

**Instituto Brasiliense de Direito Público – IDP**  
**Curso de Pós-Graduação *Lato Sensu* em**  
**Direito Tributário e Finanças Públicas**

**Tatiana de Oliveira Ananias Onishi**

**O Princípio da Seletividade do Imposto  
sobre Produtos Industrializados e a Justiça  
Fiscal**

**Brasília – DF**

**2010**

**TATIANA DE OLIVEIRA ANANIAS ONISHI**

**O Princípio da Seletividade do Imposto  
sobre Produtos Industrializados e a Justiça  
Fiscal**

Monografia apresentada como requisito parcial à obtenção do título de Especialista em Direito Tributário e Finanças Públicas no Curso de Pós-Graduação Lato Sensu de Direito Tributário e Finanças Públicas do Instituto Brasiliense de Direito Público – IDP.

Orientador: Prof. Marcelo Piancastelli

**Brasília – DF**

**2010**

**Tatiana de Oliveira Ananias Onishi**

# **O Princípio da Seletividade do Imposto sobre Produtos Industrializados e a Justiça Fiscal**

Monografia apresentada como requisito parcial à obtenção do título de Especialista em Direito Tributário e Finanças Públicas, no Curso de Pós-Graduação Lato Sensu de Direito Tributário e Finanças Públicas do Instituto Brasiliense de Direito Público – IDP.

Aprovado pelos membros da banca examinadora em \_\_/\_\_/\_\_, com menção \_\_\_\_\_(\_\_\_\_\_).

Banca Examinadora:

---

Presidente: Prof.

---

Integrante: Prof.

---

Integrante: Prof.

## RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo analisar a importância do princípio da seletividade do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) na consecução da justiça fiscal, esta entendida sob os aspectos tributação com base na capacidade contributiva e redistribuição de renda, utilizando para tanto aspectos econômicos e instrumentos vinculados ao estudo do orçamento familiar, da estrutura de gastos das famílias, dos índices de desemprego na indústria analisada e da arrecadação de tributos federais, notadamente o IPI, com o intuito de analisar quem de fato arca com os custos da instituição deste princípio. O trabalho analisou os conceitos de elasticidade-preço da oferta e da demanda, relacionando-os com os conceitos de seletividade do IPI, estabelecido pela legislação brasileira como obrigatório em função da essencialidade dos produtos tributados, e justiça fiscal, tendo em vista a capacidade contributiva. Foi estudado um caso em particular (indústria automobilística brasileira frente a crise econômica de crédito e concessão de incentivos fiscais por parte do governo federal) para aplicação dos conceitos apresentados. Concluiu-se com o presente trabalho que o princípio da seletividade não se mostra eficaz para a concretização da justiça fiscal, seja sob o ponto de vista de onerar menos a camada mais pobre da população (nos tributos indiretos, mesmo utilizando-se a tributação seletiva, não se faz a justiça fiscal, pois aquele que possui maior renda para consumir os bens ditos luxuosos podem dispor desta faculdade mais facilmente do que aqueles de menor renda, como os trabalhadores das fábricas e lojas onde se fabricam ou vendem tais produtos, tendo em vistas as elasticidades renda e preço para bens não essenciais), seja sob o ponto de vista da redistribuição dos recursos arrecadados (no Brasil dados demonstram que os montantes despendidos a título de gastos sociais com a população de baixa renda são baixos se comparado aos montantes gastos com as demais despesas públicas).

Palavras-Chaves: IPI, Seletividade, Justiça Fiscal, Capacidade Contributiva, Elasticidades, Indústria Automobilística, Crise Econômica.

## ABSTRACT

This paper analyzes the importance of the principle of selectivity Tax (IPI) on the achievement of fair taxation, which is considered under the aspects of taxation based on ability to pay and income redistribution, using both economic aspects and instruments linked to the study of the family budget, the structure of household spending, the unemployment rates in the industry and analyzed the collection of federal taxes, especially the IPI in order to examine who actually bears the costs of establishing this principle. The author analyzes the concepts of price elasticity of supply and demand, linking them with the concepts of selectivity of the IPI, established by Brazilian law as binding on the essentiality of the taxed products, and fair taxation, in view of the ability to pay. We studied a particular case (the Brazilian automotive industry before the economic crisis of credit and tax incentives by the federal government) to apply the concepts presented. We conclude that the principle of selectivity is not efficient for the realization of fair taxation, from the point of view to charge less to the lower strata of the population (in indirect taxes, even using the selective taxation , does not tax justice, for he who has higher income to consume the so-called luxury goods can have that power more easily than those with lower income, as workers in factories and shops where you manufacture or sell such products, taking into considering the income and price elasticities for non-essential goods) or from the point of view of redistribution of funds raised (in Brazil data show that the amounts spent on the promotion of social spending to low-income population are low compared to the amounts spent with other public spending).

Keywords: IPI, Selectivity, Tax Justice, Ability to Pay, Elasticities, Automotive Industry, Economic Crisis.

## Lista de Tabelas

Tabela 1 – Arrecadação IPI Automóveis – Variação no Ano -----	23
Tabela 2 – Tabela Vendas-----	25
Tabela 3 – Tabela Exportações-----	26
Tabela 4 – Tabela Produção-----	27
Tabela 5 – Tabela Geração de Empregos na Indústria Automobilística-----	29
Tabela 6 – Tabela Taxas Admissão e Desligamento Indústria Automobilística----	30

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>6</b>
<b>1 IMPOSTO SOBRE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS.....</b>	<b>10</b>
<b>2 JUSTIÇA FISCAL.....</b>	<b>12</b>
<b>3 PRINCÍPIOS DA ECONOMIA .....</b>	<b>15</b>
3.1 Demanda e Oferta.....	15
3.2 Elasticidades .....	15
3.3 IPI e Princípios da Economia.....	17
<b>4 ESTUDO DE CASO: INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA ....</b>	<b>19</b>
4.1 Indústria Automobilística .....	19
4.2 Automóvel .....	20
4.3 Incentivos Fiscais para Automóveis.....	21
4.4 Produção e Venda de Veículos .....	24
4.5 Empregos na Indústria Automobilística.....	27
4.6 Carga Tributária Brasileira.....	31
4.7 Política Fiscal e Gastos Sociais.....	33
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>38</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>41</b>
Referências da Monografia .....	41
Bibliografia Geral.....	42
<b>ANEXOS .....</b>	<b>44</b>

## INTRODUÇÃO

O tema a ser abordado neste projeto é a importância do princípio da seletividade do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) na consecução da justiça fiscal.

A escolha do tema deu-se pela importância do assunto abordado, qual seja a análise econômica do direito tributário, mais especificamente com relação ao IPI.

Trata-se de relação pouco explorada na doutrina brasileira, apesar dos estudos concretizados tanto na área econômica quanto na área específica do IPI.

A intenção, quando da escolha do tema, foi relacionar o princípio da seletividade do IPI (em função da essencialidade do produto) com o conceito de justiça fiscal (tributação com base na capacidade contributiva e redistribuição de renda), utilizando aspectos econômicos e instrumentos vinculados ao estudo do orçamento familiar, da estrutura de gastos das famílias, dos índices de desemprego na indústria analisada e da arrecadação de tributos federais, notadamente o IPI, com o intuito de analisar quem de fato arca com os custos da instituição deste princípio.

A relevância no estudo deste tema está na necessidade de se repensar a forma de tributação atualmente em vigor no país, tendo em vista as possíveis distorções existentes entre a incidência tributária e a justiça fiscal, tanto no que se refere à incidência tributária quanto à política de gastos públicos adotada pelo governo.

Assim, o sistema tributário deve ser justo, de modo que os contribuintes que possuem maior renda devem arcar com maior peso na tributação em relação aos contribuintes que possuem menor poder aquisitivo, e do montante arrecadado, maior proporção deve ser destinado às políticas sociais voltadas à classe cuja renda é mais baixa em contrapartida ao que é aplicado nas políticas voltadas para o setor mais rico da população.

Para tanto, o princípio da capacidade contributiva deve ser respeitado, podendo assumir variações em sua aplicação de acordo com o tributo analisado. Para o caso do IPI, há autores que afirmam ser o princípio da seletividade o concretizador da capacidade contributiva neste tributo.

Este trabalho mostra-se relevante juridicamente, como proposta de revisão do sistema tributário brasileiro atual e do sistema de políticas públicas; pode assumir também importante papel social, afirmando a necessidade de implementação de um



modelo justo, coerente com o princípio da capacidade contributiva; e, por fim, pode ser útil também à área acadêmica, com a reformulação dos conceitos aplicáveis ao Direito Tributário Brasileiro.

O tema a ser estudado insere-se em um contexto histórico-político de insatisfação, por parte da população em geral, com relação ao montante de tributos pagos, tendo em vista o retorno obtido por meio de serviços públicos.

O problema também se insere em um contexto de crise econômica mundial, originalmente surgida nos Estados Unidos, mas que repercutiu em âmbito internacional, em que o Estado brasileiro adotou diversas medidas para conter o avanço da crise, utilizando medidas econômicas como reduções de suas receitas tributárias, principalmente com relação ao IPI, no intuito de aquecer a economia e manter os níveis de emprego.

Por fim, a pesquisa insere-se em um contexto de excessos com relação à excessiva carga tributária suportada pelos contribuintes com menor poder aquisitivo, que vêem grandes contribuintes se evadirem, muitas vezes utilizando-se de meios ilícitos, do pagamento de tributos, ao mesmo tempo em que eles devem se esforçar para manter os caixas públicos, e ainda não recebendo em troca os serviços públicos dos quais necessitam de forma adequada.

Indaga-se na pesquisa em questão se o princípio da seletividade aplicado ao IPI é eficaz para a realização da justiça fiscal, dada a carga tributária vigente no país e sua incidência entre as classes de renda alta e baixa da população e dado o retorno obtido por essas pessoas por meio dos serviços públicos prestados.

Assim, a pesquisa abordará a suposta importância do princípio da seletividade do IPI na consecução da justiça fiscal.

O objetivo geral da pesquisa é analisar o princípio da seletividade do IPI sob aspectos econômicos e demonstrar que o mesmo não é eficaz para atingir o objetivo a que foi proposto, qual seja a concretização da justiça fiscal no país.

Os objetivos específicos consistem em analisar os conceitos relacionados com o tema proposto e aplicá-los a um caso concreto, qual seja a redução do IPI na indústria automobilística frente à crise econômica mundial.

Procura-se, neste trabalho, relacionar o princípio da seletividade do IPI (em função da essencialidade do produto) com o conceito de justiça fiscal (tributação de forma justa e redistribuição de renda), utilizando conceitos econômicos para analisar

quem de fato arca com os custos da aplicação deste princípio e se o retorno obtido por meio dos serviços públicos é adequado à forma de tributação então vigente.

O trabalho analisará os conceitos de elasticidade-preço da oferta e da demanda, relacionando-os com os conceitos de seletividade do IPI, estabelecido pela legislação brasileira como obrigatório em função da essencialidade dos produtos tributados, e justiça fiscal, tendo em vista a capacidade contributiva.

A hipótese a ser estudada é que o princípio da seletividade do IPI não é eficaz para atingir o objetivo a que foi proposto, qual seja a concretização da justiça fiscal no país.

A viabilidade do projeto está fundada no fato de a pesquisa ser baseada em um estudo de caso acerca dos níveis de emprego e desemprego da indústria automobilística, relacionando estes dados com a arrecadação e as alíquotas do tributo IPI, com a composição dos gastos das famílias e com os índices de venda e produção de veículos em determinado período, dados estes que se encontram disponíveis para consulta e análise, permitindo o exame do problema ora proposto.

A bibliografia existente sobre os conceitos abordados no projeto também é vasta e acessível, embora seja escassa a literatura correlacionando as variáveis estudadas.

O tipo de pesquisa a ser realizada é a sócio-jurídica, utilizando-se a abordagem econômica para analisar e discutir as normas jurídicas vigentes, relativamente ao IPI e seus princípios constitucionais.

A técnica de pesquisa a ser utilizada é o estudo de caso, onde será analisada a indústria automobilística frente a atual crise econômica internacional, verificando a possível relação existente entre a produção e a venda de veículos, a arrecadação do IPI e as alíquotas aplicadas ao setor automobilístico, a composição dos gastos das famílias brasileiras (análise do montante gasto com automóveis) e os índices de desemprego, no contexto das reduções fiscais concedidas pelo governo quanto ao IPI.

Serão utilizadas pesquisas bibliográficas e levantamentos de dados relativos ao desemprego, às vendas e à produção na indústria automobilística.

As fontes de dados utilizadas para a realização deste trabalho são de ordem indireta, onde dados já colhidos e trabalhados serão avaliados para composição de estatística, e de ordem direta, onde a própria legislação será estudada para compor os conceitos.

A natureza dos dados é primária, pois não foi encontrada na doutrina brasileira nenhuma correspondência entre o princípio da seletividade do IPI e a justiça fiscal, no sentido de argumentar contrariamente à consecução deste último por meio do primeiro.

O trabalho foi dividido em 4 (quatro) capítulos principais, quais sejam: Imposto sobre Produtos Industrializados, capítulo utilizado para a descrição do tributo analisado e de suas principais características, dentre elas o princípio da seletividade; Justiça Fiscal, capítulo destinado a conceituar e distinguir as diversas aplicações deste instituto, principalmente no que tange à capacidade contributiva; Princípios da Economia, capítulo destinado a analisar os institutos da economia que influenciam na tributação, dentre eles as elasticidades; e, por fim, Estudo de Caso, onde será analisada uma situação em particular frente aos conceitos mencionados.

Alguns dados não serão considerados neste trabalho, como por exemplo a concessão de crédito ao setor automobilístico como forma de subsídio às indústrias produtoras de automóveis, os tipos de combustível utilizados pelos automóveis frente possíveis reduções de seus preços como forma de incentivo para o consumo de carros e os tipos de automóveis adquiridos pela população, se importados ou nacionais.

## 1 IMPOSTO SOBRE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS

A Constituição Federal (CF)<sup>1</sup>, em seu art. 153, dispõe da seguinte forma sobre o IPI:

Art. 153. Compete à União instituir impostos sobre:  
(...)  
IV - produtos industrializados;  
(...)  
§ 3º - O imposto previsto no inciso IV:  
I - será seletivo, em função da essencialidade do produto;

Assim, o IPI é um imposto federal, de competência da União, incidente sobre os produtos industrializados. A este tributo, de acordo com a CF, aplica-se o princípio da seletividade, instituído com base na essencialidade dos produtos tributados.

Dentre os princípios constitucionais e tributários aplicados ao IPI está o Princípio da Seletividade, em função da essencialidade do Produto. De acordo com Esturilio<sup>2</sup>, a doutrina adota como critério para realização da Seletividade no IPI a variação das alíquotas, embora o quantitativo de imposto a pagar se calcule considerando-se tanto as alíquotas quanto a base de cálculo utilizada.

Assim, flexibilizando-se os percentuais de alíquotas aplicadas sobre a base de cálculo do tributo (ou o montante a ser pago por unidade do produto, caso se trate de alíquota específica), realiza-se a seletividade determinada pela CF.

No entanto, não é qualquer critério que pode ser utilizado para a seletividade do IPI. A CF permitiu apenas o critério da essencialidade como diferenciador das alíquotas que incidem sobre os produtos industrializados. Assim, um mesmo produto não pode ter alíquotas diferentes por local de produção, por exemplo. Apenas a essencialidade do produto pode determinar que sua tributação se dê de forma mais ou menos gravosa.

Portanto, serão gravados com maior tributação os produtos menos essenciais (supérfluos) e serão gravados com menor tributação os produtos mais essenciais,

---

<sup>1</sup> BRASIL. Constituição (1988) *Constituição da República Federativa do Brasil*. São Paulo: Saraiva, 2009.

<sup>2</sup> ESTURILIO, Regiane Binhara. *A Seletividade no IPI e no ICMS*. São Paulo: Quartier Latin, 2008.

tendo em vista a essencialidade se concretizar na tributação em razão indireta da necessidade do produto.

O IPI é um imposto de competência da União que incide sobre os produtos industrializados, definidos pela legislação como tal, cujos contribuintes, definidos no Regulamento do IPI (Ripi)<sup>3</sup>, são: a) o importador de produtos de procedência estrangeira; b) o estabelecimento industrial; e c) o estabelecimento equiparado a industrial.

Os contribuintes de direito do IPI são os estabelecidos pela legislação tributária. No entanto, nos tributos ditos indiretos a carga tributária não é suportada pelos contribuintes de direito, mas sim pelos contribuintes de fato.

O IPI, por ser um imposto sobre o consumo, tem a característica de ser um tributo indireto, onde os custos de sua instituição não são arcados, na maioria das vezes, pelos contribuintes determinados pela legislação. Os custos são, normalmente, repassados ou aos consumidores finais do produto ou aos trabalhadores da indústria ou aos fornecedores de matérias-primas para a industrialização, conforme dispõem Siqueira e Ramos<sup>4</sup>:

(...) eles podem ser transferidos para a frente, tornando mais elevados os preços ao consumidor, ou transferidos para trás, reduzindo o valor dos fatores de produção, como os salários. Em outras palavras, nem sempre aquele que está legalmente obrigado a pagar um tributo arcará com o ônus total desse pagamento.

---

<sup>3</sup> BRASIL. Decreto nº 4.544, de 26 de dezembro de 2002. Regulamenta a tributação, fiscalização, arrecadação e administração do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI. *Diário Oficial da República Federativa do Brasil*, Brasília, DF, 27 de dezembro de 2002. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/CCIVIL\\_03/decreto/2002/D4544.htm](http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/decreto/2002/D4544.htm)>. Acesso em: 26 jun. 2009.

<sup>4</sup> SIQUEIRA, Marcelo Lettieri; RAMOS, Francisco S. In: BIDERMAN, Ciro; ARVATE, Paulo (Org.). *Economia do Setor Público no Brasil*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004, p.155.

## 2 JUSTIÇA FISCAL

A justiça fiscal pode ser vista sob diversos enfoques, dentre eles a distribuição da receita dos impostos arrecadados e a distribuição dos custos dos impostos (quem efetivamente arca com a carga tributária). De um lado analisa-se a tributação e de outro, analisa-se o gasto público.

Neste trabalho será estudado o princípio da justiça fiscal sob os dois enfoques: primeiro, analisando-se quem efetivamente arca com o tributo IPI e quem deveria arcar, segundo os critérios estabelecidos pela CF relativamente ao conceito de seletividade e essencialidade do imposto em questão, e segundo os conceitos econômicos de elasticidade-preço da oferta e da demanda; e segundo, analisando-se como se dá a redistribuição de rendas à população mais pobre sob a forma de políticas sociais.

A CF<sup>5</sup>, em seu art. 145, § 1º, determina o seguinte:

§ 1º - Sempre que possível, os impostos terão caráter pessoal e serão graduados segundo a capacidade econômica do contribuinte, facultado à administração tributária, especialmente para conferir efetividade a esses objetivos, identificar, respeitados os direitos individuais e nos termos da lei, o patrimônio, os rendimentos e as atividades econômicas do contribuinte.

Para Tipke<sup>6</sup>, capacidade contributiva significa que “todos devem pagar impostos segundo o montante de renda disponível para o pagamento de impostos.” Assim, quem possui maior renda disponível deve pagar um montante maior de impostos do que aquele que possui menor renda disponível.

---

<sup>5</sup> BRASIL. Constituição (1988) *Constituição da República Federativa do Brasil*. São Paulo: Saraiva, 2009.

<sup>6</sup> TIPKE, Klaus; YAMASHITA, Douglas. *Justiça Fiscal e Princípio da Capacidade Contributiva*. São Paulo: Malheiros, 2002, p. 45.

Não é, portanto, renda total, mas renda disponível, após a realização das despesas essenciais para a manutenção da vida, o dito mínimo existencial trazido pela CF no capítulo de direitos fundamentais.

Assim, sempre que possível, a tributação deverá respeitar o montante que cada contribuinte pode arcar, podendo a administração, para tanto, relacionar os bens materiais e rendimentos de cada pessoa, a fim de verificar a real capacidade econômica que esta possui.

Quando se tratar de tributos diretos, em que o contribuinte de fato coincide com o contribuinte de direito, (como ocorre geralmente com os impostos diretos, dentre eles o Imposto sobre a Renda), o caráter pessoal pode ser analisado mais facilmente, podendo-se, desta maneira, apurar de forma mais justa (de acordo com a capacidade econômica de cada um) o montante de tributo devido pelo contribuinte.

Assim, as despesas pessoais legalmente previstas podem ser deduzidas do montante do imposto sobre a renda a ser pago, bem como os rendimentos de cada pessoa poderão ser analisados individualmente para compor a base de cálculo individualizada por contribuinte, tornando este tributo progressivo e adequado ao que determina a CF.

Porém, quando se trata de tributos indiretos, onde não há esta correlação entre quem a legislação determina ser o sujeito passivo da obrigação tributária e quem de fato paga o tributo devido, como ocorre com os impostos sobre o consumo, não há como individualizar o montante de tributo a ser pago por cada contribuinte, tendo em vista o valor calculado não se basear em características pessoais do comprador, mas no simples fato de quem compra deve pagar e quem não compra não deve pagar.

Assim, produtos que devem ser consumidos, necessariamente, por pessoas de qualquer classe social (como exemplo os alimentos), são tributados da mesma forma para todos, sejam eles pobres ou ricos, onerando excessivamente aqueles que possuem menor renda em detrimento daqueles que possuem maior riqueza disponível.

Nestes casos, a capacidade contributiva que deve ser verificada quando da tributação por parte do estado a qual se refere a legislação constitucional fica prejudicada, por faltar elementos que a concretizem na cobrança dos tributos incidentes sobre o consumo, como é o caso do IPI.

Para amenizar tal situação, a CF estabeleceu que o IPI deverá ser seletivo, em virtude da essencialidade dos produtos a serem tributados. Assim, quanto maior

for a necessidade de se utilizar determinado bem, menor deverá ser a tributação sobre ele, ocorrendo também o inverso.

O princípio da seletividade do IPI foi introduzido pela CF, portanto, no intuito de se concretizar a capacidade contributiva de cada indivíduo quando do pagamento de seus tributos.



## 3 PRINCÍPIOS DA ECONOMIA

### 3.1 Demanda e Oferta

De acordo com Mankiw<sup>7</sup>, quantidade demandada “é a quantidade de bens que os compradores desejam e podem comprar”. Já a quantidade ofertada “é a quantidade de um bem ou serviço que os vendedores querem e podem vender”.

Assim, em um mecanismo de mercado competitivo, vendedores e compradores realizam suas vontades a um determinado preço e a uma determinada quantidade, iguais para ambas as partes, chegando-se a um equilíbrio de mercado, onde a quantidade demandada é igual à quantidade ofertada.

### 3.2 Elasticidades

Ainda segundo Mankiw<sup>8</sup>, elasticidade é: “a medida da resposta da quantidade demandada ou da quantidade oferecida a variações em seus determinantes.”

A elasticidade é que determina de que forma e em que grau a quantidade ofertada e a quantidade demandada podem variar quando os seus componentes variam.

Assim, a elasticidade-preço é a determinação da forma e do grau em que as quantidades ofertada e demandada irão variar dada uma alteração nos preços de mercado.

Segundo Vasconcellos<sup>9</sup>, a demanda, com relação à a elasticidade-preço, pode ser assim determinada: a) demanda elástica, que ocorre quando uma variação percentual no preço afeta negativamente a quantidade demandada, reduzindo-a quando aumenta seu preço. Para o autor, demanda elástica “revela que a quantidade é bastante sensível à variação de seu preço”; b) demanda inelástica, caracterizada pela falta de variação da quantidade demandada dado um aumento do preço do

---

<sup>7</sup> MANKIW, N. Gregory. *Introdução à Economia: princípios de micro e macroeconomia*. Tradução de Maria José Cyhlar Monteiro. 2 ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2001, p.67.

<sup>8</sup> Idem Ibidem, p.94.

<sup>9</sup> VASCONCELLOS, Marco Antônio Sandoval de. *Economia: Micro e Macro*. São Paulo: Atlas, 2002, p.79.

produto. Para Vasconcellos<sup>10</sup>, a demanda inelástica indica que “os consumidores são poucos sensíveis a variações de preço”; c) demanda unitária é aquela em que uma alteração no preço do produto não afeta substancialmente a quantidade demandada.

De acordo com Mankiw<sup>11</sup>, a elasticidade-preço da demanda é afetada por alguns fatores, como a essencialidade dos bens analisados e a disponibilidade de bens substitutos próximos. Para Vasconcellos<sup>12</sup>, além destes fatores, há também o fator importância do bem no orçamento do consumidor.

Assim, quanto mais essencial é o bem para determinada pessoa, mais inelástica é a sua demanda, sofrendo poucas alterações no seu consumo dado um aumento substancial de seu preço. É o que ocorre com os alimentos, sendo de consumo necessário pela população, tendo esta que adquiri-los, não importando a variação de preços a que estejam sujeitos. Conforme frisado por Mankiw<sup>13</sup>, esta essencialidade é de cunho subjetivo, pois um produto pode ser essencial para determinado indivíduo e pode não o ser para outro.

Com relação aos bens substitutos, entendido estes como bens que podem substituir os bens ora analisados, exercem influência sobre a elasticidade-preço da demanda por tornarem mais simplificada a troca dos bens uns pelos outros. Assim, bens que possuam substitutos perfeitos possuem demanda mais elástica com relação àqueles que não possuem substitutos próximos. Ou seja, bens com substitutos são mais sensíveis à variação de preços, pois dado um aumento deste, normalmente o consumidor optará por trocar os bens consumidos.

Já com relação à importância do bem na renda do consumidor, afirma Vasconcellos<sup>14</sup> ser este um fator determinante para caracterizar a elasticidade-preço

---

<sup>10</sup> VASCONCELLOS, Marco Antônio Sandoval de. *Economia: Micro e Macro*. São Paulo: Atlas, 2002, p.79.

<sup>11</sup> MANKIW, N. Gregory. *Introdução à Economia: princípios de micro e macroeconomia*. Tradução de Maria José Cyhlar Monteiro. 2 ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2001, p.94.

<sup>12</sup> VASCONCELLOS, Marco Antônio Sandoval de. *Economia: Micro e Macro*. São Paulo: Atlas, 2002, p.80.

<sup>13</sup> MANKIW, N. Gregory. *Introdução à Economia: princípios de micro e macroeconomia*. Tradução de Maria José Cyhlar Monteiro. 2 ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2001, p.94.

<sup>14</sup> VASCONCELLOS, Marco Antônio Sandoval de. *Economia: Micro e Macro*. São Paulo: Atlas, 2002, p.81.

da demanda. Assim, um bem que possui maior participação no rendimento da pessoa é mais elástico do que um bem que possui pouca importância no orçamento. Isto se dá pelo montante gasto com este bem relativamente ao seu ganho. Assim, quanto mais se gasta para adquirir este bem, mais sensível torna-se a demanda quando ocorrer um aumento no preço deste produto.

Já elasticidade-renda da demanda, segundo Vasconcellos<sup>15</sup>, “é a variação da quantidade demanda, dada uma variação percentual da renda do consumidor”. Assim, quanto maior a renda percebida pela pessoa, maior ou menor quantidade de determinado produto será adquirida.

Ainda de acordo com Vasconcellos<sup>16</sup>, relacionados a este tipo de elasticidade estão os conceitos de bens superior, inferior, normal e de consumo saciado. Bens normais são aqueles que, dado um aumento na renda percebida pelo consumidor, maior será o consumo dos mesmos. Já os bens inferiores são aqueles que, dado um aumento na renda, ocorrerá a diminuição de seu consumo. Bens de consumo saciado são aqueles que não se alteram quanto à quantidade demanda dado um aumento na renda do consumidor. Por fim, bens superiores (ou de luxo) são aqueles que, dado um aumento na renda do consumidor, seu consumo aumenta mais que proporcionalmente.

### **3.3 IPI e Princípios da Economia**

Os impostos sobre o consumo (dentre eles o IPI) afetam os preços praticados no mercado dos produtos sobre os quais incidem. No entanto, dependendo do tipo de tributo tratado (direto ou indireto), da incidência tributária do mesmo e da elasticidade-preço e renda da demanda, os custos desta tributação poderão ser arcados ou pelo contribuinte de fato, ou pelo contribuinte de direito ou pelo trabalhador que atua na atividade tributada.

Considerando que os produtos ditos suntuosos (que deverão sofrer maior incidência do IPI, tendo em vista o princípio da seletividade), possuem elasticidade-preço baixa (ou seja, são elásticos), seus adquirentes podem optar por não comprá-los, tendo em vista não serem essenciais.

---

<sup>15</sup> VASCONCELLOS, Marco Antônio Sandoval de. *Economia: Micro e Macro*. São Paulo: Atlas, 2002, p.91.

<sup>16</sup> Idem Ibidem, p.92

Assim, em uma empresa/indústria que vende/fabrica apenas este tipo de produto (suntuoso), com a opção do comprador em não adquirir tal bem (em função de uma elevação do preço por meio da tributação pelo IPI, por exemplo), os custos desta tributação serão arcados não pelo consumidor final (comprador do produto), mas sim pelos trabalhadores da atividade, que terão seus empregos ou renda diminuídos para adequação ao mercado (que teve seus preços reajustados).

Mankiw<sup>17</sup> defende que a tributação sobre produtos luxuosos, com o fim de se captar mais recursos daqueles que dispõem deles em maior quantidade, não é eficaz como muitos pensam, pelas razões acima explicitadas.

---

<sup>17</sup> MANKIW, N. Gregory. *Introdução à Economia: princípios de micro e macroeconomia*. Tradução de Maria José Cyhlar Monteiro. 2 ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2001, p.135.

## 4 ESTUDO DE CASO: INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

### 4.1 Indústria Automobilística

Conforme preconiza a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), a indústria automobilística brasileira, inaugurada em 1956 pelo então presidente da República Juscelino Kubitschek de Oliveira, por meio da criação do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), que objetivava a fabricação local de veículos automotores.

A indústria automobilística brasileira, de acordo com levantamento realizado pela Anfavea<sup>18</sup> em 2006, é composta por vinte e quatro montadoras de veículos e máquinas agrícolas, possuindo uma capacidade de produção total anual de 3,5 milhões de unidades, vendidas por 3,6 mil concessionárias distribuídas por todo o território nacional.

O setor emprega, ainda de acordo com o levantamento efetuado pela Anfavea<sup>19</sup>, 1,3 milhão de pessoas. O setor faturou, em 2005, US\$ 42,3 bilhões, dentre os quais US\$ 18,1 bilhões advindos de exportações. O montante de tributos recolhidos aos cofres públicos com a produção e venda das unidades, em 2005, foi de R\$ 21 bilhões.

Assim, demonstra-se a importância do setor automobilístico na produção industrial brasileira e na composição do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro, que se traduzia em 15% do total do PIB Industrial no ano de 2006.

A escolha da indústria automobilística para este estudo de caso se deu, dentre outros motivos, pela representatividade do produto deste setor (automóveis) na hipótese que se deseja comprovar.

---

<sup>18</sup> ANFAVEA. *Carta da Anfavea*. Publicação Mensal da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. Julho de 2009.

<sup>19</sup> Idem Ibidem, 2009.

## 4.2 Automóvel

Para melhor entendimento do caso ora analisado, faz-se necessário detalhamento do produto a ser estudado, qual seja os automóveis produzidos e vendidos no Brasil.

O automóvel classifica-se, na atual composição do rendimento da população brasileira, como um bem normal, tendo em vista ser diretamente relacionado com a renda percebida pela população brasileira (quanto maior o rendimento da população, mais se gasta com este tipo de produto). Esta informação pode ser comprovada pelo que consta na Pesquisa de Orçamentos Familiares (POF) de 2003, realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)<sup>20</sup>, que analisou a composição dos gastos das famílias brasileiras, dentre eles o realizado com a aquisição de veículos.

Conforme diz a pesquisa, as famílias com gastos médios mensais de R\$ 769,68 (setecentos e sessenta e nove reais e sessenta e oito centavos) gastam 2,8% deste montante com a aquisição de automóveis. Já as famílias com gastos mensais médios de R\$ 993,76 (novecentos e noventa e três reais e setenta e seis centavos) gastam 4,6% deste total com automóveis. Famílias que gastam em média R\$ 1.325,43 (mil trezentos e vinte e cinco reais e quarenta e três centavos) comprometem 5,2% deste montante em automóveis. Para famílias com rendimentos mensais de R\$ 1.660,37 (mil seiscentos e sessenta reais e trinta e sete centavos), 5,6% deste total é destinado para os automóveis. Por fim, gastos médios de R\$ 3.683,02 (três mil seiscentos e oitenta e três reais e dois centavos) comportam o percentual de 6,9% com aquisição de automóveis. Estes dados podem ser observados no Anexo A deste trabalho.

Analisando estes números, percebe-se que o aumento proporcionado na renda das famílias analisadas geraram também um aumento no percentual da renda gasto com a aquisição de automóveis, comprovando a característica acima mencionada de bem normal para automóveis.

Portanto, tratam-se de bens com elasticidade-renda superior a 1, dada a sua maior procura quando do aumento do rendimento familiar disponível para consumo da população.

---

<sup>20</sup> INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Pesquisa de Orçamentos Familiares de 2003. Disponível em [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br). Acesso em: 25 out. 2009.

Os carros deveriam ter bens substitutos próximos, como os transportes públicos e os automóveis de familiares e de amigos que convivam com proximidade. Assim, poderiam ser substituídos caso houvesse aumento substancial em seus preços.

Os automóveis não se constituem em bens essenciais para a população brasileira, tendo em vista não serem estes bens de suma importância para a sobrevivência da população, como o são os alimentos. Também contribui o fato de haver bens substitutos para este produto, denotando, assim, seu caráter supérfluo, dado as características de rendimento e gastos da população brasileira.

Sendo assim, possuem elasticidade-preço inferior a 1, dado que um aumento substancial no preço dos veículos faz com que, em regra, sua demanda diminua, pois não é um item de consumo essencial ou obrigatório dentro do orçamento familiar.

### ***4.3 Incentivos Fiscais para Automóveis***

Esta característica (automóvel não ser bem essencial) pode ser comprovada com as reduções tributárias trazidas pelo governo brasileiro em decorrência da crise financeira mundial recentemente eclodida, originariamente surgida nos Estados Unidos da América (EUA) no ano de 2008, em decorrência dos riscos sobre créditos imobiliários concedidos à população americana e ao crescente inadimplemento neste setor ao longo dos anos, o que acarretou na falta de créditos e falências de instituições financeiras ao redor do mundo.

Os incentivos fiscais, baseados na redução das alíquotas do IPI sobre a produção de automóveis, foram introduzidos no contexto da crise mundial com o intuito de amenizar as conseqüências da falta de crédito bancário, quais sejam as reduções nas vendas deste produto e o desemprego ocasionado no setor.

Assim, em dezembro de 2008, por meio do Decreto 6.687, de 12.12.2008, o governo federal anunciou a redução das alíquotas do IPI sobre automóveis, passando a vigorar a redução no mesmo mês de aplicação dos novos valores a serem pagos pelas indústrias automobilísticas, contribuintes de direito do imposto referido.

Assim, carros populares (até 1.000 cilindradas), cuja alíquota de incidência do IPI era de 7%, passaram a ser isentos de tributação por este imposto, enquanto que os automóveis entre 1.000 e 2.000 cilindradas tiveram sua tributação de IPI reduzida de 13% para 6,5%. Os carros flex (com utilização de dois tipos de combustíveis, quais sejam álcool e gasolina), tiveram a alíquota de IPI alterada de 11% para 5,5%.

A redução tributária deu-se, inicialmente, até o mês de março de 2009, sendo prorrogada até o mês de junho, por meio do Decreto 6.809, de 30.03.2009. Prorrogou-se novamente até o final de outubro do mesmo ano, quando passou a ser cobrada em novos percentuais, incrementados parcialmente até total restauração dos valores cobrados no final do mesmo ano.

O impacto deste incentivo tributário na arrecadação deste tributo em janeiro de 2009, segundo a Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB)<sup>21</sup>, foi uma redução de 88,50%, se comparado ao mês anterior (dezembro de 2008), e uma redução de 90,50% de comparado ao mesmo mês do ano anterior (janeiro de 2008). Em termos de valores, apurados a preço corrente, a arrecadação do IPI sobre automóveis passou de R\$ 358 milhões em janeiro de 2008 e R\$ 295 milhões em dezembro de 2008 para R\$ 34 milhões em janeiro de 2009.

Ainda segundo os dados da RFB<sup>22</sup>, em fevereiro de 2009 o referido tributo arrecadou, sobre os automóveis, o montante de R\$ 35 milhões, o que demonstra uma queda de 92,09% em relação ao mesmo mês do ano anterior (fevereiro de 2008).

Em março de 2009, a arrecadação do IPI sobre automóveis somou R\$ 56 milhões, o que denota uma redução, comparado ao mês de março de 2008, de 90,42%.

No mês de abril houve um incremento da arrecadação do tributo em questão, tendo ingressado nos cofres públicos o montante de R\$ 215 milhões. Porém, comparativamente ao mesmo mês do ano anterior, houve queda de 63,33% na arrecadação.

No mês seguinte a arrecadação de IPI sobre automóveis foi de R\$ 145 milhões, denotando uma redução, relativamente ao mês de maio de 2008, de 74,52%.

Por fim, em junho de 2009, a arrecadação foi de R\$ 170 milhões, com queda de 35,19% em relação à junho de 2008.

---

<sup>21</sup> RECEITA FEDERAL DO BRASIL. *Arrecadação Federal*. Disponível em: [www.receita.fazenda.gov.br/Arrecadacao/default.htm](http://www.receita.fazenda.gov.br/Arrecadacao/default.htm). Acesso em 28 out. 2009.

<sup>22</sup>Idem Ibidem.



Tais informações podem ser visualizadas na tabela abaixo:

Tabela 1

Arrecadação IPI Automóveis - Variação no Ano						
janeiro		fevereiro		março		
Valor	Var. Percent.	Valor	Var. Percent.	Valor	Var. Percent.	
2008	358.000.000,00		446.000.000,00		583.000.000,00	
2009	34.000.000,00	0,09	35.000.000,00	0,08	56.000.000,00	0,10

Arrecadação IPI Automóveis - Variação no Ano						
abril		maio		junho		
Valor	Var. Percent.	Valor	Var. Percent.	Valor	Var. Percent.	
2008	585.000.000,00		552.000.000,00		263.000.000,00	
2009	215.000.000,00	0,37	145.000.000,00	0,26	170.000.000,00	0,65

fonte: elaboração própria com base nos dados da RFB

Com relação à arrecadação acumulada de janeiro a junho de 2009, o montante arrecadado de IPI sobre automóveis (R\$ 655 milhões) mostrou-se bem abaixo do montante arrecadado para este tributo no acumulado do mesmo período no ano anterior (R\$ 2.786 milhões). Esta redução foi de 76,50%, conforme consta nos Anexos B e C deste trabalho.

Estes dados demonstram que, mesmo após a redução do IPI sobre os automóveis entre janeiro de junho de 2009, houve uma queda expressiva na arrecadação deste tributo, indicando que tal produto não é essencial no consumo da população brasileira, pois em tempos de crise necessitou de auxílio governamental para que não houvesse excessiva queda na sua produção e venda, o que acarretaria em grandes prejuízos para as empresas e para os trabalhadores da indústria automobilística.

#### **4.4 Produção e Venda de Veículos**

Analisando-se os dados da Anfavea<sup>23</sup> acerca da produção e venda de veículos no mercado nacional, nota-se uma queda nos números se comparado ao mesmo período do ano anterior, conforme abaixo demonstrado.

A quantidade de licenciamentos de veículos leves (que engloba os automóveis de passeio e os veículos comerciais leves) no mês de junho de 2009 foi de 249.939 (duzentos e quarenta e nove mil novecentas e trinta e nove) unidades, montante que supera em 18,7% o número de licenciamentos efetuados no mesmo mês do ano anterior, de 210.593 (duzentos e dez mil, quinhentas e noventa e três) unidades. Porém, no acumulado entre janeiro e junho de 2009, o aumento de licenciamentos nesta categoria foi de apenas 1,8%, se comparado ao mesmo período do ano anterior.

Para caminhões, o montante de unidades licenciadas em junho de 2009 foi de 8.223 (oito mil, duzentas e vinte e três) unidades, uma queda de 19,7% se comparado a Junho de 2008. No acumulado do primeiro semestre do ano houve 44.432 (quarenta e quatro mil, quatrocentas e trinta e duas) unidades licenciadas, contra 55.279 (cinquenta e cinco mil, duzentas e setenta e nove) unidades vendidas no mesmo período do ano anterior (queda de 19,6%).

As vendas de ônibus também sofreram quedas, tanto na comparação entre os meses de junho de 2009 e junho de 2008 (de 26,5%) quando no acumulado do primeiro semestre de cada ano (queda de 14,7%).

O quadro abaixo traz o quantitativo e a variação percentual sobre as vendas de veículos em junho de 2008 e em junho de 2009, bem como o acumulado do período nos dois anos.

---

<sup>23</sup> ANFAVEA. *Carta da Anfavea*. Publicação Mensal da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. Julho de 2009.

Tabela 2

	Quantidades 2008		Quantidades 2009		Variação Percentual	
	Junho	Acum. Jan/Jun	Junho	Acum. Jan/Jun	Junho	Acum. Jan/Jun
Veículos Leves	210.593	1.164.957	249.939	1.185.990	1,19	1,02
Caminhões	10.236	55.279	8.223	44.432	0,80	0,80
Ônibus	2.411	11.808	1.771	10.068	0,73	0,85

fonte: elaboração própria com base em dados da Anfavea

Com relação às exportações, foram vendidas para o exterior em junho de 2009, na categoria veículos leves, 29.667 (vinte e nove mil, seiscentas e sessenta e sete) unidades, frente ao montante de 51.652 (cinquenta e uma mil, seiscentas e cinquenta e duas) unidades exportadas em junho de 2008 (queda de 42,6%). No acumulado do semestre, foram 148.053 (cento e quarenta e oito mil, cinquenta e três) unidades exportadas contra 266.274 (duzentas e sessenta e sei mil, duzentas e setenta e quatro) unidades exportadas entre janeiro e junho de 2008 (queda de 44,4%).

Para os caminhões as exportações somaram, em junho de 2009, 674 (seiscentas e setenta e quatro) unidades, enquanto que em junho de 2008 foram 3.275 (três mil, duzentas e setenta e cinco) unidades vendidas ao exterior (redução de 79,4% no montante vendido). A queda no acumulado do semestre foi de 72,8%, tendo em vista as unidades vendidas no período em 2009 serem de 4.580 (quatro mil, quinhentas e oitenta) unidades contra 16.858 (dezesesseis mil, oitocentas e cinquenta e oito) no mesmo período de 2008.

Com relação aos ônibus, as exportações passaram de 782 (setecentas e oitenta e duas) unidades em junho de 2008 para 458 (quatrocentas e cinquenta e oito) unidades em junho de 2009, reduzindo-se em 41,4%. No acumulado do período (janeiro a junho de 2009) as exportações foram de 2.503 (duas mil, quinhentas e três) unidades, montante 47,7% menor se comparado ao acumulado de 2008, ou seja, 4.785 (quatro mil, setecentas e oitenta e cinco) unidades vendidas.

O quadro abaixo traz o quantitativo e a variação percentual sobre as exportações de veículos em junho de 2008 e em junho de 2009, bem como o acumulado do período nos dois anos.

Tabela 3

	Quantidades 2008		Quantidades 2009		Variação Percentual	
	Junho	Acum. Jan/Jun	Junho	Acum. Jan/Jun	Junho	Acum. Jan/Jun
Veículos Leves	51.652	266.274	29.667	148.053	0,57	0,56
Caminhões	4.580	16.858	674	4.580	0,15	0,27
Ônibus	782	4.785	458	2.503	0,59	0,52

fonte: elaboração própria com base em dados da Anfavea

No que se refere à produção de veículos leves, os números indicam, também, queda entre o montante produzido em junho de 2009 e em junho de 2008, ou seja, de 273.958 (duzentas e setenta e três mil, novecentas e cinqüenta e oito) unidades em 2008 para 264.161 (duzentas e sessenta e quatro mil, cento e sessenta e uma) unidades em junho de 2009; uma redução, portanto, de 3,6%. No acumulado do ano (janeiro a junho), os montantes produzidos em 2008 e em 2009 foram, respectivamente, 1.501.803 (um milhão, quinhentas e uma mil, oitocentas e três) unidades e 1.353.275 (um milhão, trezentas e cinqüenta e três mil, duzentas e setenta e cinco mil) unidades, denotando uma queda de 9,9%.

Para caminhões, os números são: 9.345 (nove mil trezentas e quarenta e cinco) unidades produzidas em junho de 2009 e 14.691 (quatorze mil seiscentas e noventa e uma) unidades produzidas em junho de 2008, reduzindo-se em 36,4% a produção neste período. O acumulado do semestre em 2009 caiu 33,01%, passando de 77.511 (setenta e sete mil, quinhentas e onze) unidades produzidas em 2008 para 51.883 (cinqüenta e uma mil, oitocentos e oitenta e três) unidades produzidas em 2009.

Por fim, a produção de ônibus também sofreu queda no período, pois em junho de 2009 foram produzidas 2.880 (duas mil, oitocentos e oitenta) unidades contra 3.748 (três mil setecentas e quarenta e oito) unidades produzidas em junho de 2008 (queda de 23,2%). No acumulado do ano (janeiro a junho de 2009), foram produzidas 14.365 (quatorze mil, trezentas e sessenta e cinco) unidades, sendo que no mesmo período de 2008 foram produzidas 20.713 (vinte mil, setecentas e treze) unidades (redução de 30,6%).

O quadro abaixo traz o quantitativo e a variação percentual sobre a produção de veículos em junho de 2008 e em junho de 2009, bem como o acumulado do período nos dois anos.

Tabela 4

	Tabela Produção					
	Quantidades 2008		Quantidades 2009		Variação Percentual	
	Junho	Acum. Jan/Jun	Junho	Acum. Jan/Jun	Junho	Acum. Jan/Jun
Veículos Leves	273.958	1.501.803	264.161	1.353.275	0,96	0,90
Caminhões	14.691	77.511	9.345	51.833	0,64	0,67
Ônibus	3.748	20.713	2.880	14.365	0,77	0,69

fonte: elaboração própria com base em dados da Anfavea

Os dados mostram, em seu conjunto, uma expressiva redução na produção e venda de veículos automotores frente à redução de créditos bancários desencadeada pela crise financeira mundial, que também afetou as indústrias brasileiras, especialmente a automobilística.

Tal redução demonstra que, mesmo com os incentivos fiscais concedidos pelo governo, ao reduzir ou mesmo isentar o IPI na cadeia produtiva do setor automobilístico, ainda sim os consumidores optaram por não comprar tais produtos naquele momento, tendo em vista os riscos que porventura poderiam surgir dada a escassez de crédito.

Pode-se, portanto, concluir com base nestes dados que o automóvel não é considerado um bem essencial sendo, portanto, deixado em segundo plano quando há escassez ou limitação de recursos disponíveis para consumo.

#### **4.5 Empregos na Indústria Automobilística**

Segundo dados da Anfavea<sup>24</sup>, foram criados, em junho de 2009, 119.500 (cento e dezenove mil e quinhentos) empregos no setor automobilístico brasileiro. Tal número é 6,35% menor se comparado ao mês de junho do ano anterior, onde foram criadas 127.600 (cento e vinte e sete mil e seiscentas) vagas no setor.

O emprego no setor automobilístico brasileiro vinha crescendo de forma constante, conforme demonstrado na tabela constante do Anexo G. Em janeiro de 2007 foram criadas 106.900 (cento e seis mil e novecentas) vagas; em fevereiro do mesmo ano mais 107.900 (cento e sete mil e novecentas) vagas surgiram no setor; em março este número foi de 108.200 (cento e oito mil e duzentas). Este acréscimo pôde

<sup>24</sup> ANFAVEA. *Carta da Anfavea*. Publicação Mensal da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. Julho de 2009.

ser verificado até o mês de outubro de 2008, quando eclodiu a crise financeira mundial, mês em que foram criados 131.700 (cento e trinta e um mil e setecentos) postos de trabalho no setor.

Em novembro de 2008 os números começaram a decrescer, pois neste mês foram criados 131.200 (cento e trinta e um mil e duzentos) empregos no setor, uma redução de 0,38% se comparado ao mês anterior (quando se comparam os meses de novembro e outubro de 2007, verifica-se um aumento na criação dos postos de trabalho de 1,01%).

Em dezembro de 2008 a queda foi de 3,35% se comparado ao mês anterior pois foram criados, em dezembro, 126.800 (cento e vinte e seis mil e oitocentos) empregos no setor. No ano de 2007, a diferença entre os meses de dezembro e novembro foi representada por um acréscimo de 0,42%.

No mês de janeiro de 2009, novamente houve um decréscimo no número de empregos criados no setor automobilístico, tendo em vista apenas 125.900 (cento e vinte e cinco mil e novecentos) postos de trabalhos terem sido criados na época, em contrapartida do que foi criado no mês anterior.

Para o mês de fevereiro foram gerados 124.500 empregos, denotando um pequeno decréscimo se comparado ao mês anterior (menos de 1%).

Em março de 2009 foram criados 122.100 (cento e vinte e dois mil e cem) empregos, com redução de 1,11% comparado ao mês anterior. Entre fevereiro e janeiro de 2008 houve aumento no número de empregos criados na ordem de 0,58%.

Para abril, os dados demonstram o seguinte quadro: criação de 120.700 (cento e vinte mil e setecentos) novos postos de trabalho, contra 122.100 (cento e vinte e dois mil e cem) no mês anterior (queda de 1,15%). No ano anterior houve aumento de 1,37% para o mesmo período.

O mês de maio de 2009 registrou a criação de 120.440 (cento e vinte mil, quatrocentas e quarenta) vagas, ou seja, queda de 0,25% se comparado ao mês anterior. Em 2008 os números cresceram 0,48% para o mesmo período.

Por fim, o mês de junho foi marcado pela criação de 119.500 (cento e dezenove mil e quinhentas) vagas no setor automobilístico, registrando uma queda de 0,75% em relação à maio do mesmo ano. Olhando os números no ano anterior, houve aumento no número de vagas na ordem de 0,87%.

O quadro abaixo sintetiza as informações aqui apresentadas:

Tabela 5

Tabela Geração de Empregos na Indústria Automobilística								
	nov/08	dez/08	jan/09	fev/09	mar/09	abr/09	mai/09	jun/09
Quantidade	131.200	126.800	125.900	124.500	122.100	120.700	120.440	119.500
Varição em Relação ao Mês Anterior	0,996	0,966	0,993	0,989	0,981	0,989	0,998	0,992

fonte: elaboração própria com base nos dados da Anfavea

Analisando-se os dados da Pesquisa Industrial Mensal de Empregos, publicação mensal do IBGE<sup>25</sup>, retirados das tabelas constantes dos Anexos L, M, N e O, tem-se as seguintes informações no que se refere às taxas de admissão e de desligamento na indústria automobilística brasileira:

Em janeiro de 2009, a taxa de admissão (relação entre o número de admitidos no setor e a população trabalhadora deste ramo) no setor foi de 2,82%, enquanto que a taxa de desligamento (número de pessoas demitidas no setor em comparação com o total de trabalhadores) foi de 3,41%. No mesmo período do ano anterior, as taxas de admissão e desligamento foram, respectivamente, 2,47% e 1,67%. Estas informações demonstram que em 2008 houve mais admissões que demissões, enquanto que em 2009 ocorreu o inverso, ou seja, mais pessoas foram demitidas do que admitidas no setor.

Para fevereiro de 2008, os números registrados demonstram que as admissões foram de 2,64% e as demissões foram de 1,94%. Em fevereiro de 2009 a taxa de admissão ficou em 2,94% e a taxa de desligamento ficou em 4,12%. Novamente ocorreu o inverso em 2009, ou seja, mais trabalhadores perderem seus empregos se comparado aos que conseguiram uma vaga no setor neste ano.

Em março de 2009, a taxa de admissões ficou em 3,47% enquanto que os desligamentos somaram 3,63%. Em 2008, as taxas de admissão e desligamento corresponderam a 2,70% e 1,88%, respectivamente.

---

<sup>25</sup> INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Pesquisa Industrial Mensal de Empregos. Jun de 2009. Disponível em [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br). Acesso em: 25 out. 2009

Em abril de 2009, a taxa de admissão para o setor ficou em 1,52%, enquanto que a taxa de demissões ficou em 2,02%. Comparando-se com 2008 (2,27% para admissões e 1,67% para demissões), também houve inversão nos quantitativos de admissões e desligamentos, sendo que em 2009 mais pessoas foram demitidas do setor do que admitidas.

Maio de 2009 também registrou mais demissões que admissões, se comparado com o mesmo mês do ano anterior. A taxa de admissão para este mês em 2009 foi de 1,54%, enquanto que a taxa de desligamentos foi de 1,72% (para 2008 os números foram 2,16% para admissões e 1,79% para demissões).

Por fim, junho de 2009 registrou os seguintes números: 1,51% para admissões e 2,08% para desligamentos. Junho de 2008, por sua vez, registrou os seguintes números: 2,93% para admissões e 1,54% para demissões.

O quadro abaixo ilustra os dados da pesquisa mencionada sobre admissões e desligamentos no setor, no primeiro semestre dos anos de 2008 a 2009.

Tabela 6

Tabela Taxas de Admissão e Desligamento na Indústria Automobilística

	Janeiro		Fevereiro		Março	
	Admissão	Desligamento	Admissão	Desligamento	Admissão	Desligamento
<b>2008</b>	2,47%	1,67%	2,64%	1,94%	2,70%	1,88%
<b>2009</b>	2,82%	3,41%	2,94%	4,12%	3,47%	3,63%
<b>Varição</b>	1,14	2,04	1,11	2,12	1,29	1,93

	Abril		Maio		Junho	
	Admissão	Desligamento	Admissão	Desligamento	Admissão	Desligamento
<b>2008</b>	2,27%	1,67%	2,16%	1,79%	2,93%	1,54%
<b>2009</b>	1,52%	2,02%	1,54%	1,72%	1,51%	2,08%
<b>Varição</b>	0,67	1,21	0,71	0,96	0,52	1,35

fonte: elaboração própria com base nos dados da Pesquisa Industrial Mensal de Empregos

Os números analisados na Pesquisa em questão demonstram a queda do crescimento nos números de emprego no setor automobilístico brasileiro durante os primeiros 6 meses do ano de 2009, o que enfatiza as conseqüências negativas para o trabalhador de um setor que produz bens não essenciais ao consumo quando ocorrem alterações no cenário econômico como o da crise mundial que afetou a concessão de créditos bancários.



Mesmo reduzindo-se o montante de tributos que incidem na produção de veículos, dada uma redução no crédito bancário disponível para consumo, a indústria automobilística brasileira sofreu abalos negativos em sua produção, em suas vendas e em seus índices de emprego e desemprego, o que demonstra a falta de essencialidade do produto automóvel para o consumidor brasileiro.

Quando um produto não essencial sofre alterações em seus preços (como é o caso da tributação pelo IPI dos automóveis, tendo em vista o princípio da seletividade), ou quando a renda do consumidor é reduzida por algum fator externo (como a crise econômica mundial mais recente), o consumidor destes bens (não essenciais) podem simplesmente dispor de sua vontade de adquirir tais produtos, tendo em vista não serem eles essenciais para a sobrevivência da população.

Sendo assim, estas alterações impactam nas escolhas dos consumidores, refletindo negativamente no setor produtivo destes bens que, para sobreviver frente à nova situação, repassam tais custos (queda nas vendas) para a parte mais fraca da relação (demissões, reduções salariais).

Portanto, a tributação maior de bens não essenciais (em comparação à tributação menor para os bens essenciais) não é garantia de justiça fiscal em termos de incidência tributária, pois nem sempre é o consumidor do produto que irá arcar com os custos da maior tributação, pois ele pode dispor de tais bens com mais facilidade. É o trabalhador da indústria quem de fato arca com os prejuízos da alta tributação, tendo em vista não poder dispor de seu emprego tão facilmente quanto o pode o consumidor final (por falta de qualificação técnica para exercício de outra profissão, por exemplo).

#### **4.6 Carga Tributária Brasileira**

A carga tributária brasileira atingiu em 2009 a cifra de 35,8%, segundo dados da RFB<sup>26</sup>, divulgados em junho de 2009, conforme tabela constante do Anexo H.

Grande parte do aumento percebido na carga tributária do ano de 2008 sobre o ano de 2007 adveio dos tributos sobre bens e serviços, que aumentaram sua participação em 1 ponto percentual (os tributos sobre a renda tiveram um aumento de 0,62 pontos percentuais), conforme tabela constante do Anexo I.

---

<sup>26</sup> RECEITA FEDERAL DO BRASIL. *Estudos econômicos Tributários*. Disponível em: [www.receita.fazenda.gov.br/historico/esttributarios/estatisticas/default.htm](http://www.receita.fazenda.gov.br/historico/esttributarios/estatisticas/default.htm). Acesso em 28 out. 2009.

Boa parte da arrecadação tributária brasileira advém dos tributos sobre o consumo. Dados de 2006 divulgados pela RFB<sup>27</sup> indicam que 48% da arrecadação tributária advém da tributação sobre bens e serviços, enquanto que apenas 19% do montante total advém dos tributos sobre a renda.

Comparativamente ao restante do mundo (média de 35,7% da carga corresponde à tributação sobre a renda e 31,5% corresponde à tributação sobre o consumo, segundo dados da RFB<sup>28</sup>), conforme tabela constante do Anexo J, a tributação brasileira é lastreada em sua maioria sobre os tributos indiretos, onde a capacidade contributiva e conseqüentemente a justiça fiscal não são bem aplicadas.

Assim, com a tributação maior baseada em tributos sobre o consumo, a incidência tributária do país torna-se excessivamente regressiva, onde o pagamento dos tributos não é diferenciado pela capacidade contributiva de cada um, mas pela quantidade consumida de um determinado produto.

Portanto, uma pessoa de classe alta que adquire determinado bem está pagando o mesmo montante de tributos que aquela pessoa de baixa renda que adquire o mesmo produto, onerando proporcionalmente mais o orçamento desta do que o daquela.

Assim, carga tributária baseada em tributos sobre o consumo acarreta inversão do ônus tributário, pois quem de fato arca com os tributos instituídos sobre o consumo não é quem possui maior riqueza, mas sim quem tem menor flexibilidade de escolhas, ou seja, a classe mais baixa da população.

Dados do IPEA<sup>29</sup>, constantes do Anexo K, mostram que a carga tributária média suportada por pessoas de baixa renda é maior do que aquela suportada por pessoas de maior renda. Em 2003, a carga tributária para pessoas de classe baixa (de pessoas que ganham até 2 salários mínimos) era de 48,9%, enquanto que a carga tributária de pessoas com maior rendimento (acima de 30 salários mínimos) era de 26,3%.

---

<sup>27</sup> RECEITA FEDERAL DO BRASIL. *Estudos econômicos Tributários*. Disponível em: [www.receita.fazenda.gov.br/historico/esttributarios/estatisticas/default.htm](http://www.receita.fazenda.gov.br/historico/esttributarios/estatisticas/default.htm). Acesso em 28 out. 2009.

<sup>28</sup> Idem Ibidem

<sup>29</sup> INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. *Justiça Tributária: Iniquidades e Desafios*. Brasília: IPEA, 2008.

## 4.7 Política Fiscal e Gastos Sociais

Segundo Vasconcellos<sup>30</sup>, “a teoria macroeconômica, propriamente dita, preocupa-se mais com questões conjunturais, de curto prazo. São consideradas como questões de curto prazo o desemprego (...) e a inflação”.

Ainda de acordo com o autor, a política macroeconômica possui algumas metas, quais sejam:

- Pleno emprego de recursos;
- Estabilidade de preços;
- Distribuição de renda socialmente justa; e
- Crescimento econômico.

Neste trabalho interessa o estudo da meta distribuição de renda socialmente justa, tendo em vista serem os gastos públicos a contrapartida da tributação, ou seja, é a partir dos recursos arrecadados pelo setor público que o estado planeja e realiza seus dispêndios, dentre eles os gastos realizados com a população de menor poder aquisitivo.

Para o controle e desenvolvimento das questões tratadas pela teoria macroeconômica, o estado dispõe de instrumentos, ou seja, políticas macroeconômicas, que são:

- Política Fiscal
- Política Monetária
- Política Cambial e Comercial
- Política de Rendas

A Política Fiscal, instrumento focado neste trabalho, segundo Vasconcellos<sup>31</sup>, “refere-se a todos os instrumentos de que o governo dispõe para a arrecadação de tributos e controle de suas despesas.”

Assim, trata a política fiscal do controle dos recursos arrecadados por meio da instituição de tributos e a forma como estes valores serão gastos.

---

<sup>30</sup> VASCONCELLOS, Marco Antônio Sandoval de. *Economia: Micro e Macro*. São Paulo: Atlas, 2002, p.190.

<sup>31</sup> Idem Ibidem, p.195.

Segundo Giambiagi<sup>32</sup>, o estado possui funções que são típicas, ou seja, que só podem ser realizadas pelo governo, sob pena de ninguém mais as realizar. Assim ocorre com a segurança pública. Porém há funções que são exercidas concorrentemente entre estado e iniciativa privada, como educação e saúde.

Tais funções são as atividades nas quais o estado aloca os recursos arrecadados por meio dos tributos cobrados da população, realizando, assim, uma das suas funções primordiais: a distributiva.

Ainda de acordo com Giambiagi<sup>33</sup>, para a realização da função distributiva, o estado utiliza-se de alguns instrumentos principais, como as transferências e os impostos.

É por meio das transferências, de acordo com Giambiagi<sup>34</sup>, “que o governo pode promover uma redistribuição direta da renda, tributando em maior medida os indivíduos pertencentes às camadas de renda mais alta, e subsidiando os indivíduos de baixa renda.”

As transferências são, portanto, o instrumento utilizado pelo estado para promover a justiça fiscal, o que se concretiza, dentro da estrutura tributária, com a instituição do princípio da capacidade contributiva.

No que se refere aos impostos, diz o autor que “os recursos captados pela tributação dos indivíduos de renda mais alta podem ser utilizados para o financiamento de programas voltados para a parcela da população de baixa renda (...).”

Assim, não só por meio de uma tributação eqüitativa, onde é respeitada a capacidade contributiva do contribuinte, mas também por meio da redistribuição da renda arrecadada com a instituição de tributos (com a aplicação destes valores em benefício dos mais pobres) é realizada a justiça social.

Como afirma Rezende<sup>35</sup>,

Uma análise parcial do sistema tributário revelaria (...) uma situação bastante negativa do ponto de vista dos objetivos de equidade fiscal.

---

<sup>32</sup> GIAMBIAGI, Fábio; ALÉM, Ana Cláudia. *Finanças Públicas: teoria e prática no Brasil*. Rio de Janeiro: Campus, 2000, p.30.

<sup>33</sup> Idem Ibidem, p.33.

<sup>34</sup> Idem Ibidem, p.34.

<sup>35</sup> REZENDE, Fernando. *Finanças Públicas*. São Paulo: Atlas, 2001, p.309.

Tal conclusão, no entanto, pode ser modificada pelo resultado obtido no que diz respeito à distribuição dos benefícios dos gastos públicos pelos mesmos contribuintes.

Portanto, não se pode concluir, de imediato, que em um país onde o sistema tributário é marcadamente regressivo predomina a desigualdade social e a injustiça fiscal, pois os recursos assim arrecadados podem beneficiar em grau maior a parcela da população que suporta excessiva carga tributária.

Segundo Rezende<sup>36</sup>, “uma das formas mais efetivas de atuação do governo, com o fim de obter a redução das desigualdades, é promover a expansão dos gastos sociais e sua focalização nas camadas mais pobres da população.”

Gastos sociais são aquelas despesas realizadas pelo estado para manutenção das necessidades da população, como por exemplo a educação, a habitação, a previdência, a saúde, o saneamento, o trabalho e a alimentação.

De acordo com Zauli<sup>37</sup>, no Brasil os indicadores de pobreza e desigualdade social são desconcertantes, dado o nível de renda que o país possui. Tais indicadores são o termômetro da utilização dos recursos públicos em política sociais voltadas para os mais pobres em determinação de uma redistribuição de renda mais efetiva.

Assim, se os recursos públicos arrecadados em forma de tributos não são aplicados em políticas sociais, a parcela mais pobre da população não estará sendo beneficiada, demonstrando o caráter regressivo dos gastos sociais. Tal fato pode ser demonstrado pelos índices de pobreza e desigualdades sociais que um país apresenta.

Segundo Zauli<sup>38</sup>, os dados demonstram que o Brasil possui posição razoavelmente favorável no que se refere a sua renda total, estando atrás apenas de 20% dos demais países neste quesito. No entanto, quando se trata de distribuição desta renda entre sua população, o Brasil apresenta uma posição bem inferior aos países cuja renda são comparáveis à sua, tendo em vista uma pequena parcela das pessoas deterem a maior parte das riquezas do país.

---

<sup>36</sup> REZENDE, Fernando. *Finanças Públicas*. São Paulo: Atlas, 2001, p. 317.

<sup>37</sup> ZAULI, Eduardo Meira. Gastos Sociais, Pobreza e Desigualdade de Renda no Brasil. *Revista Pensar BH*. Belo Horizonte, v. 13, set/nov 2005, p. 10.

<sup>38</sup> Idem Ibidem, p.10.

Este dado indica que, apesar de ser um país com riquezas suficientes para atender toda a sua população, tendo uma renda per capita igualável a países desenvolvidos, o Brasil não possui uma política eficiente de distribuição de suas riquezas, o que gera uma concentração da renda nas mãos de uma parcela pequena da população e uma desigualdade social entre seus habitantes.

Para Zauli<sup>39</sup>, dados do Ministério da Fazenda mostram que a quantidade de recursos aplicados para as políticas sociais soma aproximadamente 25% do PIB Brasileiro, índice comparado ao de países da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

Porém, a forma como estes valores são distribuídos dentro dos gastos públicos difere bastante dos índices apresentados pelos demais países comparados no estudo. Segundo o autor, “no Brasil a apropriação das transferências governamentais estariam concentrados nos estratos superiores, em detrimento daqueles que se encontram na base da pirâmide de distribuição de renda”. Isto demonstraria o caráter regressivo do gasto social no Brasil.

Para Zauli<sup>40</sup>, os gastos sociais brasileiros estão concentrados, em sua maior parte, nas despesas que beneficiam não a parcela mais pobre da população, como é o caso dos valores destinados à Previdência (em torno de 67,6% dos gastos totais, em 2004). Em comparação com os valores despendidos para gastos voltados à população de baixa renda, como por exemplo o Bolsa Família (2,3% dos gastos totais no mesmo período), os gastos com a parcela menos pobre da população são relativamente mais altos.

Assim, diz Zauli<sup>41</sup>:

(...) ainda que disponhamos de políticas públicas como o Bolsa-Escola, com um alto grau de focalização nos segmentos mais pobres de distribuição de renda, o valor deste tipo de transferência é muito pequeno e a participação percentual destes programas no gasto social público continua sendo muito baixo, o que impede que tenham um impacto distributivo significativo e uma baixa eficiência na redução da pobreza.

---

<sup>39</sup> ZAULI, Eduardo Meira. Gastos Sociais, Pobreza e Desigualdade de Renda no Brasil. *Revista Pensar BH*. Belo Horizonte, v. 13, set/nov 2005, p. 12.

<sup>40</sup> Idem Ibidem, p. 12.

<sup>41</sup> Idem Ibidem, p.12.

Dados da Secretaria de Política Econômica do Ministério da Fazenda demonstram a forma como está concentrada a renda na população brasileira. Segundo este órgão, os 50% mais pobres da população detêm 10% da renda total e os 1% mais ricos detêm 10% da renda total. Este dado demonstra a desigualdade social que impera no país.

Para Zauli<sup>42</sup>, a redistribuição de renda no Brasil, no que se refere à distribuição dos recursos arrecadados a título de tributos para as parcelas mais pobres da população, não é eficaz, e comparado a outros países com situação de renda semelhante ao nosso país.

Segundo o autor, dada a alta carga tributária existente no Brasil, a situação da distribuição da renda arrecadada não condiz com a situação apresentada, ou seja, países com alta carga tributária deveriam ter efetividade na redistribuição de suas rendas.

Conclui Zauli<sup>43</sup> que “o equacionamento dos fenômenos da pobreza e da desigualdade social no Brasil exige uma combinação de políticas voltadas para uma maior progressividade dos gastos públicos e da arrecadação tributária (...).”

---

<sup>42</sup> ZAULI, Eduardo Meira. Gastos Sociais, Pobreza e Desigualdade de Renda no Brasil. Revista Pensar BH. Belo Horizonte, v. 13, set/nov 2005, p.13.

<sup>43</sup> Idem Ibidem, p.16.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O IPI é um tributo dito sobre o consumo, onde a cobrança ocorrerá quando da aquisição do bem pelo consumidor final. Impostos sobre o consumo são, em regra, indiretos, pois o contribuinte de fato do tributo (consumidor final, fornecedor ou empregado da indústria) não é aquele previsto pela legislação que instituiu a exação (contribuinte de direito).

Assim, a indústria automobilística, ao fabricar os automóveis tributados pelo IPI, repassa este ônus aos compradores dos veículos (caso as vendas estejam em alta) ou aos seus empregados, por meio de reduções salariais ou demissões (caso as vendas não estejam prosperando).

O automóvel, encarado como bem não essencial, é tributado de forma mais onerosa se comparado à tributação de produtos essenciais, como é o caso dos alimentos.

Esta tributação diferenciada, trazida em virtude do princípio da seletividade obrigatoriamente aplicado ao IPI, seria justificada para que se concretize outro princípio constitucional, qual seja a capacidade contributiva.

Por meio da capacidade contributiva, deve pagar mais tributos quem possui maior capacidade, financeiramente falando, para arcar com os impostos. No entanto, em tributos sobre o consumo, a verificação desta capacidade contributiva torna-se dificultosa, pois não há como medir, individualmente, o consumo de cada pessoa, pois o bem deve ser vendido pelo mesmo preço seja para uma pessoa de baixa renda ou para uma pessoa que possui renda mais alta.

Assim, a seletividade do IPI, pela essencialidade dos produtos, é instituída para corrigir tal distorção, onde deveria fazer valer, portanto, a justiça fiscal.

No entanto, nos tributos indiretos, mesmo utilizando-se a tributação seletiva, não se faz a justiça fiscal, pois aquele que possui maior renda para consumir os bens ditos luxuosos podem dispor desta faculdade mais facilmente do que aqueles de menor renda (trabalhadores das fábricas e lojas onde se fabricam ou vendem tais produtos), tendo em vistas as elasticidades renda e preço para bens não essenciais. Os empregados não têm tanta facilidade para dispor de seus empregos, pois possuem menor flexibilidade para mudanças de suas escolhas pessoais.



Porém, não só por meio da tributação é que se faz a justiça fiscal em um país. Também pela política de redistribuição de rendas pode-se concretizar a equidade social, reduzindo-se as desigualdades sociais e a concentração de renda.

No entanto, dados demonstram que a situação brasileira está distante da desejada, tendo em vista os montantes despendidos a título de gastos sociais com a população de baixa renda serem baixos se comparado aos montantes gastos com as demais despesas públicas.

Também se analisada a renda per capita brasileira e a concentração de renda na parcela da população mais rica, percebem-se os índices de pobreza dos brasileiros frente às riquezas que o país possui.

A atual situação fiscal e de políticas sociais do Brasil não está adequada às necessidades da população tendo em vista: i) a arrecadação de tributos mostrar-se extremamente regressiva, onerando mais a população de baixa renda em detrimento das classes com rendimentos mais elevados; ii) não há a contrapartida esperada para a tributação excessiva a que é submetida a classe de renda baixa, pois os gastos sociais com esta parcela da população não são suficientes dado o montante de tributos por eles pagos.

O trabalho ora apresentado analisou o princípio da seletividade do IPI sob o conceito de justiça fiscal, utilizando aspectos econômicos e instrumentos vinculados ao estudo do orçamento familiar, da estrutura de gastos das famílias, dos índices de desemprego na indústria analisada e da arrecadação de tributos federais, notadamente o IPI, com o intuito de analisar se de fato este princípio atinge seu objetivo maior, qual seja a justiça fiscal, seja sob o ponto de vista do ônus tributário seja sob o ponto de vista da redistribuição de renda.

Foi estudado um caso em particular (indústria automobilística brasileira frente a crise econômica de crédito e concessão de incentivos fiscais por parte do governo federal) para aplicação dos conceitos ora apresentados

Assim, especificamente no caso ora estudado, qual seja a eficiência do princípio da seletividade do IPI aplicado ao setor automobilístico, pode-se concluir que tal preceito constitucional não se mostra eficaz para a concretização da justiça fiscal, seja sob o ponto de vista de onerar menos a camada mais pobre da população, seja sob o ponto de vista da redistribuição dos recursos arrecadados.

Portanto, conclui-se que o princípio da seletividade aplicado ao IPI não é eficaz para se atingir a justiça fiscal sob o ponto de vista de incidência tributária, pois o

ônus da carga tributária, tanto sobre os bens essenciais quanto sobre os bens não essenciais, continua sendo arcado pelas pessoas com menor renda disponível. Também a redistribuição da renda arrecadada sob a forma de tributos não chega até a população de baixa renda, demonstrando a ineficácia do sistema fiscal e de políticas sociais vigente no país.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### *Referências da Monografia*

ANFAVEA. *Carta da Anfavea*. Publicação Mensal da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. Julho de 2009.

BRASIL. Constituição (1988) *Constituição da República Federativa do Brasil*. São Paulo: Saraiva, 2009.

BRASIL. Decreto nº 4.544, de 26 de dezembro de 2002. Regulamenta a tributação, fiscalização, arrecadação e administração do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI. *Diário Oficial da República Federativa do Brasil*, Brasília, DF, 27 de dezembro de 2002. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/CCIVIL\\_03/decreto/2002/D4544.htm](http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/decreto/2002/D4544.htm)>. Acesso em: 26 jun. 2009.

ESTURILIO, Regiane Binhara. *A Seletividade no IPI e no ICMS*. São Paulo: Quartier Latin, 2008.

GIAMBIAGI, Fábio; ALÉM, Ana Cláudia. *Finanças Públicas: teoria e prática no Brasil*. Rio de Janeiro: Campus, 2000.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Pesquisa de Orçamentos Familiares de 2003. Disponível em [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br). Acesso em: 25 de out. de 2009.

------. Pesquisa Industrial Mensal de Empregos. Jun de 2009. Disponível em [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br). Acesso em: 25 de out. de 2009.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. *Justiça Tributária: Iniquidades e Desafios*. Brasília: IPEA, 2008.

MANKIW, N. Gregory. *Introdução à Economia: princípios de micro e macroeconomia*. Tradução de Maria José Cyhlar Monteiro. 2 ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2001.

RECEITA FEDERAL DO BRASIL. *Arrecadação Federal*. Disponível em: [www.receita.fazenda.gov.br/Arrecadacao/default.htm](http://www.receita.fazenda.gov.br/Arrecadacao/default.htm). Acesso em 28 de out. de 2009.

------. *Estudos econômicos Tributários*. Disponível em: [www.receita.fazenda.gov.br/historico/esttributarios/estatisticas/default.htm](http://www.receita.fazenda.gov.br/historico/esttributarios/estatisticas/default.htm). Acesso em 28 de out. de 2009.

REZENDE, Fernando. *Finanças Públicas*. São Paulo: Atlas, 2001.

SIQUEIRA, Marcelo Lettieri; RAMOS, Francisco S. In: BIDERMAN, Ciro; ARVATE, Paulo (Org.). *Economia do Setor Público no Brasil*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004, p.155-172.

TIPKE, Klaus; YAMASHITA, Douglas. *Justiça Fiscal e Princípio da Capacidade Contributiva*. São Paulo: Malheiros, 2002.

VASCONCELLOS, Marco Antônio Sandoval de. *Economia: Micro e Macro*. São Paulo: Atlas, 2002.

ZAULI, Eduardo Meira. Gastos Sociais, Pobreza e Desigualdade de Renda no Brasil. *Revista Pensar BH*. Belo Horizonte, v. 13, set/nov 2005.

### ***Bibliografia Geral***

BIDERMAN, Ciro; ARVATE, Paulo (Org.). *Economia do Setor Público no Brasil*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

CARRAZZA, Roque Antonio; BOTTALLO, Eduardo Domingos. IPI, Seletividade e Alteração de Alíquotas. *Revista Dialética de Direito Tributário*. São Paulo, nº 159, p. 107-114, Dez. 2008.

CARVALHO, Cristiano; MATTOS, Ely José de. Entre Princípios e Regras: proposta de análise econômica no Direito Tributário. *Revista Dialética de Direito Tributário*. São Paulo, nº 157, p. 27-44, Dez. 2008.

COELHO, Sacha Calmon Navarro. *Comentários à Constituição de 1988: Sistema Tributário*. 8 ed. Rio de Janeiro: Forense, 1999.

----- Curso de Direito Tributário Brasileiro. 7 ed. Rio de Janeiro: Forense, 2004.

GUSTIN, Miracy; DIAS, Maria Tereza Fonseca. (Re) Pensando a Pesquisa Jurídica. Belo Horizonte: DelRey, 2006.

LACOMBE, Américo Masset. *Princípios Constitucionais Tributários*. 2 ed. São Paulo: Malheiros, 2000.

LEHNER, Moris. Consideração Econômica e Tributação conforme a Capacidade Contributiva: sobre a possibilidade de uma interpretação teleológica de normas com finalidades arrecadatórias. In: SCHOUERI, Luís Eduardo; ZILVETE, Fernando Aurélio (org.). Direito Tributário: Estudos em Homenagem a Brandão Machado. São Paulo: Dialética, 1998.

MACHADO SEGUNDO, Hugo de Brito. A Tributação da Energia Elétrica e a Seletividade do ICMS. Revista Dialética de Direito Tributário. São Paulo, nº 62, p. 70-77, Nov. 2000.

MARTINS, André Malta. O ICMS e os Produtos Componentes da Cesta Básica nas Unidades da Federação. Revista Tributária e de Finanças Públicas. São Paulo, nº 41, p. 85-95, Nov./dez. 2001.

MELO, José Eduardo Soares de. O Princípio da Capacidade Contributiva e a Substituição Tributária. Revista de Direito Tributário. São Paulo, nº 90, p. 100-112, Jan./mar. 2000.

MIRAGLIA, Rafael Triginelli Nery. Neutralidade e Justiça Constitucional na Tributação do Consumo: o princípio da não cumulatividade em perspectiva. In: SILVA, Paulo Roberto Coimbra; BERNARDES, Flávio Couto; FONSECA, Maria Juliana (org.). Tributação sobre o Consumo. São Paulo: Quartier Latin, 2008.

TORRES, Ricardo Lobo. Ética e Justiça Tributária. In: SCHOUERI, Luís Eduardo; ZILVETE, Fernando Aurélio (org.). Direito Tributário: Estudos em Homenagem a Brandão Machado. São Paulo: Dialética, 1998.

TORRES, Ricardo Lobo. Tratado de Direito Constitucional Financeiro: valores e princípios constitucionais tributários. Rio de Janeiro: Renovar, 2005, v. 2.

VALLE, Raymundo Clovis do; MASCARENHAS, Cabral. Tudo sobre IPI. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

WEISS, Fernando Lemme. Justiça Tributária: as renúncias, o código de defesa dos contribuintes e a reforma tributária. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2003.

ZILVETE, Fernando Aurélio. Capacidade Contributiva e Mínimo Existencial. In: SCHOUERI, Luís Eduardo; ZILVETE, Fernando Aurélio (org.). Direito Tributário: Estudos em Homenagem a Brandão Machado. São Paulo: Dialética, 1998.

## ANEXOS

## ANEXO A – Tabela Pesquisa POF 2003

Tipos de despesa, número de famílias e tamanho médio das famílias	Despesas monetária e não-monetária média mensal familiar (R\$)						
	Total	Anos de estudo da pessoa de referência da família					
		Menos de 1 ano	De 1 a 3 anos	De 4 a 7 anos	De 8 a 10 anos	11 anos ou mais	Ignorado
Despesa total	1 794,32	769,68	993,76	1 325,43	1 660,37	3 683,02	3 163,89
Despesas correntes	1 674,56	733,54	944,17	1 248,17	1 547,61	3 400,30	2 951,20
Despesas de consumo	1 473,29	700,23	883,34	1 150,05	1 400,96	2 834,34	2 457,46
Alimentação	304,12	220,27	244,71	275,15	299,38	441,44	369,52
Habitação	520,21	244,13	309,25	421,10	505,21	982,92	825,51
Aluguel	240,83	118,35	150,03	203,53	237,08	433,74	372,52
Serviços e taxas	135,17	57,31	76,01	108,29	133,46	262,56	221,18
Manutenção do lar	60,69	24,41	28,13	38,49	47,63	142,15	122,12
Artigos de limpeza	11,75	8,31	9,45	11,01	11,75	16,62	14,09
Eletrodomésticos	33,34	16,27	21,00	28,00	38,01	57,71	45,04
Outras	38,43	19,48	24,63	31,80	37,28	70,15	50,56
Vestuário	83,21	39,71	54,35	68,93	85,14	149,18	118,36
Transporte	270,16	80,81	130,57	186,23	255,00	602,92	524,38
Urbano	42,31	30,89	33,05	38,75	48,78	57,85	45,88
Combustível - gasolina e álcool	58,08	9,38	22,51	37,25	53,98	142,40	124,83
Aquisição de veículos	105,39	21,27	45,43	68,45	93,79	253,85	218,09
Outras	64,38	19,26	29,57	41,77	58,45	148,83	135,58
Higiene e Cuidados Pessoais	31,80	16,90	21,80	27,04	33,05	53,81	45,98
Assistência à saúde	103,14	54,67	59,44	77,73	86,34	207,86	165,22
Remédios	46,44	38,59	39,25	43,60	40,61	62,86	66,48
Plano/Seguro saúde	26,84	4,33	6,26	13,93	21,76	75,78	53,49
Outras	29,85	11,74	13,93	20,21	23,97	69,22	45,25
Educação	59,86	8,91	13,98	23,98	41,90	180,04	148,02
Recreação e cultura	34,95	8,50	12,54	21,03	32,71	86,83	70,53
Fumo	10,20	7,64	8,53	10,48	11,24	12,17	11,33
Serviços pessoais	14,85	5,10	6,83	10,26	13,68	33,56	24,15
Despesas diversas	40,81	13,58	21,34	28,12	37,33	83,61	154,46
Outras despesas correntes	201,27	33,32	60,84	98,12	146,65	565,96	493,75
Impostos	79,29	9,69	20,82	35,02	49,98	236,39	200,88
Contribuições trabalhistas	49,15	10,13	19,18	28,05	44,31	123,47	116,62
Pensões, mesadas e doações	27,36	8,26	9,92	15,71	22,89	70,13	46,14
Outras	45,47	5,24	10,92	19,34	29,46	135,97	130,11
Aumento do ativo	84,59	29,28	37,52	58,16	84,29	188,43	144,33
Diminuição do passivo	35,17	6,85	12,07	19,11	28,47	94,29	68,35
<b>Número de famílias</b>	<b>48 534 638</b>	<b>6 762 221</b>	<b>9 433 355</b>	<b>14 164 383</b>	<b>6 305 584</b>	<b>11 001 924</b>	<b>867 170</b>
<b>Tamanho médio da família</b>	<b>3,62</b>	<b>3,80</b>	<b>3,93</b>	<b>3,72</b>	<b>3,52</b>	<b>3,23</b>	<b>3,05</b>

Fonte: IBGE

## ANEXO B – Variação da Arrecadação Federal – Janeiro a Junho de 2008/2007

UNIDADE: R\$ MILHÕES

RECEITAS	2008 [A]	2007 [B]	VAR. (%) [A]/[B]	PARTICIPAÇÃO (%)	
				2008	2007
IMPOSTO SOBRE IMPORTAÇÃO	7.451	5.553	34,19	2,27	1,97
I.P.I-TOTAL	18.300	15.032	21,74	5,58	5,32
I.P.I-FUMO	1.570	1.207	30,06	0,48	0,43
I.P.I-BEBIDAS	1.282	1.220	5,07	0,39	0,43
I.P.I-AUTOMÓVEIS	2.786	2.243	24,20	0,85	0,79
I.P.I-VINCULADO À IMPORTAÇÃO	4.400	3.448	27,59	1,34	1,22
I.P.I-OUTROS	8.262	6.914	19,51	2,52	2,45
IMPOSTO SOBRE A RENDA-TOTAL	95.364	77.600	22,89	29,10	27,48
I RENDA-PESSOA FÍSICA	8.188	6.947	17,86	2,50	2,46
I RENDA-PESSOA JURÍDICA	43.894	34.638	26,72	13,40	12,27
ENTIDADES FINANCEIRAS	8.711	6.732	29,40	2,66	2,38
DEMAIS EMPRESAS	35.182	27.906	26,07	10,74	9,88
I RENDA-RETIDO NA FONTE	43.283	36.014	20,18	13,21	12,75
I.R.R.F-RENDIMENTOS DO TRABALHO	25.040	19.659	27,37	7,64	6,96
I.R.R.F-RENDIMENTOS DE CAPITAL	11.308	10.592	6,75	3,45	3,75
I.R.R.F-RENDIMENTOS DE RESIDENTES NO EXTERIOR	4.149	3.408	21,75	1,27	1,21
I.R.R.F-OUTROS RENDIMENTOS	2.786	2.355	18,30	0,85	0,83
IOF - I. S/ OPERAÇÕES FINANCEIRAS	9.667	3.655	164,47	2,95	1,29
ITR - I TERRITORIAL RURAL	63	53	18,26	0,02	0,02
CPMF - CONTRIB. MOVIMENTAÇÃO FINANCEIRA	1.076	17.334	(93,79)	0,33	6,14
COFINS - CONTRIB. P/ A SEGURIDADE SOCIAL	57.767	48.175	19,91	17,63	17,06
ENTIDADES FINANCEIRAS	2.920	2.558	14,18	0,89	0,91
DEMAIS EMPRESAS	54.847	45.618	20,23	16,74	16,15
CONTRIBUIÇÃO PARA O PIS/PASEP	15.146	12.738	18,90	4,62	4,51
ENTIDADES FINANCEIRAS	589	517	13,95	0,18	0,18
DEMAIS EMPRESAS	14.557	12.221	19,11	4,44	4,33
CSLL - CONTRIB. SOCIAL S/ LUCRO LÍQUIDO	22.595	16.592	36,18	6,90	5,88
ENTIDADES FINANCEIRAS	3.460	2.400	44,17	1,06	0,85
DEMAIS EMPRESAS	19.135	14.192	34,83	5,84	5,03
CIDE-COMBUSTÍVEIS	3.581	3.889	(7,91)	1,09	1,38
CONTRIBUIÇÃO PARA O FUNDAP	122	174	(29,65)	0,04	0,06
OUTRAS RECEITAS ADMINISTRADAS	2.972	3.583	(17,04)	0,91	1,27
<b>SUBTOTAL [A]</b>	<b>234.106</b>	<b>204.378</b>	<b>14,55</b>	<b>71,45</b>	<b>72,37</b>
<b>RECEITA PREVIDENCIÁRIA [B]</b>	<b>82.405</b>	<b>69.650</b>	<b>18,31</b>	<b>25,15</b>	<b>24,66</b>
PRÓPRIA	73.854	63.052	17,13	22,54	22,33
DEMAIS	8.550	6.598	29,59	2,61	2,34
<b>RECEITA ADMINISTRADA PELA RFB [C]=[A]+[B]</b>	<b>316.510</b>	<b>274.028</b>	<b>15,50</b>	<b>96,59</b>	<b>97,04</b>
<b>DEMAIS RECEITAS [D]</b>	<b>11.162</b>	<b>8.370</b>	<b>33,36</b>	<b>3,41</b>	<b>2,96</b>
<b>TOTAL GERAL DAS RECEITAS [E]=[C]+[D]</b>	<b>327.672</b>	<b>282.398</b>	<b>16,03</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

Fonte: RFB

## ANEXO C – Variação da Arrecadação Federal – Janeiro a Junho de 2009/2008

UNIDADE: R\$ MILHÕES					
RECEITAS	2009	2008	VAR. (%) [A]/[B]	PARTICIPAÇÃO (%)	
	[A]	[B]		2009	2008
IMPOSTO SOBRE IMPORTAÇÃO	7.773	7.451	4,32	2,42	2,27
I.P.I-TOTAL	13.804	18.300	(24,57)	4,30	5,58
I.P.I-FUMO	1.546	1.570	(1,56)	0,48	0,48
I.P.I-BEBIDAS	1.122	1.282	(12,51)	0,35	0,39
I.P.I-AUTOMÓVEIS	655	2.786	(76,50)	0,20	0,85
I.P.I-VINCULADO À IMPORTAÇÃO	4.136	4.400	(5,99)	1,29	1,34
I.P.I-OUTROS	6.346	8.262	(23,20)	1,97	2,52
IMPOSTO SOBRE A RENDA-TOTAL	95.513	95.364	0,16	29,72	29,10
I.RENDA-PESSOA FÍSICA	7.796	8.188	(4,78)	2,43	2,50
I.RENDA-PESSOA JURÍDICA	41.681	43.894	(5,04)	12,97	13,40
ENTIDADES FINANCEIRAS	7.756	8.711	(10,97)	2,41	2,66
DEMAIS EMPRESAS	33.925	35.182	(3,57)	10,56	10,74
I.RENDA-RETIDO NA FONTE	46.036	43.283	6,36	14,32	13,21
I.R.R.F-RENDIMENTOS DO TRABALHO	26.308	25.040	5,06	8,19	7,64
I.R.R.F-RENDIMENTOS DE CAPITAL	12.013	11.308	6,23	3,74	3,45
I.R.R.F-RENDIMENTOS DE RESIDENTES NO EXTERIOR	4.895	4.149	17,99	1,52	1,27
I.R.R.F-OUTROS RENDIMENTOS	2.820	2.786	1,22	0,88	0,85
IOF - I. S/ OPERAÇÕES FINANCEIRAS	8.636	9.667	(10,66)	2,69	2,95
ITR - I. TERRITORIAL RURAL	51	63	(18,95)	0,02	0,02
CPMF - CONTRIB. MOVIMENTAÇÃO FINANCEIRA	96	1.076	(91,07)	0,03	0,33
COFINS - CONTRIB. P/ A SEGURIDADE SOCIAL	52.487	57.767	(9,14)	16,33	17,63
ENTIDADES FINANCEIRAS	2.870	2.920	(1,73)	0,89	0,89
DEMAIS EMPRESAS	49.617	54.847	(9,54)	15,44	16,74
CONTRIBUIÇÃO PARA O PIS/PASEP	14.457	15.146	(4,55)	4,50	4,62
ENTIDADES FINANCEIRAS	568	589	(3,55)	0,18	0,18
DEMAIS EMPRESAS	13.889	14.557	(4,59)	4,32	4,44
CSLL - CONTRIB. SOCIAL S/ LUCRO LÍQUIDO	22.452	22.595	(0,64)	6,99	6,90
ENTIDADES FINANCEIRAS	5.120	3.460	47,99	1,59	1,06
DEMAIS EMPRESAS	17.331	19.135	(9,43)	5,39	5,84
CIDE-COMBUSTÍVEIS	1.195	3.581	(66,62)	0,37	1,09
CONTRIBUIÇÃO PARA O FUNDAF	151	122	23,46	0,05	0,04
OUTRAS RECEITAS ADMINISTRADAS	4.287	2.972	44,22	1,33	0,91
<b>SUBTOTAL [A]</b>	<b>220.901</b>	<b>234.106</b>	<b>(5,64)</b>	<b>68,74</b>	<b>71,45</b>
RECEITA PREVIDENCIÁRIA [B]	91.996	82.405	11,64	28,63	25,15
PRÓPRIA	82.425	73.854	11,61	25,65	22,54
DEMAIS	9.571	8.550	11,94	2,98	2,61
<b>RECEITA ADMINISTRADA PELA RFB [C]=[A]+[B]</b>	<b>312.898</b>	<b>316.510</b>	<b>(1,14)</b>	<b>97,36</b>	<b>96,59</b>
<b>DEMAIS RECEITAS [D]</b>	<b>8.478</b>	<b>11.162</b>	<b>(24,05)</b>	<b>2,64</b>	<b>3,41</b>
<b>TOTAL GERAL DAS RECEITAS [E]=[C]+[D]</b>	<b>321.375</b>	<b>327.672</b>	<b>(1,92)</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

Fonte: RFB



## ANEXO D – Dados de Licenciamento de Veículos Automotores – 2009

**Licenciamento de autoveículos novos - Nacionais***New vehicle registration – locally-manufactured • Matriculación de vehículos nuevos - nacionales*

Unidades Units / Unidades	2009			2008		Variações percentuais Percent variations / Variaciones porcentuales							
	JUN JUN/JUN A	MAI MAY/MAY B	JAN-JUN JAN-JUN / ENE-JUN C	JUN JUN/JUN D	JAN-JUN JAN-JUN / ENE-JUN E	A/B	A/D	C/E					
	<b>Total / Total / Total</b>	<b>259.933</b>	<b>213.631</b>	<b>1.240.490</b>	<b>223.240</b>	<b>1.232.044</b>	<b>21,7</b>	<b>16,4</b>	<b>0,7</b>				
<b>Veículos leves / Light vehicles / Vehículos livianos</b> Automóveis / Passenger cars / Automóviles Comerciais leves / Light commercials / Comerciales livianos	<b>249.939</b> 217.728 32.211	<b>204.286</b> 175.752 28.534	<b>1.185.990</b> 1.018.389 167.601	<b>210.593</b> 180.706 29.887	<b>1.164.957</b> 997.950 167.007	<b>22,3</b> 23,9 12,9	<b>18,7</b> 20,5 7,8	<b>1,8</b> 2,0 0,4					
<b>Caminhões / Trucks / Camiones</b> Semileves / Semi-light / Semilivianos Leves / Light / Livianos Médios / Medium / Medianos Semipesados / Semi-heavy / Semipesados Pesados / Heavy / Pesados	<b>8.223</b> 369 2.185 915 2.390 2.364	<b>7.393</b> 352 1.927 916 2.425 1.773	<b>44.432</b> 2.074 10.845 4.994 13.976 12.543	<b>10.236</b> 481 2.199 884 3.073 3.599	<b>55.279</b> 2.904 12.102 5.470 16.795 18.008	<b>11,2</b> 4,8 13,4 -0,1 -1,4 33,3	<b>-19,7</b> -23,3 -0,6 3,5 -22,2 -34,3	<b>-19,6</b> -28,6 -10,4 -8,7 -16,8 -30,3					
<b>Ônibus / Buses / Ómnibus y Colectivos</b>	<b>1.771</b>	<b>1.952</b>	<b>10.068</b>	<b>2.411</b>	<b>11.808</b>	<b>-9,3</b>	<b>-26,5</b>	<b>-14,7</b>					
Mil unidades / Thousand units / Miles de unidades	<b>JAN</b> JAN/ENE	<b>FEV</b> FEB/FEB	<b>MAR</b> MAR/MAR	<b>ABR</b> ABR/ABR	<b>MAI</b> MAY/MAY	<b>JUN</b> JUN/JUN	<b>JUL</b> JUL/JUL	<b>AGO</b> AGO/AGO	<b>SET</b> SET/SET	<b>OUT</b> OCT/OCT	<b>NOV</b> NOV/NOV	<b>DEZ</b> DEC/DEC	<b>ANO</b> YEAR/AÑO
2007	134,8	133,5	174,2	161,9	192,3	179,1	195,3	209,4	179,7	212,5	205,6	207,3	<b>2.185,6</b>
2008	185,1	177,9	204,1	229,7	212,0	223,2	252,2	210,1	231,4	204,7	151,4	163,4	<b>2.445,2</b>
2009	158,8	168,7	236,2	203,3	213,6	259,9							<b>1.240,5</b>

Fonte: Anfavea

## ANEXO E – Dados de Exportação de Veículos Automotores – 2009

**Exportações de autoveículos montados***Assembled vehicle exports • Exportaciones de vehículos listos*

Unidades <i>Units / Unidades</i>	2009			2008		Variações percentuais <i>Percent variations / Variaciones porcentuales</i>		
	JUN <i>JUN/JUN</i>	MAI <i>MAY/MAY</i>	JAN-JUN <i>JAN-JUN /ENE-JUN</i>	JUN <i>JUN/JUN</i>	JAN-JUN <i>JAN-JUN /ENE-JUN</i>	A/B	A/D	C/E
	A	B	C	D	E			
<b>Total / Total / Total</b>	<b>30.799</b>	<b>31.964</b>	<b>155.136</b>	<b>55.709</b>	<b>287.917</b>	<b>-3,6</b>	<b>-44,7</b>	<b>-46,1</b>
<b>Veículos leves / Light vehicles / Vehículos livianos</b>	<b>29.667</b>	<b>30.810</b>	<b>148.053</b>	<b>51.652</b>	<b>266.274</b>	<b>-3,7</b>	<b>-42,6</b>	<b>-44,4</b>
<i>Automóveis / Passenger cars / Automóviles</i>	24.255	25.664	121.984	40.645	214.813	-5,5	-40,3	-43,2
<i>Comerciais leves / Light commercials / Comerciales livianos</i>	5.412	5.146	26.069	11.007	51.461	5,2	-50,8	-49,3
<b>Caminhões / Trucks / Camiones</b>	<b>674</b>	<b>690</b>	<b>4.580</b>	<b>3.275</b>	<b>16.858</b>	<b>-2,3</b>	<b>-79,4</b>	<b>-72,8</b>
<i>Semileves / Semi-light / Semilivianos</i>	27	44	85	138	747	-38,6	-80,4	-88,6
<i>Leves / Light / Livianos</i>	160	192	701	401	1.963	-16,7	-60,1	-64,3
<i>Médios / Medium / Medianos</i>	98	93	550	188	944	5,4	-47,9	-41,7
<i>Semipesados / Semi-heavy / Semipesados</i>	189	226	1.740	1.069	4.857	-16,4	-82,3	-64,2
<i>Pesados / Heavy / Pesados</i>	200	135	1.504	1.479	8.347	48,1	-86,5	-82,0
<b>Ônibus (Chassi) / Buses (Chassis) / Ómnibus y Colectivos (Chasis)</b>	<b>458</b>	<b>464</b>	<b>2.503</b>	<b>782</b>	<b>4.785</b>	<b>-1,3</b>	<b>-41,4</b>	<b>-47,7</b>
<i>Rodoviário / Coach / Ómnibus</i>	203	231	942	292	1.206	-12,1	-30,5	-21,9
<i>Urbano / City bus / Colectivos</i>	255	233	1.561	490	3.579	9,4	-48,0	-56,4

Mil unidades / <i>Thousand units / Miles de unidades</i>	JAN <i>JAN/ENE</i>	FEV <i>FEB/FEB</i>	MAR <i>MAR/MAR</i>	ABR <i>ABR/ABR</i>	MAI <i>MAY/MAY</i>	JUN <i>JUN/JUN</i>	JUL <i>JUL/JUL</i>	AGO <i>AUG/AGO</i>	SET <i>SEP/SET</i>	OUT <i>OCT/OCT</i>	NOV <i>NOV/NOV</i>	DEZ <i>DEC/DEC</i>	ANO <i>YEAR/AÑO</i>
	2007	34,9	51,0	55,9	48,0	55,7	49,9	69,0	53,0	52,8	64,5	49,8	50,1
2008	45,4	44,9	49,8	49,4	42,8	55,7	50,3	52,7	48,3	51,4	40,4	37,7	<b>568,6</b>
2009	17,7	22,8	26,1	25,7	32,0	30,8							<b>155,1</b>

Fonte: Anfavea

## ANEXO F – Dados de Produção de Veículos Automotores – 2009

**Produção de autoveículos montados***Assembled vehicle production • Producción de vehículos listos*

Unidades Units / Unidades	2009			2008		Variações percentuais Percent variations / Variaciones porcentuales							
	JUN JUN/JUN A	MAI MAY/MAY B	JAN-JUN JAN-JUN / ENÉ-JUN C	JUN JUN/JUN D	JAN-JUN JAN-JUN / ENÉ-JUN E	A/B	A/D	C/E					
<b>Total/Total/Total</b>	<b>276.386</b>	<b>255.318</b>	<b>1.419.473</b>	<b>292.397</b>	<b>1.600.027</b>	<b>8,3</b>	<b>-5,5</b>	<b>-11,3</b>					
<b>Veículos leves / Light vehicles / Vehículos livianos</b>	<b>264.161</b>	<b>243.564</b>	<b>1.353.275</b>	<b>273.958</b>	<b>1.501.803</b>	<b>8,5</b>	<b>-3,6</b>	<b>-9,9</b>					
Automóveis / Passenger cars / Automóviles	225.594	208.221	1.157.645	233.350	1.283.018	8,3	-3,3	-9,8					
Comerciais leves / Light commercials / Comerciales livianos	38.567	35.343	195.630	40.608	218.785	9,1	-5,0	-10,6					
<b>Caminhões / Trucks / Camiones</b>	<b>9.345</b>	<b>9.376</b>	<b>51.833</b>	<b>14.691</b>	<b>77.511</b>	<b>-0,3</b>	<b>-36,4</b>	<b>-33,1</b>					
Semileves / Semi-light / Semilivianos	291	413	2.002	557	3.981	-29,5	-47,8	-49,7					
Leves / Light / Livianos	2.938	2.569	13.305	2.683	14.188	14,4	9,5	-6,2					
Medios / Medium / Medianos	1.134	1.039	5.496	1.271	6.955	9,1	-10,8	-21,0					
Sempesados / Semi-heavy / Sempesados	3.102	3.226	17.560	4.787	24.619	-3,8	-35,2	-28,7					
Pesados / Heavy / Pesados	1.880	2.129	13.470	5.393	27.768	-11,7	-65,1	-51,5					
<b>Ônibus (Chassi) / Buses(Chassis) / Ómnibus y Colectivos (Chasis)</b>	<b>2.880</b>	<b>2.378</b>	<b>14.365</b>	<b>3.748</b>	<b>20.713</b>	<b>21,1</b>	<b>-23,2</b>	<b>-30,6</b>					
Rodoviário / Coach / Omnibus	257	238	1.652	574	2.835	8,0	-55,2	-41,7					
Urbano / City bus / Colectivos	2.623	2.140	12.713	3.174	17.878	22,6	-17,4	-28,9					
Mil unidades / Thousand units / Miles de unidades	<b>JAN</b> JAN/ENE	<b>FEV</b> FEB/FEB	<b>MAR</b> MAR/MAR	<b>ABR</b> ABR/ABR	<b>MAI</b> MAY/MAY	<b>JUN</b> JUN/JUN	<b>JUL</b> JUL/JUL	<b>AGO</b> AUG/AGO	<b>SET</b> SEP/SET	<b>OUT</b> OCT/OCT	<b>NOV</b> NOV/NOV	<b>DEZ</b> DEC/DEC	<b>ANO</b> YEAR/AÑO
2007	190,8	190,5	234,9	212,4	241,8	232,9	253,1	263,9	241,7	283,4	262,7	217,0	<b>2.825,2</b>
2008	242,4	239,2	268,3	283,3	274,5	292,4	305,3	299,5	286,6	280,1	187,3	91,3	<b>3.050,2</b>
2009	180,5	196,5	266,1	244,7	255,3	276,4							<b>1.419,5</b>

Fonte: Anfavea

## ANEXO G – Dados de Emprego no Setor Automobilístico Brasileiro – 2009

**Emprego***Employment • Empleo*

<b>Pessoas</b> <i>Persons / Personal</i>	<b>2009</b>		<b>2008</b>	<b>Variações percentuais</b>	
	<b>JUN</b>	<b>MAI</b>	<b>JUN</b>	<i>Percent variations / Variaciones porcentuales</i>	
	<i>JUN/JUN</i>	<i>MAY/MAY</i>	<i>JUN/JUN</i>	<b>A/B</b>	<b>A/C</b>
<b>Total / Total / Total</b>	<b>119.511</b>	<b>120.377</b>	<b>127.588</b>	<b>-0,7</b>	<b>-6,3</b>
<i>Autoveículos/Vehicles/Vehículos</i>	105.084	105.887	110.385	-0,8	-4,8
<i>Máquinas agrícolas automotrizes / Agricultural machinery/Maquinaria agrícola</i>	14.427	14.490	17.203	-0,4	-16,1

<i>Milhares de pessoas / Thousand persons / miles de personas</i>	<b>JAN</b>	<b>FEV</b>	<b>MAR</b>	<b>ABR</b>	<b>MAI</b>	<b>JUN</b>	<b>JUL</b>	<b>AGO</b>	<b>SET</b>	<b>OUT</b>	<b>NOV</b>	<b>DEZ</b>
	<i>JAN/JAN</i>	<i>FEB/FEB</i>	<i>MAR/MAR</i>	<i>APR/ABR</i>	<i>MAY/MAY</i>	<i>JUN/JUN</i>	<i>JUL/JUL</i>	<i>AUG/AGO</i>	<i>SEP/SET</i>	<i>OCT/OCT</i>	<i>NOV/NOV</i>	<i>DEC/DEC</i>
2007	106,9	107,9	108,2	109,3	110,6	112,9	114,4	115,5	117,1	118,6	119,8	120,3
2008	121,7	122,4	124,2	125,9	126,5	127,6	129,4	130,5	131,2	131,7	131,2	126,8
2009	125,9	124,5	122,1	120,7	120,4	119,5						

Fonte: Anfavea

## ANEXO H – Carga Tributária Brasileira – 2007 e 2008

**Carga Tributária Bruta – 2007 e 2008**

<b>Componentes</b>	<i>R\$ bilhões</i>	
	<b>2007</b>	<b>2008</b>
Produto Interno Bruto	2.597,61	2.889,72
Arrecadação Tributária Bruta	901,84	1.034,40
<b>Carga Tributária Bruta</b>	<b>34,72%</b>	<b>35,80%</b>

Fonte: RFB e IBGE

## ANEXO I – Crescimento da Carga Tributária por Base de Tributo - 2008

---

**Incrementos em Relação ao PIB por Base de Incidência**

---

Tributos sobre a Renda .....	+ 0,62 p.p.
Tributos sobre a Folha de Salários.....	+ 0,34 p.p.
Tributos sobre a Propriedade.....	+ 0,05 p.p.
Tributos sobre Bens e Serviços.....	+ 1,00 p.p.
Tributos sobre Operações Financeiras....	- 0,97 p.p.
Outros Tributos.....	+ 0,03 p.p.

---

Fonte: RFB

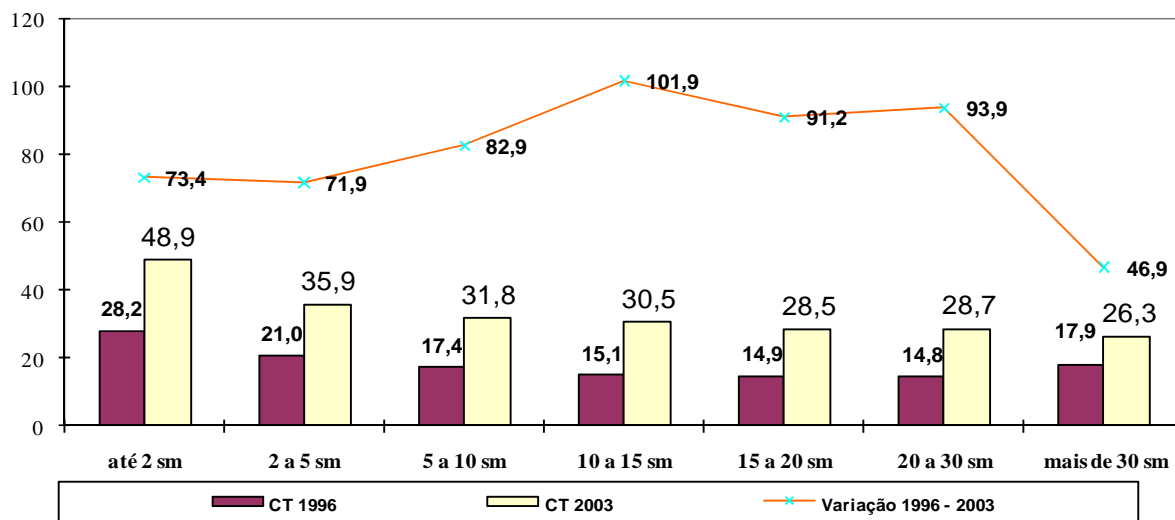
## ANEXO J – Composição da Carga Tributária Brasileira e Mundial

**Carga Tributária por Base de Incidência**  
**Brasil x OCDE – 2006 (% da Carga Total)**

Base de Incidência	Brasil	OCDE		
		Máx.	Mín.	Média
Renda	19%	62,1%(a)	19,4%(e)	35,7%
Folha de Salários	22%	43,7%(b)	2,1%(f)	25,3%
Propriedade	3%	12,4%(c)	1,2%(b)	5,7%
Bens e Serviços	48%	56,3%(d)	16,8%(g)	31,5%
Transações Financeiras	5%			
Outros	3%	6,0%	0,0%	0,7%
<b>Total:</b>	<b>100%</b>			

Fonte: RFB e OCDE Revenue Statistics.

## ANEXO K – Carga Tributária Brasileira por Classes



Fonte: IPEA, baseado em dados do IBGE



## ANEXO L – Pesquisa PIMES JAN/MAR – 2008

TAXAS DE ADMISSÃO, DE DESLIGAMENTO, DE REALOCAÇÃO E DE ROTATIVIDADE,  
SEGUNDO ATIVIDADES INDUSTRIAIS  
BRASIL  
2008

SECÇÕES E DIVISÕES	ADMISSÃO(1)			DESLIGAMENTO(2)			REALOCAÇÃO(3)			ROTATIVIDADE(4)		
	JAN	FEV	MAR	JAN	FEV	MAR	JAN	FEV	MAR	JAN	FEV	MAR
INDÚSTRIA GERAL	3,58	4,02	3,97	3,42	3,71	3,71	7,00	7,73	7,68	3,42	3,71	3,71
INDÚSTRIAS EXTRATIVAS.....	2,46	2,34	2,18	2,06	1,97	1,96	4,52	4,30	4,14	2,06	1,97	1,96
INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO.....	3,61	4,06	4,01	3,46	3,75	3,75	7,06	7,81	7,77	3,46	3,75	3,75
ALIMENTOS E BEBIDAS.....	3,67	4,03	3,93	4,36	4,17	5,80	8,03	8,20	9,73	3,67	4,03	3,93
FUMO.....	24,72	51,99	25,45	3,09	4,64	4,67	27,81	56,63	30,12	3,09	4,64	4,67
TÊXTIL.....	3,03	2,95	3,10	3,41	3,90	2,62	6,44	6,85	5,72	3,03	2,95	2,62
VESTUÁRIO.....	2,97	4,28	3,62	4,04	5,26	4,38	7,01	9,54	8,00	2,97	4,28	3,62
CALÇADOS E COURO.....	3,88	5,42	4,50	3,54	5,44	3,83	7,42	10,86	8,33	3,54	5,42	3,83
MADEIRA.....	4,75	4,71	3,66	6,46	5,73	5,36	11,21	10,44	9,01	4,75	4,71	3,66
PAPEL E GRÁFICA.....	2,84	3,46	3,81	2,86	3,05	3,23	5,70	6,51	7,04	2,84	3,05	3,23
COQUE, REFINO DE PETRÓLEO, COMB. NÚCLEARES E ÁLCOOL.....	5,13	10,64	13,07	5,38	7,59	4,86	10,51	18,22	17,93	5,13	7,59	4,86
PRODUTOS QUÍMICOS.....	2,92	3,16	2,50	2,00	2,13	1,93	4,92	5,30	4,43	2,00	2,13	1,93
BORRACHA E PLÁSTICO.....	3,21	3,09	3,99	3,11	3,43	3,05	6,32	6,52	7,04	3,11	3,09	3,05
MINERAIS NÃO-METÁLICOS.....	3,67	3,26	3,28	2,98	3,40	3,06	6,65	6,67	6,34	2,98	3,26	3,06
METALURGIA BÁSICA.....	3,03	2,75	2,45	2,22	1,97	1,70	5,25	4,72	4,15	2,22	1,97	1,70
PRODUTOS DE METAL - EXCL. MÁQUINAS E EQUIPS.....	4,43	4,88	4,13	3,18	3,83	3,63	7,60	8,71	7,75	3,18	3,83	3,63
MÁQUINAS E EQUIPS - EXCL. ELÉTR., ELETRÔN., DE PRECISÃO E DE COMUN....	3,98	4,25	5,49	2,44	2,64	3,06	6,42	6,89	8,55	2,44	2,64	3,06
MÁQUINAS E APARELHOS ELÉTR., ELETRÔN., DE PRECISÃO E DE COMUN....	4,84	4,17	4,34	3,59	3,05	2,63	8,43	7,21	6,97	3,59	3,05	2,63
FABRICAÇÃO DE MEIOS DE TRANSPORTE..	2,47	2,54	2,70	1,60	1,94	1,88	4,07	4,48	4,58	1,60	1,94	1,88
FABRICAÇÃO DE OUTROS PRODUTOS DA INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO.....	3,64	3,75	3,95	4,57	4,39	4,63	8,21	8,14	8,58	3,64	3,75	3,95

FONTE: IBGE, DIRETORIA DE PESQUISAS, COORDENAÇÃO DE INDÚSTRIA.

## ANEXO M – Pesquisa PIMES ABR/JUN – 2008

TAXAS DE ADMISSÃO, DE DESLIGAMENTO, DE REALOCAÇÃO E DE ROTATIVIDADE,  
SEGUNDO ATIVIDADES INDUSTRIAIS  
BRASIL  
2008

SEÇÕES E DIVISÕES	ADMISSÃO (1)			DESLIGAMENTO (2)			REALOCAÇÃO (3)			ROTATIVIDADE (4)		
	ABR	MAI	JUN	ABR	MAI	JUN	ABR	MAI	JUN	ABR	MAI	JUN
INDÚSTRIA GERAL	4,28	3,66	3,78	3,77	3,33	3,25	8,05	6,99	7,03	3,77	3,33	3,25
INDÚSTRIAS EXTRATIVAS.....	3,40	2,83	2,32	1,65	1,95	1,93	5,05	4,78	4,25	1,65	1,95	1,93
INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO.....	4,30	3,68	3,82	3,82	3,36	3,28	8,12	7,04	7,10	3,82	3,36	3,28
ALIMENTOS E BEBIDAS.....	5,47	4,26	3,61	4,72	4,11	3,17	10,19	8,37	6,79	4,72	4,11	3,17
FUMO.....	10,86	6,99	4,22	7,01	9,54	13,41	17,86	16,53	17,64	7,01	6,99	4,22
TÊXTIL.....	3,45	3,10	3,82	3,61	3,16	2,99	7,06	6,26	6,81	3,45	3,10	2,99
VESTUÁRIO.....	3,95	4,61	4,18	4,67	4,37	4,05	8,62	8,98	8,23	3,95	4,37	4,05
CALÇADOS E COURO.....	4,71	3,75	4,75	4,40	3,70	4,12	9,11	7,45	8,86	4,40	3,70	4,12
MADEIRA.....	3,78	4,86	4,37	5,04	6,49	5,93	8,82	11,35	10,30	3,78	4,86	4,37
PAPEL E GRÁFICA.....	3,48	3,16	2,88	2,61	2,35	2,71	6,09	5,51	5,59	2,61	2,35	2,71
COQUE, REFINO DE PETRÓLEO, COMB. NUCLEARES E ÁLCOOL.....	19,46	8,93	7,07	4,25	6,42	4,07	23,70	15,36	11,14	4,25	6,42	4,07
PRODUTOS QUÍMICOS.....	2,88	2,95	3,09	2,71	1,88	2,13	5,59	4,83	5,22	2,71	1,88	2,13
BORRACHA E PLÁSTICO.....	3,96	3,26	3,50	4,20	2,84	2,88	8,16	6,11	6,38	3,96	2,84	2,88
MINERAIS NÃO-METÁLICOS.....	3,16	3,74	3,59	3,51	2,72	2,99	6,67	6,46	6,58	3,16	2,72	2,99
METALURGIA BÁSICA.....	2,77	2,41	2,89	2,12	2,29	1,98	4,90	4,70	4,87	2,12	2,29	1,98
PRODUTOS DE METAL - EXCL. MÁQUINAS E EQUIPS.....	4,18	3,79	3,86	3,26	2,70	4,65	7,44	6,49	8,51	3,26	2,70	3,86
MÁQUINAS E EQUIPS - EXCL. ELÉTR., ELETRÔN., DE PRECISÃO E DE COMUN....	3,69	3,18	4,58	4,43	3,13	3,40	8,12	6,31	7,98	3,69	3,13	3,40
MÁQUINAS E APARELHOS ELÉTR., ELETRÔN., DE PRECISÃO E DE COMUN....	3,74	3,40	3,65	3,35	2,95	3,00	7,08	6,35	6,65	3,35	2,95	3,00
FABRICAÇÃO DE MEIOS DE TRANSPORTE..	2,27	2,16	2,93	1,67	1,79	1,54	3,94	3,95	4,47	1,67	1,79	1,54
FABRICAÇÃO DE OUTROS PRODUTOS DA INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO.....	5,28	3,07	4,66	4,39	3,68	3,36	9,67	6,75	8,02	4,39	3,07	3,36

FONTE: IBGE, DIRETORIA DE PESQUISAS, COORDENAÇÃO DE INDÚSTRIA.

## ANEXO N – Pesquisa PIMES JAN/MAR – 2009

TAXAS DE ADMISSÃO, DE DESLIGAMENTO, DE REALOCAÇÃO E DE ROTATIVIDADE,  
SEGUNDO ATIVIDADES INDUSTRIAIS  
BRASIL  
2009

SEÇÕES E DIVISÕES	ADMISSÃO(1)			DESLIGAMENTO(2)			REALOCAÇÃO(3)			ROTATIVIDADE(4)		
	JAN	FEV	MAR	JAN	FEV	MAR	JAN	FEV	MAR	JAN	FEV	MAR
INDÚSTRIA GERAL	2,55	2,76	3,63	3,58	4,07	4,55	6,13	6,83	8,18	2,55	2,76	3,63
INDÚSTRIAS EXTRATIVAS.....	1,53	1,59	1,73	2,09	1,64	1,78	3,62	3,24	3,51	1,53	1,59	1,73
INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO.....	2,57	2,79	3,67	3,62	4,12	4,61	6,19	6,92	8,29	2,57	2,79	3,67
ALIMENTOS E BEBIDAS.....	3,17	3,01	5,09	3,70	4,55	6,55	6,87	7,55	11,64	3,17	3,01	5,09
FUMO.....	31,69	33,78	35,11	3,87	3,06	6,62	35,56	36,84	41,73	3,87	3,06	6,62
TÊXTIL.....	3,02	3,69	2,67	3,29	4,58	3,01	6,31	8,27	5,68	3,02	3,69	2,67
VESTUÁRIO.....	2,67	3,75	3,78	3,53	4,61	4,65	6,20	8,36	8,43	2,67	3,75	3,78
CALÇADOS E COURO.....	3,41	3,52	4,95	3,15	4,00	4,31	6,56	7,52	9,26	3,15	3,52	4,31
MADEIRA.....	3,07	3,70	5,44	4,99	5,39	7,81	8,06	9,08	13,25	3,07	3,70	5,44
PAPEL E GRÁFICA.....	2,23	2,20	2,47	2,69	2,74	3,85	4,92	4,94	6,32	2,23	2,20	2,47
COQUE, REFINO DE PETRÓLEO, COMB. NÚCLEARES E ÁLCOOL.....	3,93	4,93	16,39	6,52	6,20	8,61	10,45	11,13	25,01	3,93	4,93	8,61
PRODUTOS QUÍMICOS.....	2,07	2,91	1,88	2,78	2,34	2,58	4,85	5,25	4,46	2,07	2,34	1,88
BORRACHA E PLÁSTICO.....	1,98	2,19	2,98	3,67	3,70	3,86	5,65	5,88	6,84	1,98	2,19	2,98
MINERAIS NÃO-METÁLICOS.....	2,45	2,64	3,08	3,30	4,05	3,80	5,74	6,69	6,88	2,45	2,64	3,08
METALURGIA BÁSICA.....	1,89	1,92	0,87	4,66	3,81	3,20	6,55	5,73	4,06	1,89	1,92	0,87
PRODUTOS DE METAL - EXCL. MÁQUINAS E EQUIPS.....	2,69	2,17	3,11	4,14	4,57	4,79	6,83	6,73	7,90	2,69	2,17	3,11
MÁQUINAS E EQUIPS - EXCL. ELÉTR., ELETRÔN., DE PRECISÃO E DE COMUN....	1,67	2,17	1,91	3,24	4,22	4,40	4,91	6,39	6,31	1,67	2,17	1,91
MÁQUINAS E APARELHOS ELÉTR., ELETRÔN., DE PRECISÃO E DE COMUN....	2,41	2,48	2,81	4,35	4,16	4,44	6,76	6,64	7,25	2,41	2,48	2,81
FABRICAÇÃO DE MEIOS DE TRANSPORTE..	1,03	0,93	1,42	3,14	3,45	2,81	4,17	4,38	4,23	1,03	0,93	1,42
FABRICAÇÃO DE OUTROS PRODUTOS DA INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO.....	2,82	2,94	3,47	3,41	4,12	3,63	6,24	7,06	7,10	2,82	2,94	3,47

FONTE: IBGE, DIRETORIA DE PESQUISAS, COORDENAÇÃO DE INDÚSTRIA.

## ANEXO O – Pesquisa PIMES ABR/JUN – 2009

TAXAS DE ADMISSÃO, DE DESLIGAMENTO, DE REALOCAÇÃO E DE ROTATIVIDADE,  
SEGUNDO ATIVIDADES INDUSTRIAIS  
BRASIL  
2009

SEÇÕES E DIVISÕES	ADMISSÃO (1)			DESLIGAMENTO (2)			REALOCAÇÃO (3)			ROTATIVIDADE (4)		
	ABR	MAI	JUN	ABR	MAI	JUN	ABR	MAI	JUN	ABR	MAI	JUN
INDÚSTRIA GERAL	3,54	3,32	3,12	3,80	3,34	3,31	7,34	6,66	6,43	3,54	3,32	3,12
INDÚSTRIAS EXTRATIVAS.....	2,26	1,30	1,90	2,19	2,15	2,06	4,46	3,45	3,95	2,19	1,30	1,90
INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO.....	3,57	3,37	3,15	3,83	3,37	3,34	7,41	6,74	6,49	3,57	3,37	3,15
ALIMENTOS E BEBIDAS.....	5,35	4,52	4,29	4,88	3,75	3,54	10,23	8,27	7,83	4,88	3,75	3,54
FUMO.....	17,59	4,83	5,13	5,32	8,44	11,91	22,91	13,27	17,04	5,32	4,83	5,13
TÊXTIL.....	3,03	4,97	3,36	3,02	2,98	2,84	6,05	7,96	6,20	3,02	2,98	2,84
VESTUÁRIO.....	3,09	3,64	3,23	3,77	3,59	4,03	6,86	7,23	7,26	3,09	3,59	3,23
CALÇADOS E COURO.....	4,34	4,33	3,51	5,46	4,53	3,18	9,81	8,86	6,70	4,34	4,33	3,18
MADEIRA.....	3,47	2,86	3,82	4,76	6,13	5,18	8,23	8,99	9,01	3,47	2,86	3,82
PAPEL E GRÁFICA.....	2,35	2,65	2,00	2,55	2,93	2,80	4,90	5,58	4,80	2,35	2,65	2,00
COQUE, REFINO DE PETRÓLEO, COMB. NUCLEARES E ALCOOL.....	14,22	6,70	5,24	8,69	3,65	4,11	22,90	10,34	9,36	8,69	3,65	4,11
PRODUTOS QUÍMICOS.....	2,25	2,42	2,36	2,65	3,00	1,91	4,90	5,42	4,27	2,25	2,42	1,91
BORRACHA E PLÁSTICO.....	2,67	2,75	3,15	3,57	2,59	2,81	6,24	5,34	5,96	2,67	2,59	2,81
MINERAIS NÃO-METÁLICOS.....	3,56	3,25	2,63	3,59	3,05	3,42	7,15	6,31	6,05	3,56	3,05	2,63
METALURGIA BÁSICA.....	1,33	1,49	1,45	3,42	3,02	3,03	4,75	4,51	4,48	1,33	1,49	1,45
PRODUTOS DE METAL - EXCL. MÁQUINAS E EQUIPS.....	2,60	3,03	3,97	3,88	3,59	4,56	6,47	6,62	8,54	2,60	3,03	3,97
MÁQUINAS E EQUIPS - EXCL. ELÉTR., ELETRÔN., DE PRECISÃO E DE COMUN....	2,49	2,33	2,04	3,10	3,08	2,90	5,60	5,41	4,93	2,49	2,33	2,04
MÁQUINAS E APARELHOS ELÉTR., ELETRÔN., DE PRECISÃO E DE COMUN....	2,73	2,64	3,08	3,66	3,08	3,44	6,39	5,72	6,52	2,73	2,64	3,08
FABRICAÇÃO DE MEIOS DE TRANSPORTE..	1,52	1,54	1,51	2,02	1,72	2,08	3,54	3,25	3,59	1,52	1,54	1,51
FABRICAÇÃO DE OUTROS PRODUTOS DA INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO.....	3,25	3,74	3,25	3,42	3,70	3,67	6,68	7,44	6,92	3,25	3,70	3,25

FONTE: IBGE, DIRETORIA DE PESQUISAS, COORDENAÇÃO DE INDÚSTRIA.