidente da República, não atenderá, a partir de 1.7.53, a pedidos de licença destinados à importação de veículos a motor, para fins comerciais (revenda), já devidamente montados.

Em consequência, e observadas, é óbvio, as demais normas já existentes para os licenciamentos da espécie, somente serão possíveis de acolhimento os pedidos relativos a veículos quando "para serem montados" (e não "desmontados") correspondendo aquela expressão à norte-americana CKD, isto é, "complete knock-down" - e desde que obrigatoriamente adquiridos sem os respectivos estofamentos - (armações, molas e forração de assentos e encostos).

Por oportuno, solicita a Carteira que as empresas montadoras forneçam diretamente à Subgerência de Importação (Avenida Presidente Vargas nº 84, 6º andar) lista de embarque do material a ser montado ("pack-slip").

Rio de Janeiro, 28 de abril de 1953.

Coriolano de Góis - Diretor

Luiz Pedro Gomes - Gerente

/Finalmente através

Finalmente através do Decreto nº 39 412 de 16 de junho de 1956 são fixadas as normas para a instituição da Indústria Automobilística e cria-se o GEIA - Grupo Executivo da Indústria Automobilística.

O texto é o seguinte:

Decreto nº 39 412, de 16 de junho de 1956

Estabelece normas diretoras para a criação da Indústria Automobilística Brasileira e institui o Grupo Executivo para aplicação dessas normas.

O presidente da República usando das atribuições que lhe confere o artigo 37, inciso I, da Constituição, decreta:

Art. 1º - Ficam estabelecidas e reguladas pelo presente decreto:

I - as diretrizes básicas relativas à Indústria Automobilística Brasileira, às quais se subordinarão os atos executivos à implantação dessa indústria, e atividades correlatas;

II - a competência e autoridade dos órgãos executivos que se encarregarão de aplicar tais diretrizes.

Art. 2º - Os equipamentos utilizados na Indústria Automobilística Brasileira são considerados de mais alta essencialidade para o desenvolvimento econômico do país, quando especificamente destinados à fabricantes e subcontratadores, tal como definidos no presente Decreto.

Parágrafo 1º - A importação desses equipamentos, sem cobertura cambial, como investimento de capital estrangeiro no país, será regida pelo disposto na Lei nº 2 145, de 29.12.1953, e sua regulamentação (Decreto nº 34 893, de 5.1.1954, art. 15 e Instruções nº 113, de 17.1.1955, itens 1º e 4º, da Superintendência da Moeda e do Crédito).

Parágrafo 2º - Em favor das firmas fabricantes e subcontratadoras, que não puderem trazer a totalidade de seu equipamento industrial, como investimento estrangeiro no país, na forma do Parágrafo 1º, será admitida, proporcionalmente aos capitais brasileiros nelas efetivamente aplicados, importação sob financiamento em moeda estrangeira, pelo prazo mínimo de 5 anos, liquidável ao custo do câmbio, de acordo com a legislação em vigor, na época dos pagamentos contratuais.

Art. 3º - Para fins do presente Decreto, e dos Planos Nacionais Automobilísticos a serem instituídos, consideram-se fabricantes de veículos-automóveis, as entidades industriais que, cumulativamente:

a) tenham seus projetos globais de produção, aprovados pelo Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA) a que se refere o artigo 14 do presente Decreto;

b) apresentarem projetos industriais que contenham a produção do motor do veículo em instalações próprias, ou de subcontratadores, sob sua responsabilidade;

c) cumpriram em seus programas industriais, as omissões de peças ou partes, nas importações de veículos desmontados, conforme as percentagens ponderais fixadas nos Planos Nacionais Automobilísticos.

Art. 4º - Para efeito do presente Decreto e dos Planos Nacionais Automobilísticos, a serem instituídos, consideram-se fabricantes de peças automobilísticas, ou subcontratadores da indústria automobilística, as entidades industriais que:

a) tenham tido seus projetos de produção aprovados pelo GEIA;

b) produzam, no todo ou em parte, peças específicas para veículos-automóveis.

Art. 5º - Aos fabricantes de veículos-automóveis, cujos projetos tenham sido aprovados pelo GEIA, será facultado - segundo o grau de interesse econômico dos respectivos produtos automobilísticos - acesso razoável à importação de partes complementares da produção nacional.

Parágrafo 1º - As medidas para facultar o acesso à importação de partes complementares, de que trata o presente artigo, consistirão:

a) Na reserva de cotas cambiais, em favor de cada fabricante dos veículos do maior interesse econômico para o país, dentro das disponibilidades previstas nos orçamentos semestrais, e observados os arts. 42 e 44, do Decreto nº 34 893, de 5.1.1954;

b) Na classificação em categorias de mercadorias mais favorecidas que as dos veículos completos, conforme o grau de seu interesse econômico ou estágio de desenvolvimento do programa de nacionalização da produção.

/Parágrafo 2º

Parágrafo 2º - Os vários Planos Nacionais Automobilísticos específicos a serem estabelecidos fixarão, em cada caso, os níveis de tratamento cambial facultado, tendo em vista exclusivamente, a natureza e o tipo de veículo cuja produção seja projetada.

Art. 6º - Na medida em que se forem desenvolvendo os programas de fabricação de veículos e suas peças no país, os órgãos competentes promoverão revisões do tratamento reservado aos respectivos produtos, para estabelecimento de condições menos favoráveis à importação, revogando inclusive as facilidades já concedidas às atividades de montagem de tais veículos.

Art. 7º - Nenhuma distinção ou preferência será estabelecida nos Planos Nacionais Automobilísticos, quanto aos tipos de motor a serem aplicados nos veículos produzidos no país, do ponto de vista dos combustíveis que utilizem.

Art. 8º - Consideram-se recomendáveis, para aprovação dos projetos individuais da indústria automobilística:

a) a produção de tipos de veículos e peças estrangeiras sob especificações técnicas já consagradas por seu uso, sem prejuízo de concepções novas que adaptam esses materiais a condições de produção e utilização mais conveniente no país;

b) o recurso intensivo a subcontratadores para a fabricação do veículo, os quais se dediquem à produção especializada e concentrada de autopeças - sem prejuízo entretanto do tipo de estrutura industrial verticalmente integrada, quando preferida por fabricantes, que se rejam pelo artigo 2º, parágrafo 1º deste Decreto, com a ressalva constante do art. 9º seguinte.

Art. 9º - Considera-se menos desejável, na fase inicial de criação da indústria automobilística brasileira, a aprovação de projetos fabris que se superponham aos que já se encontram em fase de instalação ou produção e sejam capazes de satisfazer, qualitativa e quantitativamente, às necessidades estimadas no mercado interno.

Art. 10º - Caberá ao GEIA dentro das atribuições que lhe são conferidas pelo presente Decreto, julgar da adequação dos projetos específicos aos propósitos enunciados nos arts. 8º e 9º, apreciando-os sobretudo em face da estrutura técnica, produtividade econômica e peculiaridades financeiras de sua organização.

Art. 11 - Consideram-se os projetos da indústria automobilística aprovados pelo GEIA, enquadrados entre as "indústrias básicas", para efeitos de concessão eventual de créditos ou garantias por entidades bancárias oficiais encarregadas do incentivo ao desenvolvimento econômico do país respeitadas as normas estatutárias ou critérios de operação dessas entidades.

Art. 12 - Os incentivos reservados à indústria automobilística serão preferentemente dirigidos aos projetos de iniciativa privada, abstendo-se o Governo de estimular a instituição de novas entidades estatais, dedicadas a atividades similares.

Art. 13 - O GEIA recomendará aos órgãos competentes a instituição de facilidades para entrada no país de técnicos e operários especializados que se venham dedicar à indústria automobilística.

Art. 14 - Fica criado o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), diretamente subordinado ao Conselho do Desenvolvimento, a fim de dar execução às diretrizes básicas enunciadas no presente Decreto e formular outras recomendações de incentivo à indústria automobilística.

Art. 15 - São membros natos do GEIA:

1. O Ministro da Viação e Obras Públicas, Presidente;
2. O Diretor Executivo da Superintendência da Moeda e Crédito;
3. O Diretor Superintendente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico;
4. O Diretor da Carteira de Comércio Exterior;
5. O Diretor da Carteira de Câmbio.

Parágrafo único - Os membros do GEIA poderão delegar seus poderes a representantes autorizados, mediante notificação feita ao Secretário Geral do Conselho de Desenvolvimento.

Art. 16 - O GEIA têm como finalidades e atribuições:

a) Elaborar e submeter à aprovação do Presidente da República, Planos Nacionais Automobilísticos para as diversas linhas de fabricação de automóveis e adaptá-los às contingências da situação econômica nacional;

/b) Examinar,

b) Examinar, negociar e aprovar, privativamente, os projetos singulares referentes à indústria automobilística para o Brasil, e encaminhá-los quando aprovados, aos órgãos encarregados do controle de comércio e de câmbio, para as providências executivas que aos mesmos competirem;

c) Supervisionar, por iniciativa própria, ou em colaboração com outros órgãos de Governo, a execução das diretrizes e projetos relativos à indústria de material automobilístico;

d) Recomendar, quando fôr o caso, às entidades oficiais especificamente incumbidas de prover créditos para empreendimentos de desenvolvimento econômico, os projetos automobilísticos submetidos a seu exame e devidamente aprovados;

e) Promover e coordenar estudos sobre nomenclatura, revisão de tarifas aduaneiras, classificação de mercadorias por categorias de importação, normalização de materiais, seleção de tipos, preparo de mão de obra especializada e de técnicos, suprimento de matérias-primas e de bens de produção, estatísticas, censo industrial, medidas tributárias e legislativas, mercados custos de produção, mostras e exposições e outros aspectos de interesse para a indústria de material automobilístico.

Art. 17 - Compete privativamente ao Presidente:

a) Superintender e dirigir os trabalhos do GEIA e representá-lo oficialmente;

b) Promover e coordenar medidas relativas ao desenvolvimento da indústria nacional automobilística, submetendo à decisão do GEIA as que forem da competência deste;

c) No caso de deliberações que envolvam maiores empenhos e responsabilidades para o país, promover reuniões conjuntas com o Conselho da Superintendência da Moeda e Crédito para exame e decisão final;

d) Convocar e presidir as reuniões do Conselho Consultivo do GEIA, a que se refere o art. 19, seguinte.

Art. 18 - As decisões e resoluções do GEIA são tomadas por maioria de votos, presentes o Presidente ou seu representante e no mínimo dois de seus membros.

/Parágrafo único

Parágrafo único - Das decisões e resoluções do GEIA caberá recurso suspensivo ao Presidente da República, através do Secretário Geral do Conselho do Desenvolvimento, desde que impetrado no prazo de 10 dias da comunicação do ato recorrido, sem prejuízo de pedido de reconsideração ao mesmo GEIA.

Art. 19 - O GEIA será assistido por um Conselho Consultivo, constituído por um representante de Institutos Oficiais de Tecnologia; por um representante do órgão de classe dos subcontratadores da indústria automobilística; por um representante do órgão de classe dos fabricantes de veículos automóveis; por um representante do órgão de classe dos produtores de aço e por um representante do órgão de classe do comércio de veículos automóveis.

Art. 20 - As funções dos membros do Conselho Consultivo são consideradas de serviço público relevante, não remuneradas, e providas por escolha do Presidente da República, mediante lista tríplice, apresentada pelo Presidente do GEIA, no caso do representante dos Institutos Oficiais de Tecnologia, e pelas respectivas Confederações Nacionais de Classe, no caso dos representantes da indústria e do comércio.

Parágrafo único - A designação dos membros do Conselho Consultivo é feita pelo prazo de um ano, podendo haver recondução, satisfeitas as formalidades previstas neste artigo.

Art. 21 - Compete ao Conselho Consultivo:

a) Manifestar-se sobre quaisquer assuntos relativos à competência do GEIA, quer quando solicitado pelo seu Presidente, quer por iniciativa própria;

b) Sugerir medidas convenientes ao bom desempenho das tarefas do GEIA.

Art. 22 - Todos os órgãos da Administração Federal deverão prestar ao GEIA a cooperação que lhes for solicitada, inclusive sob forma de trabalhos técnicos.

Art. 23 - O Secretário Geral do Conselho do Desenvolvimento tomará as medidas necessárias para a pronta instalação e funcionamento do GEIA.

Art. 24 - Revogam-se as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, em 16 de junho de 1956, 135ª da Independência e 68ª da República.

Juscelino Kubitschek, Neren Ramos, José Maria Alkmin, Lúcio Meira,
Parsifal Barroso.

/II. ASPECTOS

II. ASPECTOS LIGADOS AO CRESCIMENTO DA INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA BRASILEIRA

1. Produção

O panorama da produção de autoveículos evoluiu de 1957 a 1969 como se verifica no quadro 1.

Quadro 1

PRODUÇÃO DE AUTOVEÍCULOS DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA

Anos	Onibus ou Chassis	Caminhões	Utilitários	Camionetas de Carga	Camionetas de uso mis- to ou múlti- ples	Automóveis	Totais	Totais Acumulados
1957	498	18 007	9 164	1 217	1 656	-	30 542	30 542
1958	658	30 014	14 273	4 684	9 165	2 189	60 983	91 525
1959	1 307	38 353	18 083	7 900	18 508	11 963	96 114	187 639
1960	1 896	39 791	19 514	9 576	24 446	37 818	133 041	320 680
1961	1 615	28 878	17 621	12 339	30 153	54 978	145 584	466 264
1962	927	38 743	22 247	18 935	35 455	74 887	191 194	657 458
1963	1 179	22 851	13 432	14 067	36 638	86 024	174 191	831 649
1964	2 245	22 249	11 853	14 675	34 917	97 768	183 707	1 015 356
1965	2 306	22 653	9 496	12 065	35 252	103 415	185 187	1 200 543
1966	2 754	32 299	14 426	17 067	37 909	120 154	224 609	1 425 152
1967	3 245	28 561	8 140	15 028	38 361	132 152	225 487	1 650 639
1968	5 696	41 990	7 328	21 860	41 341	161 500	279 715	1 930 354
1969	5 679	40 569	5 193	21 938	42 588	237 733	353 700	2 284 054
Totais por tipo	30 005	404 958	170 770	171 351	386 389	1 120 581	2 284 054	-

Analogamente a produção de tratores por tipos, evoluiu de 1960 a 1969 como se verifica no quadro 2 e nos gráficos 3 e 4.

/Quadro 2

Quadro 2

PRODUÇÃO DE TRATORES DA INDÚSTRIA BRASILEIRA DE 1960 A 1969

Anos	Cultiva- dores Mo- torizados	T R A T O R E S				Tratores de Esteira	Totais	Totais Acumulados
		Micro Tratores	Leves	Medios	Pesados			
1960	-	-	-	37	-	-	37	37
1961	751	-	25	1 574	80	-	2 430	2 467
1962	1 240	-	1 984	4 779	823	-	8 826	11 293
1963	1 110	-	3 990	4 179	1 739	-	11 018	22 311
1964	1 765	-	1 329	7 947	2 261	-	13 302	35 613
1965	2 403	280	241	5 810	2 070	-	10 804	46 417
1966	3 336	291	96	6 668	2 305	13	12 709	59 126
1967	2 500	72	57	4 077	2 089	73	8 868	67 994
1968	2 463	148	32	4 625	5 014	106	12 388	80 382
1969	1 946	335	22	3 386	6 139	91	11 919	92 301
Totais	17 514	1 126	7 776	43 082	22 520	283	92 301	-

Fonte: SETEC

2. Empresas instaladas e produtos produzidos

As empresas instaladas em 1965 produziam os seguintes tipos de veículos analisados por empresa e pelas características técnicas dos mesmos.

Em 1969 as empresas instaladas produziam os seguintes tipos de automóveis analisados pelas respectivas características técnicas como segue:

Marca	Classificação do veículo	Combustível	Nº de cilindros	Potência do motor HP-SAE	Peso do veículo (kg)	Peso total com carga(kg)
-------	--------------------------	-------------	-----------------	--------------------------	----------------------	--------------------------

CHRYSLER DO BRASIL S.A. INDUSTRIA E COMERCIO

Esplanada	Veículo Passag.	Gasol.	8	130	1 390	1 760
Regente	Veículo Passag.	Gasol..	8	130	1 340	1 760
GTX	Veículo Passag.	Gasol.	8	130	1 470	1 760

FABRICA NACIONAL DE MOTORES S.A.

FNM 2150	Veículo Passag.	Gasol.	4	125	1 360	1 820
----------	-----------------	--------	---	-----	-------	-------

FORD MOTOR DO BRASIL S.A.

Galaxie	Veículo Passag.	Gasol.	8	173	1 651	2 209
Galaxie LTD	Veículo Passag.	Gasol.	8	190	1 687	2 245
F - 100	Camioneta de carga	Gasol.	8	161	1 518	2 268

/GENERAL MOTORS

GENERAL MOTORS DO BRASIL S.A.

Marca	Classificação do veículo	Combustível	Nº de cilindros	Potência do motor HP -- SAE	Pêso do veículo (kg)	Pêso total com carga (kg)
Opala 2 500	Veículo Passag.	Gasol.	4	80	1 075	1 574
Opala 3 800	Veículo Passag.	Gasol.	6	125	1 135	1 625
C - 1416	Camioneta de carga	Gasol.	6	149	1 937	2 270
C - 1404	Camioneta de carga	Gasol.	6	149	1 790	2 270
C - 1414	Camioneta de carga	Gasol.	6	149	1 770	2 270
C - 1504	Camioneta de carga	Gasol.	6	149	1 910	2 610

TOYOTA DO BRASIL S.A.

OJ - 40L	Utilitário	Gasol.	4	78	1 500	1 950
OJ-40LV-B	Utilitário	Gasol.	4	78	1 750	2 275
OJ-45LP-B	Camioneta de carga	Gasol.	4	78	1 700	2 700

VOLKSWAGEN DO BRASIL IND. E COM. DE AUTOMÓVEIS S.A.

Karmann Ghia 1 500	Veículo Passag.	Gasol.	4	52	860	1 160
Sedan 1 300	Veículo Passag.	Gasol.	4	46	780	1 160
Sedan 1 600	Veículo Passag.	Gasol.	4	60	862	1 230
Kombi 1 500	Camioneta uso misto	Gasol.	4	52	1 110	2 070
Pick-Up 1 500	Camioneta de carga	Gasol.	4	52	1 140	2 070

WILLYS DO BRASIL S.A. INDUSTRIA E COMERCIO

Marca	Classifi- cação do veículo	Combus- tível	Nº de ci- lindros	Potência do motor HP - SAE	Pêso do veículo (Kg)	Pêso total com carga (kg)
Jeep CJ-5	Utilitá- rio	Gasol.	6	90	1 169	1 590
Jeep CJ-6	Utilitá- rio	Gasol.	6	90	1 191	1 864
Jeep CJ-6	Utilitá- rio	Gasol.	6	90	1 242	1 747
Corcel Cupê	Veículo Passag.	Gasol.	4	68	942	1 367
Corcel Cupê GT	Veículo Passag.	Gasol.	4	80	951	1 376
Corcel Sedan	Veículo Passag.	Gasol.	4	68	930	1 355
Aero Willys 2600	Veículo Passag.	Gasol.	6	130	1 468	1 990
Itamaraty Sedan	Veículo Passag.	Gasol.	6	140	1 494	2 016
Itamaraty Limousine	Veículo Passag.	Gasol.	6	140	1 684	2 253
Rural 4x2	Camioneta uso misto	Gasol.	6	90	1 503	2 002
Rural 4x2	Camioneta uso misto	Gasol.	6	90	1 484	1 985
Rural 4x4	Camioneta uso misto	Gasol.	6	90	1 577	2 077
Pick-Up Jeep 4x2	Camioneta de carga	Gasol.	6	90	1 557	2 365
Pick-Up Jeep 4x2	Camioneta de carga	Gasol.	6	90	1 541	2 353
Pick-Up Jeep 4x4	Camioneta de carga	Gasol.	6	90	1 652	2 442

Em 1970 as empresas instaladas produziam os seguintes tipos de Veículos de Carga analisados pelas respectivas características técnicas como segue:

CHRYSLER DO BRASIL S.A. INDUSTRIA E COMERCIO

Marca	Classificação do veículo	Combustível	Nº de Cilindros	Potência do motor HP - SAE	Peso do veículo (kg)	Peso total com carga (kg)
D 100/29	Camioneta de carga	Gasol.	8	203	1 650	2 359
D 400/33	Caminhão	Gasol.	8	203	1 860	5 443
D 700/36	Caminhão	Gasol.	8	196	2 940	10 850
D 700/44	Caminhão	Gasol.	8	196	2 920	10 850
D 700/50	Caminhão	Gasol.	8	196	3 175	10 850
P 700/36	Caminhão	Diesel	6	140	2 940	10 850
P 700/53	Caminhão	Diesel	6	140	2 960	10 850
P 700/50	Caminhão	Diesel	6	140	3 175	10 850

FABRICA NACIONAL DE MOTORES S.A.

D 11 000 V4/44	Caminhão	Diesel	6	175	5 000	15 000
D 11 000 V 5/40	Caminhão	Diesel	6	175	4 950	15 000
D 11 000 V 6/34	Caminhão	Diesel	6	175	4 850	15 000
D 11 000 V 6/34	Caminhão	Diesel	6	175	4 850	15 000
D 11 000 V 12/47	Caminhão	Diesel	6	175	5 990	22 000
D 11 000 V 13/37	Caminhão	Diesel	6	175	5 850	22 000
D 11 000 V 10/64	Caminhão	Diesel	6	175	5 250	15 000

FORD WILLYS DO BRASIL S.A.

Marca	Classifi- cação do veículo	Combus- tível	Nº de ci- lindros	Potência do motor HP - SAE	Pêso do veículo (kg)	Pêso total com carga (kg)
F 75/29	Camioneta de carga	Gasol.	6	90	1 542	2 268
F 75/29	Camioneta de carga	Gasol.	6	90	1 623	2 359
F 100/28	Camioneta de carga	Gasol.	8	168	1 714	2 268
F 350/33	Caminhão	Gasol.	8	161	1 949	5 443
F 600/37	Caminhão	Gasol.	8	161	2 707	10 660
F 600/43	Caminhão	Gasol.	8	161	2 785	10 660
F 600/49	Caminhão	Gasol.	8	161	2 957	10 660
F 600/37	Caminhão	Diesel	6	140	2 971	10 660
F 600/43	Caminhão	Diesel	6	140	3 052	10 660
F 600/49	Caminhão	Diesel	6	140	3 234	10 660

/GENERAL MOTORS

GENERAL MOTORS DO BRASIL S.A.

Marca	Classifi- cação do veículo	Combustível	Nº de ci- lindros	Potencia do motor HP - SAE	Pêso do veículo (kg)	Pêso total com carga (kg)
C 1403/29	Camioneta de carga	Gasol.	6	149	1 573	2 270
C 1404/29	Camioneta de carga	Gasol.	6	149	1 790	2 270
C 1503/32	Camioneta de carga	Gasol.	6	149	1 580	2 608
C 1504/32	Camioneta de carga	Gasol.	6	149	1 910	2 608
C 6403P/39	Caminhão	Gasol.	6	149	2 801	10 700
C 6503P/44	Caminhão	Gasol.	6	149	2 835	10 700
C 6803P/50	Caminhão	Gasol.	6	149	3 023	10 700
D 6403P/39	Caminhão	Diesel	6	140	3 121	10 700
D 6503P/44	Caminhão	Diesel	6	140	3 155	10 700
D 6803P/50	Caminhão	Diesel	6	140	3 346	10 700
D 75/44	Caminhão	Diesel	6	140	-	12 700
D 74/39	Caminhão	Diesel	6	140	-	12 700
D 78/50	Caminhão	Diesel	6	140	-	12 700

MERCEDES BENZ

MERCEDES BENZ DO BRASIL S.A.

Marca	Classifi- cação do veículo	Combus- tível	Nº de cilin- dros	Potên- cia do motor HP-SAE	Pêso do veículo (kg)	Peso total com carga (kg.)
LP 321/42	Caminhão	Diesel	6	120	3 640	11 000
LP 321/48	Caminhão	Diesel	6	120	3 690	11 000
LK 1 113 /36	Caminhão	Diesel	6	145	3 560	11 000
LS 1 113 /36	Caminhão	Diesel	6	145	3 620	11 000
L 1 113 /42	Caminhão	Diesel	6	145	3 610	11 000
L 1 113 /48	Caminhão	Diesel	6	145	3 680	11 000
LAK 1 113 /36	Caminhão	Diesel	6	145	3 840	11 000
LAS 1 113 /36	Caminhão	Diesel	6	145	3 900	11 000
LA 1 113 /42	Caminhão	Diesel	6	145	3 890	11 000
LA 1 113 /48	Caminhão	Diesel	6	145	3 960	11 000
LP 1 520/36	Caminhão	Diesel	6	200	5 770	15 000
LPK 1 520/36	Caminhão	Diesel	6	200	5 800	15 000
LPS 1 520/36	Caminhão	Diesel	6	200	6 000	15 000
LP 1 520/46	Caminhão	Diesel	6	200	5 840	15 000
LP 1 520/36 13	Caminhão	Diesel	6	200	6 860	22 000
LPS 1 520/36 13	Caminhão	Diesel	6	200	7 000	22 000
LP 1 520/46 13	Caminhão	Diesel	6	200	6 940	22 000
LPK 1 520/30 13	Caminhão	Diesel	6	204	7 500	22 000
LPS 1 520/30 13	Caminhão	Diesel	6	204	7 500	22 000

SCANIA VABIS DO BRASIL S.A.

Marca	Classifi- cação do veículo	Combustível	Nº de cilin- dros	Potên- cia do motor HP-SAE	Pêso do veículo (kg)	Pêso total com carga (kg)
L 7638	Caminhão	Diesel	6	210	5 300	15 500
L 7650	Caminhão	Diesel	6	210	5 450	15 500
LS 7638	Caminhão	Diesel	6	210	6 300	22 000
LS 7650	Caminhão	Diesel	6	210	6 450	22 000
LT 11038	Caminhão	Diesel	6	210	7 200	24 000
LT 11050	Caminhão	Diesel	6	210	7 350	24 000

TOYOTA DO BRASIL S.A.

OJ 45 LP - B/29	Camioneta de carga	Diesel	4	78	1 700	2 700
--------------------	-----------------------	--------	---	----	-------	-------

VOLKSWAGEN DO BRASIL IND. E COM. DE AUTOMOVEIS S.A.

Furgão 1500/24	Furgão	Gasol.	4	52	1 000	2 070
Pick-Up 1500/24	Camioneta de carga	Gasol.	4	52	1 140	2 070

3. Economia de divisas

Avaliado o preço médio de importação de um autoveículo em US\$ 3 000.- a economia de divisas corresponde à importação dos veículos produzidos no Brasil de 1957 a 1959 se elevaria a quasi 7 bilhões de US\$ como evidenciam o quadro 3 e os gráficos 5 e 6.

/Quadro 3

Quadro 3

Anos	Produção anual	US\$ (estimativa da economia)	Total em US\$ (acumulado)
1957	30 542	91 626 000	91 626 000
1958	60 983	182 949 000	274 575 000
1959	96 114	288 342 000	562 917 000
1960	133 041	399 123 000	962 040 000
1961	145 584	436 752 000	1 398 792 000
1962	191 194	573 582 000	1 972 374 000
1963	174 191	522 573 000	2 494 947 000
1964	183 707	551 121 000	3 046 068 000
1965	185 187	555 561 000	3 601 629 000
1966	224 609	673 827 000	4 275 456 000
1967	225 487	676 461 000	4 951 917 000
1968	279 715	839 145 000	5 791 062 000
1969	353 700	1 061 100 000	6 852 162 000
<u>Totais</u>	<u>2 284 054</u>	<u>6 852 162 000</u>	-

4. Frota e participação da produção na frota

A evolução da frota brasileira de autoveículos e a participação percentual da produção nacional na frota, de 1957 a 1959 se evidenciam no quadro 4 e no gráfico 7.

/Quadro 4

Quadro 4

Anos	Total da frota	Nacionais	Participação percentual
1957	785 106	30 542	3.8
1958	875 567	91 525	10.4
1959	1 014 007	187 639	18.5
1960	1 133 073	320 680	28.3
1961	1 308 723	466 264	35.6
1962	1 405 607	657 458	46.7
1963	1 595 894	831 649	52.1
1964	1 784 289	1 015 356	56.9
1965	1 979 652	1 200 543	60.6
1966	2 235 972	1 425 152	63.7
1967	2 487 022	1 650 639	66.4
1968	2 858 820	1 930 354	67.5
1969	3 402 506	2 284 054	67.1

Fonte: IBC e SETEC.

5. Coeficiente brasileiro

(Número de habitantes por veículo)

Evidenciando o papel representado pela indústria automobilística num país possibilitando um acréscimo na frota sem os ônus da importação, o quadro 5 mostra a evolução do índice: número de habitantes por veículo existente de 1960 a 1969.

/Quadro 5

Quadro 5

FRUTA BRASILEIRO (Exclusive tratores)
Valores dos veículos em milhares de unidades e de
habitantes em milhões de pessoas

Anos	Total de veículos da frota (milhares)	Habitantes (milhões)	Coefficiente habitantes por veículo
1960	1 133.1	70 119	61.9
1961	1 308.7	73 088	55.8
1962	1 405.6	75 271	53.6
1963	1 595.9	76 156	47.7
1964	1 784.3	78 809	44.2
1965	1 979.7	82 222	41.5
1966	2 235.9	83 175	37.2
1967	2 487.0	86 580	34.8
1968	2 858.8	89 376	31.3
1969	3 402.5	92 282	27.1

Fonte: IBC, SETEC.

6. Índice de nacionalização atingido, posição do Brasil na América Latina e no mundo quanto à produção e à frota, modificação das fábricas

1. Nacionalização - Estabeleceu-se para os fabricantes um programa de produção no qual o contingente de peças de fabricação nacional fosse progressivamente crescente. Esse programa foi seguido à risca, o que significa dizer-se que, atualmente, os veículos fabricados no país, são de fato, nacionais. O índice médio atual de nacionalização (em peso) é superior a 98%.

2. Posição do Brasil na América Latina e no mundo quanto à produção - o nível de produção do Brasil é o mais elevado da América Latina, 1º (primeiro) lugar e se situa em 10º (décimo) lugar no mundo.

3. Posição do Brasil na América Latina e no mundo quanto à frota - quanto a frota de autoveículos o Brasil ocupa o 1º (primeiro) lugar na América Latina e o 9º (nono) lugar no mundo.

4. Modificações nas fábricas - Houve modificações posteriores no panorama das fábricas produtoras, a saber: instalou-se a PUMA - Veículos e Motores (carros esporte); a VEMAG passou para o controle da Volkswagen; a Fábrica Nacional de Motores, que era uma Companhia com capital majoritário do Estado, passou para o controle acionária da Alfa Romeo italiana, enquanto a Simca do Brasil e as instalações da International Harvester do Brasil foram absorvidas pela Chrysler S.A., para a produção de automóveis e caminhões. Em 1968, instalou-se uma nova fábrica, a Indústria Automotores do Nordeste - Fábrica de Chassis Magirus-Deutz. Em 1969 também a Willys Overland do Brasil e a Ford Motor do Brasil se constituíram na Ford-Willys do Brasil.

7. Análise da evolução da Indústria Automobilística Brasileira nos últimos três anos

(Os valores expressos em cruzeiros são equivalentes à antiga denominação NCr\$).

7.1 INDICE LIGADO À PRODUÇÃO

Ano	Produção	Acréscimo Percentual sobre o ano anterior
1967	225 487	100.0
1968	279 715	124.0
1969	353 700	156.9

Conclusão:

Em termos de quantidades a produção brasileira cresceu nos últimos três anos em 56.9%.

7.2 INDICES LIGADOS ÀS COMPRAS NO MERCADO INTERNO

(Valores em milhões de Cr\$ excluídos tratores)

	1967	1968	1969
Compras	1 280.3	2 077.5	2 952.4
Acréscimo s/ano anterior	100.0	162.3	230.6
Produção	225 487	279 715	353 700
Cr\$ comprados por veículo	5 677.9	7 427.2	8 347.2
Índice preços da conjuntura econômica	128	159	192
Índices preços relativo a 1967	100.0	124.2	150.0
Fator de inflacionamento	1 500	1 208	1 000
Cr\$ comprados por veículo em termos 1969	8 516.8	8 972.1	8 347.2
Evolução do índice anterior	100.0	105.3	98.0

Conclusão:

Muito embora as compras no mercado interno tenham crescido vegetativamente de 130.6%, efetivamente o valor dos Cr\$ comprados por veículo ampliado a valor hoje (1969), descreceu de 2% sobre o valor relativo a 1967.

/7.3 SALARIOS

7.3 SALARIOS PAGOS (INCLUSIVE 13º SALARIO), NUMERO MEDIO
DE EMPREGADOS E INDICES CORRESPONDENTES

	1967	1968	1969
Salários pagos (milhões de Cr\$)	311.6	429.9	622.4
Salários médios pagos por mes (milhões de Cr\$)	23.97	33.07	47.88
Número médio de empregados	49 134	55 192	63 513
Salário médio mensal por empregado (Cr\$)	487.85	599.18	753.86
Evolução do salário médio (%)	100.0	122.8	154.5
Salário mínimo (Cr\$)	105.0	129.6	156.0
Evolução do salário mínimo (%)	100.0	123.4	148.6
Relação salário médio sobre salário mínimo	4.65	4.62	4.83
Produção	225 487	279 715	353 700
Relação veículos produzidos por empregados	4.6	5.1	5.6
Evolução do índice anterior (%)	100.0	110.9	121.7

Conclusões:

- a) O salário médio mensal pago pela indústria evoluiu mais ou menos paralelamente ao salário mínimo.
- b) O salário médio pago pela indústria se matém numa relação constante sobre o salário mínimo e o excede em 370% (média) pelo fato da mão de obra da indústria automobilística ser das mais qualificadas no país.
- c) O coeficiente veículos produzidos por empregado cresceu em 21.7% evidenciando insofismavelmente um aumento de produtividade.

7.4 CONSUMO DE ENERGIA ELETRICA

(Valores em milhões de Cr\$ e milhões de KWH)

	1967	1968	1969
Consumo em milhões de kwh	277.9	346.4	464.0
Valores pagos em milhões de Cr\$	15.8	20.6	30.3
Produção	225 487	279 715	353 700
Relação entre kwh consumido por veículo produzido	1 232	1 238	1 312

Conclusão:

Nao tendo havido variação sensível da relação kwh consumidos por veículo produzido, conclue-se que o aumento de produtividade apontado no item anterior se deve a fatores não especificamente industriais.

/7.5 FATURAMENTO

7.5 FATURAMENTO DA INDÚSTRIA BRASILEIRA DE AUTOVEÍCULOS
(INCLUE PEÇAS DE REPOSIÇÃO E EXCLUE TRATORES)

(Valores em milhões de Cr\$)

	1967	1968	1969
Faturamento	2 491.4	3 798.8	5 427.7
Índice preços de conjuntura econômica	128	159	192
Índice preços relativo a 1967	100.0	124.2	150.0
Fator de inflacionamento	1 500	1 203	1 000
Faturamento inflacionado em termos de 1969	3 737.1	4 589.0	5 427.7
Crescimento percentual real	100.0	122.8	145.2

/7.6 EVOLUÇÃO

7.6 EVOLUCAO DO CAPITAL SOCIAL DAS EMPRESAS

(Cr\$)

Empresas	1967	1968	1969
Chrysler	14 000 000	54 346 600	136 180 100
F.N.M.	41 504 672	70 629 128	70 629 128
Ford (+)	89 117 293	89 117 293	274 023 005
G.M.B.	116 333 181	141 245 147	188 665 578
K. Ghia	6 566 466	6 566 466	6 566 466
Magirus	10 000 000	17 195 638	31 293 705
Mercedes	98 900 000	118 680 000	131 752 000
Puma	-	112 500	112 500
Scania	11 500 000	14 000 000	23 000 000
Toyota	11 496 410	16 629 248	21 626 820
Volkswagen	204 891 150	291 650 860	364 493 920
Willys (+)	100 436 700	100 436 700	-
<u>Totais</u>	<u>704 735 872</u>	<u>920 609 580</u>	<u>1 248 343 222</u>

(+) A nova Razão Social é Ford-Willys do Brasil.

/7.7 TRIBUTOS

7.7 TRIBUTOS DIRETOS PAGOS

(Em milhares de Cr\$)

	1967	1968	1969
Federais	330 221	293 115	982
Estaduais	532 888	298 495	1 368
Municipais	733 573	295 923	2 022
<u>Totais</u>	<u>624 318</u>	<u>832 751</u>	<u>1 031 519</u>

7.8 PREÇOS DE VENDA AO PÚBLICO DOS VEÍCULOS PRODUZIDOS NO BRASIL
EM 1969, ANALISADOS POR EMPRESAS PRODUTORAS

Tipo	Classificação do veículo	Preço público Cr\$
<u>Chrysler do Brasil S.A.</u>		
Dodge-Dart	Automóvel p/passageiros	26 345.00
Dodge D 100	Camioneta carga	22 523.00
Dodge D 400	Caminhão médio	21 958.00
Dodge D 700	Caminhão médio	25 459.00

FABRICA NACIONAL DE MOTORES

Tipo	Classificação do veículo	Preço público Cr\$
FNM 2 150	Automóvel para passageiros V-1	25 250.00
D 11 000 V 4	Caminhão pesado	64 350.00
D 11 000 V 5	Caminhão pesado	64 350.00
D 11 000 V 6	Caminhão pesado	63 800.00
D 11 000 V 10	Caminhão pesado	64 350.00
D 11 000 V 11	Caminhão pesado	72 270.00
D 11 000 V 13	Caminhão pesado	71 720.00
D 11 000 V 9	Chassi p/onibus	55 000.00

/FORD WILLYS

FORD WILLYS DO BRASIL S.A.

Tipo	Classificação do veículo	Preço público Cr\$
Galaxie	Automóvel p/pas.	32 912.00
Aero-Willys	Automóvel p/pas.	19 187.00
Itamaraty	Automóvel p/pas.	22 016.00
Corcel Sedan Std.	Automóvel p/pas.	15 224.00
Corcel Sedan Luxo	Automóvel p/pas.	16 310.00
Corcel Coupé Std.	Automóvel p/pas.	15 147.00
Corcel Coupé Luxo	Automóvel p/pas.	16 233.00
Corcel Belina Std.(+)	Camioneta de uso misto ou múltip.	15 565.00
Corcel Belina Luxo (+)	Camioneta de uso misto ou múltip.	16 577.00
Rural 4x2 Std.	Camioneta de uso misto ou múltip.	13 532.00
Rural 4x2 N	Camioneta de uso misto ou múltip.	15 523.00
Jeep CJ 5 4x4	Utilitário	12 019.00
Jeep CJ 6 4x4 2 P.	Utilitário	12 362.00
Jeep CJ 6 4x4 4 P.	Utilitário	12 755.00
F 100	Camioneta Carga	20 153.00
F 75 Std. (Pick-Jeep 4x2)	Camioneta Carga	13 676.00
F 75N (Pick-Jeep 4x2)	Camioneta Carga	14 317.00
F 350	Caminhão médio	21 098.00
F 600 AG	Caminhão médio	25 660.00
F 600 BG	Caminhão médio	25 601.00
F 600 CG	Caminhão médio	26 292.00
F 600 AD	Caminhão médio	34 817.00
F 600 BD	Caminhão médio	34 760.00
F 600 CD	Caminhão médio	35 428.00

(+) Preço em Janeiro de 1970.

GENERAL MOTORS DO BRASIL S.A.

Tipo	Classificação do veículo	Preço público Cr\$
Opala 4 Cil.	Automóvel para passageiros Std	16 763.00
Opala 6 Cil.	Automóvel para passageiros Std	18 962.00
C 1 410	Camioneta de uso misto ou múltip.	24 387.00
Veraneio	Camioneta de uso misto ou múltip.	26 049.00
C 1 403	Camioneta carga	20 210.00
C 1 404	Camioneta carga	21 182.00
C 1 414	Camioneta carga	25 546.00
C 1 503	Camioneta carga	20 862.00
C 1 504	Camioneta carga	22 007.00
C 6 403	Caminhão médio	26 708.00
D 6 403	Caminhão médio	36 394.00
C 6 503	Caminhão médio	26 767.00
D 6 503	Caminhão médio	36 449.00
C 6 803	Caminhão médio	27 523.00
D 6 803	Caminhão médio	37 199.00
D 7 403	Caminhão pesado	50 860.00
C 6 512	Chassi p/onibus	26 267.00
C 6 812	Chassi p/onibus	27 024.00

MARGIRUS DEUTZ

RL-1014	Chassi p/onibus	43.780.00
U-1014-12/1	Chassi p/onibus	40 300.00
U-1014-11/1	Chassi p/onibus	39 780.00
URL-1014/12	Chassi p/onibus	43 780.00
RL-413	Chassi p/onibus	73 500.00
URL-413	Chassi p/onibus	73 500.00
UR-2114	Chassi p/onibus	56 000.00
U-413-12/1	Chassi p/onibus	71 200.00
U-2114-12/1	Chassi p/onibus	49 500.00
U-2114-11/1	Chassi p/onibus	48 500.00

MERCEDES BENZ

Tipo	Classificação do veículo	Preço público Cr\$
L/ 1 111-48	Caminhão médio	36 245.00
LA/ 1 111	Caminhão médio	43 036.00
LAK/1 111	Caminhão médio	42 987.00
LK/1 111	Caminhão médio	35 634.00
LP/321	Caminhão médio	36 694.00
LAS/1 111	Caminhão pesado	43 504.00
LS/1 111	Caminhão pesado	36 245.00
LP/1 520	Caminhão pesado	75 818.00
LPK/1 520	Caminhão pesado	75 224.00
LPS/1 520	Caminhão pesado	77 155.00
LP/321	Chassi p/onibus	35 193.00
LPO/331/1 520	Chassi p/onibus	74 640.00
LPO/344	Chassi p/onibus	36 334.00
O-321/H/HL	Onibus completo	77 281.00
O-326/210	Onibus completo	127 508.00
O-352/H/HL	Onibus completo	84 238.00
<u>PUMA VEÍCULOS E MOTORES</u>		
GT 1 500	Automóvel para passageiros	22 310.00

<u> Tipo</u>	<u> Classificação do veículo</u>	<u> Preço público</u> <u> Cr\$</u>
<u> Scania Vehic do Brasil S.A.</u>		
L/7638	Caminhão pesado	99 540.00
L/7650	Caminhão pesado	99 540.00
LS/7638	Caminhão pesado	111 000.00
LS/7650	Caminhão pesado	111 000.00
LT/7638	Caminhão pesado	172 250.00
LT/7650	Caminhão pesado	172 250.00
LT/11038	Caminhão pesado	172 250.00
LT/11050	Caminhão pesado	172 250.00
B/7663	Chassi p/onibus	100 430.00
<u> Toyota do Brasil S.A.</u>		
OJ/40/L	Utilitário (lona)	16 687.00
OJ/40/LV	Utilitário (Aço)	18 052.00
OJ/40/LB-B	Camioneta de uso misto ou múltip.	21 434.00
OJ/45/IP-B	Camioneta carga	20 788.00
<u> Volkswagen do Brasil S.A.</u>		
Sedan 1300	Automóvel p/passageiros	11 282.00
Sedan 1600	Automóvel p/passageiros	15 653.00
Karman-Ghia	Automóvel p/passageiros	16 756.00
Kombi	Camioneta de uso misto ou múltip.	12 912.00
Variant 1600	Camioneta de uso misto ou múltip.	15 653.00
Pick-Up	Camioneta carga	12 469.00

7.9 Impostos diretos e incidência sobre os preços de venda.

1. Natureza. Os impostos diretos que oneram os autoveículos são dois: o Imposto de Circulação de Mercadorias (ICM), estadual e o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) federal.

Muito embora a sistemática de recolhimento e o fato gerador sejam diferentes para cada um desses impostos, ambos são classificáveis como "impostos sobre a parte acrescida", isto é: a matéria prima e as partes do veículo comprados pelo fabricante-montador, vêm oneradas de ambos os impostos; este ao vender o veículo pronto, credita-se em livro especial do montante de impostos pagos na compra dos componentes e debita-se no mesmo livro dos mesmos impostos calculados sobre o preço de venda, devendo finalmente recolher ao fisco, apenas a diferença (saldo) correspondente ao período.

2. Fato gerador. Quanto ao fato gerador o ICM, como o próprio nome especifica, é devido toda a vez que a mercadoria sai fisicamente dos almoxarifados dos fabricantes ou dos comerciantes; já o IPI atinge apenas aqueles produtos que saem do almoxarifado dos fabricantes.

Ambos, naturalmente, são transferidos ao consumidor.

3. Valor das alíquotas. Quanto ao valor das alíquotas, o ICM é constante nas operações internas a cada Estado e a respectiva alíquota é de 17% do preço de venda. Já nas operações inter estaduais a alíquota do ICM é de 15%.

Para o IPI incidente também sobre o mesmo preço de venda, as alíquotas são variáveis para cada tipo de veículo e dependem também do respectivo peso, independentemente, porém, do fato da operação ser estadual ou inter-estadual (imposto federal). As alíquotas do IPI que mais nos interessam são as seguintes:

1. Automóveis

- 1.1 de peso até 1 000 kg 24%
- 1.2 de peso superior a 1 000 kg até
1 600 kg..... 28%
- 1.3 de peso superior a 1 600 kg..... 30%

/2. Camionetas em

2. Camionetas em geral exclusive de carga..... 20%
3. Camionetas de carga, furgões..... 16%
4. Onibus, Utilitários (Jeepes)..... 12%
5. Veículos automóveis para usos especiais (pronto-socorro, carros-bombas, carros para regar, etc.)... 12%
6. Caminhões..... 10%

4. Cálculo dos impostos diretos e incidência dos mesmos sobre a remuneração da Empresa e sobre o preço de venda.

Cabe, antes de qualquer consideração, explicitar que entenderemos por Preço de venda aquele praticado pelo fabricante de veículos para com seus revendedores e não aquele praticado pelos revendedores para com os usuários.

Assim, designemos pela letra K a remuneração obtida pelo fabricante ao vender um veículo ao seu revendedor; entenderemos por remuneração do fabricante a total de unidades monetárias necessárias e suficientes para cobrir todos os seus custos e a parcela de lucro correspondente. Designemos a letra V para indicar o preço de venda do veículo ao revendedor, antes do acréscimo do IPI e pela letra R o valor total pago pelo revendedor ao fabricante. Para maior clareza, dada a sistemática do cálculo dos impostos diretos, devemos esclarecer que do valor V recebido, o fabricante deve retirar o montante do ICM a ser debitado conforme explicado no item 1 e que acrescido a esse valor V, o revendedor deve pagar ainda a parcela de IPI. Outrossim, as alíquotas de ambos os impostos se aplicam sobre o valor V.

Isto pôsto, apenas para fixar as idéias, admitamos a alíquota de 17% para o ICM e de 28% para o IPI; podemos então escrever:

$$K + \frac{17}{100} V = V \text{ e daí:}$$

$$K = \frac{83}{100} V$$

$$V = \frac{100}{83} K \quad \text{Fórmula I}$$

/Com este

Com êste proceder, garante-se que o Fabricante mantém a remuneração K prefixada, ao recolher o ICM, pois:

$$V - \frac{17}{100} V = \frac{83}{100} V = K$$

Com referência ao IPI, sua incidência se faz sôbre V de modo aditivo:

$$V + \frac{28}{100} V = R \quad \text{Daí:}$$

$$\frac{128}{100} V = R$$

Conclue-se então usando-se a fórmula I que:

$$R = \frac{128}{100} V = \frac{128}{100} \cdot \frac{100}{83} K$$

Então

$$R = \frac{128}{83} K$$

Fórmula II

Finalmente como com todo êste proceder o excesso de R sôbre K representa apenas incidência de impostos, tal excesso se calcula pela fórmula II, como segue:

$$R - K = \frac{128}{83} K - K = \frac{45}{83} K \quad \text{e daí}$$

$$\text{Carga tributária direta} \quad \frac{45}{83} K$$

Conclusões:

a) A carga tributária onera a remuneração da empresa K em

$$\frac{45}{83} \approx 54.2\%$$

b) A carga tributária onera o preço de venda V em:

$$\frac{\frac{45}{83} K}{\frac{100}{83} K} = \frac{45}{100} = 45\%$$

c) A carga tributária onera o preço R total pago pelo revendedor em:

$$\frac{\frac{45}{83} K}{\frac{128}{83} K} = \frac{45}{128} \approx 35.2\%$$

Obras e entidades consultadas

1. Rodas - 1962
Luiz Pietsch Jr.
Tito Cavalcanti
2. Legislação da indústria automobilística brasileira
Publicação da Associação Nacional dos Fabricantes
de veículos automotores (ANFAVEA)
3. Automóvel international
4. Serviço de estudos técnicos e econômicos do Sindicato Nacional
da indústria de tratores, caminhões, automóveis e veículos
semilares (SETEC)
5. La industria automotriz en la ALALC, 23 de maio de 1969
Associação Latino Americana de Livre Comércio
6. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)
7. Instituto Brasileiro de Cadastro (IBC).