

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO  
CENTRO ACADÊMICO DO AGRESTE  
CURSO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS**

**LUCAS LUCENA ROSENDO DE LIMA**

**ANÁLISE DA POLÍTICA ANTICÍCLICA ADOTADA PELO BRASIL EM RELAÇÃO  
À CRISE FINANCEIRA DE 2008: OS IMPACTOS SOBRE O MERCADO  
AUTOMOBILÍSTICO.**

**CARUARU**

**2017**

LUCAS LUCENA ROSENDO DE LIMA

**ANÁLISE DA POLÍTICA ANTICÍCLICA ADOTADA PELO BRASIL EM RELAÇÃO  
À CRISE FINANCEIRA DE 2008: OS IMPACTOS SOBRE O MERCADO  
AUTOMOBILÍSTICO.**

Monografia apresentada ao Curso de Ciências Econômicas, para obtenção do título de Bacharel em Ciências Econômicas pela Universidade Federal de Pernambuco - CAA.

Orientador: Marcio Micelli Maciel de Sousa

**CARUARU - 2017**

Catálogo na fonte:

Bibliotecária – Paula Silva – CRB/4-1223

L732a Lima, Lucas Lucena Rosendo de.

Análise da política anticíclica adotada pelo Brasil em relação à crise financeira de 2008: os impactos sobre o mercado automobilístico. / Lucas Lucena Rosendo de Lima. – 2017.

43f.; il.: 30 cm.

Orientador: Márcio Miceli Maciel de Sousa.

Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso) – Universidade Federal de Pernambuco, CAA, Economia, 2017.

Inclui Referências.

1. Crises financeiras (Brasil). 2. Economista (Inglaterra). 3. Incerteza (Economia). 4. Taxas (Brasil). I. Sousa, Márcio Miceli Maciel de (Orientador). II. Título.

330 CDD (23. ed.)

UFPE (CAA 2017-169)

LUCAS LUCENA ROSENDO DE LIMA

**ANÁLISE DA POLÍTICA ANTICÍCLICA ADOTADA PELO BRASIL EM RELAÇÃO  
À CRISE FINANCEIRA DE 2008: OS IMPACTOS SOBRE O MERCADO  
AUTOMOBILÍSTICO.**

Monografia apresentada ao Curso de Ciências Econômicas, para obtenção do título de Bacharel em Ciências Econômicas pela Universidade Federal de Pernambuco - CAA.

Orientador: Marcio Miceli Maciel de Sousa

Aprovado em: Caruaru \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_\_\_.

---

**Professor Dr. Marcio Miceli Maciel**  
**Orientador** – Universidade Federal de Pernambuco - CAA

---

**Professor Msc. Mário Rodrigues dos Anjos Neto**  
**Membro 1** - Universidade Federal de Pernambuco - CAA

---

**Professor Dr. José Valdecy Guimarães Jr.**  
**Membro 2** – Universidade Federal de Pernambuco - CAA

## **AGRADECIMENTOS**

Primeiramente agradeço a Deus por ter me dado saúde para superar as dificuldades enfrentadas.

Ao meu orientador Marcio Miceli Maciel de Sousa, pelo suporte no pouco tempo que lhe coube, pelas suas correções e incentivos nas horas mais difíceis, onde nunca negou uma ajuda ou informação.

Aos meus pais, principalmente a minha mãe que hoje não esta ao meu lado, se encontra com Deus, mais foi de grande importância pelo seu incentivo, apoio incondicional.

A universidade, seu corpo docente, direção e administração que oportunizaram a janela que hoje vislumbro um horizonte superior, dada a confiança e ética presente.

Aos meus colegas de estudo e outros que direta ou indiretamente fizeram parte da minha formação, então a todos meu muito obrigado.

## RESUMO

John Maynard Keynes foi um dos economistas que mais contribuíram para os governos de grande número de países. Uma de suas principais contribuições foi à maneira como ele trata o conceito de incerteza. A inclusão da incerteza fundamental permite a tomada de decisões com base nas expectativas, que por sua vez dependem de algum padrão estipulado. Dentro deste contexto a crise financeira mundial de 2008 criou um cenário de incerteza nos mercados. No caso brasileiro diante do cenário foi adotada uma política anticíclica de caráter setorial. Dessa forma o objetivo do trabalho foi através de uma visão keynesiana, analisar as principais ações das políticas anticíclicas adotadas pelo Brasil em relação à crise financeira e econômica de 2008, bem como averiguar os impactos da redução do IPI sobre um setor específico, o automobilístico. Averigua-se que a nova postura do Estado brasileiro tem forte impacto na indústria automobilística, buscando por meio de efeitos multiplicadores fomentar a demanda de toda a cadeia produtiva do setor. Os custos da desoneração do imposto para o Estado são mais que compensados quando se realizam esses efeitos, principalmente quando se considera um setor importante para o crescimento econômico como o é o setor automobilístico.

**Palavras Chave:** Keynes. Política Anticíclica. Redução de IPI.

## **ABSTRACT**

John Maynard Keynes was one of the economists who contributed most to the governments of many countries. One of his main contributions was to the way he treats the concept of uncertainty. The inclusion of fundamental uncertainty allows for decision-making based on expectations, which in turn depend on some stipulated standard. Within this context, the global financial crisis of 2008 created a scenario of uncertainty in the markets. In the Brazilian case, a countercyclical policy of a sectoral nature was adopted. In this way the objective of the work was through a Keynesian view, to analyze the main actions of the countercyclical policies adopted by Brazil in relation to the financial and economic crisis of 2008, as well as to investigate the impacts of the IPI reduction on a specific sector, the automobile industry. It is clear that the new position of the Brazilian State has a strong impact on the automobile industry, seeking, through multiplier effects, to boost the demand of the entire production chain in the sector. The costs of tax relief for the state are more than compensated when these effects are realized, especially when considering an important sector for economic growth as the automotive sector.

Keynes: Keynes. Anticyclic Policy. Reduction of IPI.

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1-	Total do débito público e privado dos EUA.....	18
Gráfico 2-	Resultado primário do setor público (% PIB).....	25
Gráfico 3-	Produção total de autoveículos no Brasil – 1957/2015.....	29
Gráfico 4-	Vendas mensais de veículos em 2008/2009, primeiro semestre.....	37
Gráfico 5-	Vendas de veículos no mercado interno e Receita Bruta do IPI sobre automóveis.....	38

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO</b> .....	9
1.1 Objetivo geral: .....	11
1.2 Objetivos específicos: .....	11
<b>2. TEORIA KEYNESIANA E POLÍTICA ANTICÍCLICA</b> .....	12
2.1 Se a poupança exceder o investimento, dará origem a uma recessão .....	12
2.2 Os salários são fixos .....	13
2.3 Importância da demanda agregada.....	14
2.3.1 Os governos devem providenciar uma gestão contra-cíclica da demanda.....	14
2.3.2 Contra a política de inflação .....	15
2.3.3 Curva de phillips.....	16
2.3.4 Modelo IS / LM .....	16
2.4 Algumas críticas à teoria keynesiana .....	16
<b>3. POLÍTICA ANTICÍCLICA NO BRASIL COMO FORMA DE MINIMIZAR OS EFEITOS DA CRISE MUNDIAL DE 2008</b> .....	23
<b>4. A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL</b> .....	27
4.1 Impostos e formação de preço de venda de veículos .....	30
<b>5. REDUÇÃO DO IPI NO MERCADO AUTOMOBILÍSTICO E SUAS REPERCUSSÕES</b> .....	34
5.1 Impactos sobre a venda de veículos .....	36
<b>6. CONCLUSÕES</b> .....	39
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	41

## 1. INTRODUÇÃO

Observando-se a teoria elaborada por Keynes (1996), verifica-se que os resultados eventuais das decisões de investimento, feitos hoje, são fundamentalmente incertos, tornando sua teoria de investimento de capital bastante revolucionária, recusando a suposição clássica de que os resultados futuros podem ser atribuídos à probabilidades, e que essas probabilidades geram certeza. Neste sentido, a incerteza reforça o papel das expectativas na condução dos agentes econômicos.

Uma das contribuições mais importante de Keynes pode ser encontrada na maneira como ele lida com esse conceito de incerteza fundamental. Ao contrário do que alguns economistas clássicos, dissocia a incerteza da noção de caos e instabilidade perpétua, mas reconhece a fragilidade das convenções sociais e sua subjetividade a mudanças súbitas e violentas, o que, por sua vez, fornece uma explicação para a tendência do sistema de produzir, de forma endógena, instabilidade (MANKIW, 2012).

Nesse sentido, tomando como base a teoria keynesiana e afins, a "mão invisível" do mercado não funciona adequadamente sem o complemento da mão visível do Estado. Em outras palavras, a intervenção do Estado, no sentido complementar aos mercados privados, é imprescindível para criar um ambiente institucional favorável às decisões de gastos privados (consumo e investimento), impactando, assim, a demanda efetiva (FERRARI FILHO et al., 2008, pg.2).

Se fosse para recorrer a apenas um economista para entender os problemas enfrentados pela economia, não há dúvida de que o economista seria John Maynard Keynes. Embora Keynes tenha morrido há mais de meio século, seu diagnóstico de recessões e depressões continua sendo a base da macroeconomia moderna. Suas idéias percorrem um longo caminho para explicar os desafios enfrentados na atualidade, prescrevendo sempre os remédios para vencer as grandes enfermidades que assolam o sistema econômico, como por exemplo, a utilização de política fiscal e monetária expansionista (MANKIW, 2008).

Uma política anticíclica não é apenas uma política de investimento público para amenizar as conseqüências de uma crise, é principalmente uma política que

reduza as chances de que novas crises venham a acontecer no futuro. Dessa forma, é uma política de manutenção da prosperidade econômica, sem seguir a regra de ser apenas a 'economia da depressão' (OREIRO; PAULA, 2009).

Mais recentemente, a crise internacional atingiu os Estados Unidos da América no ano de 2007, porém, os efeitos da recessão tornaram-se mais evidentes no final de 2008. Com o ano seguinte iniciando com previsão de decréscimo do comércio mundial, produzindo efeitos de contágio sobre as principais economias e a partir de então demandou ações de política econômica de vários países, procurando conter os impactos sobre o sistema produtivo (SOARES et al., 2009).

A origem da crise foi financeira, dessa forma, os governos, de início, optaram por adotar esforços mais vigorosos no âmbito fiscal e creditício. Os bancos centrais desses países atuaram de maneira intensa, primeiro em função das perdas envolvendo operações *subprime* para a partir daí restabelecer a confiança no sistema financeiro (SOARES et al., 2009).

Segundo Rossi (2015), o regime macroeconômico deve ser flexível e apresentar incentivos que sejam capazes de permitir uma atuação anticíclica da política macro. Sendo esta atuação orientada para sustentar o crescimento da economia de forma que permita o avanço das transformações estruturais inerentes ao projeto desenvolvimentista. As variáveis de câmbio e juros também devem ser mobilizadas para a atuação anticíclica, uma vez que estas alteram os parâmetros e de competitividade da economia brasileira, as condições de financiamento e, não menos importante, os balanços dos agentes e, portanto, sua saúde financeira.

Em relação às ações tomadas, diversos países aderiram a políticas públicas anticíclicas de caráter setorial. No Brasil não foi diferente, com destaque para o setor automotivo no qual a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) foi bastante importante para a recuperação das vendas do setor no período subsequente à crise financeira internacional. O objetivo foi promover a recuperação do setor diante de uma queda acentuada de demanda observada ao longo dos últimos meses de 2008. Implementada em janeiro de 2009, a redução do IPI sobre veículos automotores vigorou até o final de março do ano seguinte (ALVARENGA et al., 2010).

O trabalho além desta introdução contará com outras cinco seções. A segunda parte do trabalho tratará das idéias keynesianas e das políticas anticíclicas. A terceira seção discorrerá sobre as políticas anticíclicas implantadas no Brasil para enfrentamento da crise de 2008. A quarta parte do trabalho se debruça sobre a indústria automobilística no Brasil, a quinta parte do trabalho tratará a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados no setor automobilístico e suas conseqüências sobre as vendas. A sexta e última parte do trabalho é reservada as considerações finais.

### **1.1 Objetivo Geral:**

Analisar as principais ações tomadas pelo Brasil em relação a crise financeira e econômica de 2008 a partir da política econômica adotada.

### **1.2 Objetivos Específicos:**

- Apresentar o tratamento teórico-analítico keynesiano sobre a política anticíclica.
- Caracterizar o contexto e o quadro econômico da política anticíclica adotada pelo Brasil como forma de minimizar os efeitos da crise mundial de 2008.
- Avaliar os impactos da redução do IPI no mercado automobilístico e suas repercussões sobre as vendas de veículos.

## 2. TEORIA KEYNESIANA E POLÍTICA ANTICÍCLICA

O elemento essencial da economia keynesiana é a idéia de que a economia macro pode estar em desequilíbrio (recessão) por um tempo considerável. Diante deste quadro demanda-se por parte desta escola do pensamento econômico a intervenção do governo para ajudar a superar a falta de demanda agregada, como forma de combater graves problemas como a expansão do desemprego e a incapacidade de promover o crescimento econômico.

### 2.1 Se A Poupança Exceder O Investimento, Dará Origem A Uma Recessão

A teoria clássica sugeriu que qualquer queda no investimento levaria a taxas de juros mais baixas; esta queda das taxas de juros reduziriam a poupança, aumentariam o investimento, fazendo com que a economia voltasse a um novo equilíbrio do pleno emprego (BLANCHARD, 2007). No entanto, a análise de Keynes sugere que isso é improvável de ocorrer, devido a uma série de fatores, como uma armadilha pela liquidez e um excesso de poupança. A seguir são discutidos os motivos pelos quais Keynes concluiu que as recessões poderiam durar por muito tempo, indo de encontro a visão clássica de supremacia da lei de Say (KEYNES, 1996):

Defende-se a ocorrência da armadilha pela liquidez quando taxas de juros baixas não conseguem aumentar a demanda. Por exemplo, se a confiança é muito baixa, as pessoas não vão pedir empréstimo - mesmo que seja barato. Além disso, as taxas de juros muito baixas podem tornar os bancos não rentáveis para que eles reduzam os empréstimos.

No caso do excesso de investimento tem-se uma situação onde a poupança é alta e os gastos dos consumidores baixos. Sendo assim, as empresas terão sua produção de bens não vendidas, dando origem a uma crise de superprodução que desencadeia um ciclo pernicioso na economia que acaba por gerar demissões e redução do nível de atividade econômica, o qual pode vir a se aprofundar por força do movimento de retroalimentação promovido pela piora nas expectativas dos agentes (KEYNES, 1996).

Para explicação do termo “Espírito animal”, Keynes (1996) baseou-se na idéia que se houver uma queda inicial no investimento, os empresários podem ter baixa confiança. Seus espíritos animais temem a recessão e lucros mais baixos, então eles reduzem o investimento. A confiança do consumidor pode ser afetada negativamente e eles gastam menos também. Assim, Keynes enfatizou a importância das expectativas e da confiança.

No tocante ao efeito multiplicador negativo, Keynes popularizou a idéia que uma queda dos investimentos na economia gera efeito e o impacto final pode ser maior do que o inicial. Se uma empresa reduz o investimento, as pessoas perdem seus empregos, e este maior desemprego leva a menores gastos na economia.

O Paradoxo da Parcimônia foi apresentado pensando em uma recessão, onde as pessoas têm uma abordagem racional, estando avesso ao risco, ou seja, poupando-se mais e gastando-se menos. Quando uma despesa menor é agregada, conduz a uma demanda global mais baixa na economia.

Portanto, taxas de juros mais baixas podem não aumentar muito o consumo porque - o efeito renda das taxas de juros mais baixas significa que as pessoas têm menos renda.

## **2.2 Os salários são fixos**

De acordo com a teoria clássica, o desemprego se dava devido ao salário artificialmente mantido acima do equilíbrio através de salário mínimo, por exemplo (Desemprego do salário real). No entanto, Keynes (1996) argumentou que tal condição era insatisfatória. Em primeiro lugar, mesmo na ausência de sindicatos e salários mínimos, os trabalhadores resistiriam a cortes salariais nominais. Em segundo lugar, uma redução dos salários não resolveria necessariamente o desequilíbrio. Os salários mais baixos reduziram ainda mais o rendimento e os gastos, levando a uma menor demanda agregada e, conseqüentemente, a uma menor procura por mão-de-obra.

A contribuição de Keynes foi mostrar a interação entre os mercados de trabalho e a economia nacional, e não tratar o mercado de trabalho isoladamente

(por exemplo, a partir da perspectiva microeconômica). É esta perspectiva macroeconômica nos mercados de poupança e de trabalho que levou à criação da macroeconomia. Segundo Mankiw (2012), a teoria de Keynes sobre o impacto da queda dos salários foi amplamente apoiada por Irving Fisher em sua Teoria da Deflação da Dívida das Grandes Depressões (1933).

## **2.3 Importância da Demanda Agregada**

Uma importante suposição clássica foi a lei de Say. Afirmou que a oferta cria a sua própria demanda. No entanto, Keynes (1996) acreditava que o oposto era verdade. Keynes argumentou – que a demanda determina o nível de produção nacional.

### **2.3.1 Os governos devem providenciar uma gestão contra-cíclica da demanda**

Keynes (1996) criticou o orçamento britânico de 1931, que realizou cortes nos salários dos trabalhadores da saúde, além de cortar despesas com estradas e com a construção de casas. Ele argumentou que isso reduziria ainda mais a demanda e tornaria a recessão pior. Em vez disso, ele defendeu maiores gastos governamentais financiados por empréstimos mais elevados.

As recomendações políticas de Keynes foram contra a ortodoxia clássica. A ortodoxia clássica argumentou que os gastos governamentais mais altos iriam afastar o investimento do setor privado. Maiores empréstimos do governo iriam empurrar as taxas de juros sobre os títulos e reduzir a quantidade de investimento do setor privado. Mas, a crítica de Keynes era somente reduzir a demanda agregada total:

Apresenta-se, comumente, como objeção aos planos tendentes a aumentar o emprego por meio de investimentos patrocinados pela autoridade pública, o fato de que assim estão sendo criadas dificuldades para o futuro. “Que faremos”, pergunta-se, “quando tivermos construído todas as casas, estradas, prefeituras, redes de energia elétrica, sistemas de distribuição de água e outras instalações de que possa necessitar a população estacionária do futuro?” Há, contudo, mais dificuldades em compreender que o mesmo inconveniente se apresenta no caso dos investimentos privados e da expansão industrial, particularmente com a última, desde que é muito mais

fácil prever a próxima saturação das necessidades de novas fábricas e equipamentos, que isoladamente absorvem pouco dinheiro, do que a procura de construções para moradia (KEYNES, 1996, p. 125).

Keynes defendeu a utilização de política fiscal expansionista e criticou a ideia clássica de *crowding out*. Segundo Hermann (2006), as chances de que ocorra e a sua intencidade faz com que o efeito *crowding out* não tenha relação direta com o ritmo prévio da atividade econômica, mas sim com as condições de financiamento dos gastos do governo. Em primeiro lugar, tal efeito só existe se o governo operar com orçamento deficitário: neste caso o setor público estará disputando os recursos das instituições financeiras com o setor produtivo.

**Efeito Acelerador:** Afirmou que o investimento era altamente volátil. Se a taxa de crescimento do PIB cair, o investimento do setor privado cai. No entanto, se os gastos do governo aumentassem a taxa de crescimento - isso incentivaria o setor privado a também investir. Assim, o investimento do governo poderia complementar o investimento do setor privado - não o empurrar para baixo.

**Efeito multiplicador:** Os gastos governamentais poderiam ter um impacto final maior sobre o PIB real. O Multiplicador provavelmente será maior em uma recessão porque há recursos não utilizados.

**Acabar com o excesso:** O argumento mais forte de Keynes é que em uma recessão, a poupança do setor privado aumenta drasticamente, levando à poupança não utilizada. Portanto, o gasto do governo é apenas fazer uso de recursos que não estão sendo usados. As taxas de juros sobre empréstimos do governo não aumentarão porque o setor privado quer comprar títulos do governo.

### **2.3.2 Contra a Política de Inflação**

Uma crítica às ideias keynesianas é o fato da teoria defender a intervenção do governo mesmo quando a economia estiver superaquecendo e experimentando crescimento inflacionário. Por exemplo, apontou uma maior poupança compulsória para evitar a inflação da guerra. Este economista defende uma maior despesa do governo para gerenciar a política anticíclica da demanda. A justificativa para o

endividamento do governo e o aumento da despesa só ocorre em certos períodos de recessão e evidência uma armadilha pela liquidez. Neste sentido, o autor concordaria durante o crescimento normal que um empréstimo mais alto não causa o *crowding out*.

### **2.3.3 Curva de Phillips**

Keynes não especificou a curva de Phillips, mas mais tarde foi inserida na análise keynesiana. A curva de Phillips sugere que o governo enfrenta um *trade-off* entre desemprego e inflação - com keynesianos tipicamente dando maior importância à redução do desemprego.

### **2.3.4 Modelo IS / LM**

Outro desenvolvimento da teoria keynesiana foi a modelagem da produção nacional para dinheiro, orçamento do governo e expectativas de negócios.

## **2.4 Algumas Críticas à Teoria Keynesiana**

Para Foster (2009), a teoria keynesiana ignora que o déficit dos gastos ainda precisa ser financiado, e o financiamento traz conseqüências orçamentárias e custos econômicos. Alguns economistas reconhecem os custos orçamentários de longo prazo, mas ignoram as conseqüências compensadoras em curto prazo que tornam inútil o estímulo keynesiano. Pois, se a política fiscal fosse tão prontamente eficaz para aumentar a produção e diminuir o desemprego, os países com economias persistentemente menos eficientes o teriam feito há anos.

O próprio Keynes afirmou que

[...] em condições de *laissez-faire*, talvez seja impossível evitar grandes flutuações no emprego sem uma profunda mudança na psicologia do mercado de investimentos, mudança essa que não há razão para esperar que ocorra. Em conclusão, acho que não se pode, com segurança, abandonar à iniciativa privada o cuidado de regular o volume corrente de investimento (KEYNES, 1996, p. 298).

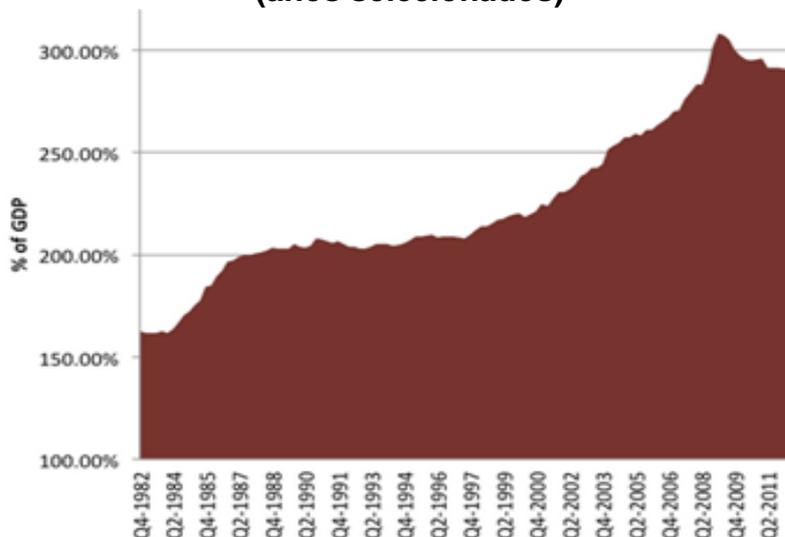
Santos (2008) argumenta que na concepção de Friedman a hipótese keynesiana torna-se uma aberração, pois este parte de uma ideia falsa de que o sistema econômico está em perfeito equilíbrio, dessa forma, para os desajustes momentâneos existem mecanismos que se auto equilibram. Visto que a hipótese keynesiana é construída no período de forte retração nos níveis dos negócios, portanto, um período de tempo em que a ociosidade dos fatores é a regra. Desse modo, uma política fiscal que faça elevar o nível de demanda agregada necessita ter um caráter expansionista, daí a política fiscal é anticíclica.

A partir da década de 1970 o modelo keynesiano foi bastante criticado, por teóricos de inspiração neoclássica. No plano da política fiscal e da dívida pública, em particular, a mais difundida crítica à abordagem keynesiana é o modelo da equivalência ricardiana, proposto por Barro (1974). É a partir do modelo de expectativas racionais que alguns economistas argumentam que as pessoas olham para o futuro e veem um corte de impostos como apenas temporário e, portanto, não gastam (HERMANN, 2006). Em vez disso, eles economizam o corte de impostos em antecipação de futuros aumentos de impostos. (Equivalência Ricardiana) (Hipótese do ciclo de vida permanente). Isso significa que a política fiscal expansionista é ineficaz. Houve a quebra da curva de Phillips em 1970. Nos anos 70, o keynesianismo caiu em desuso e com a estagflação mostrou o aumento do desemprego e da inflação.

No entanto, a grande recessão de 2008-13, viu um ressurgimento do interesse no keynesianismo, porque havia muitas semelhanças com a grande depressão dos anos 1930.

- Houve uma queda acentuada do PIB.
- A recessão durou muito tempo.
- As taxas de rentabilidade das obrigações mantiveram-se baixas, apesar do maior endividamento do governo. Nos Estados Unidos e no Reino Unido, os empréstimos do governo aumentaram rapidamente, mas as taxas de rentabilidade das obrigações caíram - o que sugere que os empréstimos do governo não foram eliminados. O Gráfico 1 mostra o total da dívida dos EUA e como o endividamento do governo aumentou em resposta ao aumento da poupança e à queda da dívida privada. Poder-se-ia argumentar que o endividamento do governo deveria ter aumentado ainda mais para assegurar uma recuperação mais forte.

**Gráfico 1 – Total do Débito Público e Privado dos Eua no Período 1982-2011 (anos seleccionados)**



Fonte: Mckinsey Global Institute, 2017.

Alguns países tentaram, mas as suas economias continuaram a apresentar desempenho inferior de maneira persistente, enquanto os encargos da dívida pública continuava a subir. A experiência recente nos Estados Unidos com a política keynesiana não foi diferente. O país apresentou déficit orçamentário em 2008 de \$ 459 bilhões, ou 3,2% do PIB, ante um déficit de 1,2% do PIB em 2007. Esse

aumento de 2% do PIB representou uma poderosa dose de estímulo keynesiano e, contudo, a recessão acelerou acentuadamente. Novamente, uma política explícita de estímulo keynesiano falhou.

No ano de 2009, a economia dos EUA enfrentou três problemas principais. O Primeiro constituiu-se em uma crise no sistema financeiro, com muitos dos canais cruciais de crédito congelados; Na verdade, sofreu-se a versão do século 21 das corridas bancárias que provocaram a Grande Depressão. Em segundo lugar, a economia estava tendo um grande impacto do colapso de uma gigantesca bolha imobiliária. Em terceiro lugar, o consumo estava sendo mantido baixo por altos níveis de endividamento das famílias, grande parte da qual havia sido gerada durante a bolha da era Bush (KRUGMAN, 2012).

O primeiro destes problemas foi resolvido muito rapidamente, graças aos muitos empréstimos de emergência ofertados pelo Federal Reserve e ao socorro bancário. No final de 2009, as medidas de estresse financeiro estavam mais ou menos de volta ao normal. No entanto, esse retorno à normalidade financeira não produziu uma recuperação robusta. Recuperações rápidas são quase sempre lideradas por um boom imobiliário - e dado o excesso de construção de casa que houve durante a bolha, que não deveria ter ocorrido. Enquanto isso, as famílias estavam tentando (ou sendo forçadas por credores) a pagar a dívida, o que significava demanda reprimida. Assim, a queda livre da economia terminou, mas a recuperação permaneceu lenta (KRUGMAN, 2012).

Dessa forma, observa-se que o aspecto particular da política econômica é que a perspectiva de Keynes era de curto prazo. Ou seja, os gastos do governo teriam função anticíclica. Dessa forma, a proposta de longo prazo em Keynes não está mais no campo da economia política, está sim no da administração política (SANTOS, 2008). Economistas keynesianos muitas vezes ignoram essas preocupações de longo prazo quando a economia tem problemas de curto prazo. "Em longo prazo, estamos todos mortos", disse Keynes.

Em épocas normais, o Federal Reserve - FED pode impulsionar a demanda agregada reduzindo taxas de interesse. Taxas de juros mais baixas incentivam famílias e empresas a contrair empréstimos e a gastar. Eles também reforçam os valores patrimoniais e, ao encorajar o capital internacional a procurar outro lugar,

reduzem o valor do dólar nos mercados de câmbio. Os gastos com consumo, investimento e exportações líquidas aumentam.

Quase todos os governos da Ásia, da Europa e da América do Norte adotaram uma forma vigorosa de política de estímulo fiscal keynesiana, definida geralmente como cortes de impostos destinados ao consumidor e financiado pela dívida com aumentos substanciais dos gastos do governo para impulsionar a demanda agregada, os empregos e a renda Quadro 1:

**Quadro 1 –Principais medidas adotadas por Bancos Centrais selecionados**

10/08/2007	FED, BCE, Boj e RBA	Injetaram U\$\$ 300 bilhões para garantir liquidez ao sistema
18/09/2007	FED	Iniciou ciclo de redução da taxa básica de juros que passou de 5,25% para 4,75%
12/12/2007	FED, BCE, BoE e BoC	Anunciaram operação coordenada para garantir a liquidez dos mercados financeiros
12/12/2007	FED, BCE e BNS	Anunciaram criação de linhas de swap de moedas
11/03/2008	FED	Introduziu uma nova linha de empréstimos – <i>TermSecuritiesLendingFacility</i> (TSLF)
16/03/2008	FED	Anunciou nova linha de empréstimos de curto prazo para os bancos elegíveis a realizar operações com o FED – <i>PrimaryDealerCreditFacility</i> (PDCF)
21/04/2008	BoE	Anunciou medidas para prover liquidez ao sistema
14/09/2008	FED	Ampliação no rol de colaterais aceitos no âmbito do PDCF
14/09/2008	FED	Incremento de U\$\$ 25 bilhões no total de recursos disponíveis no âmbito do TSLF e aumento da frequência dos leilões que passaram a ser semanais
15/09/2008	FED	Injetou U\$\$ 50 bilhões no mercado monetário
15/09/2008	BCE, BoE, BNS e RBA	Operação conjunta de injeção de recursos nos mercados financeiros
16/09/2008	FED, BCE, BoE, BNS, BoJ e RBA	Nova injeção de recursos nos mercados de curto prazo, somando U\$\$ 209 bilhões
18/09/2008	FED, BoC, BoE, BCE, BoJ e BNS	Ação coordenada de injeção de liquidez nos mercados monetários
19/09/2008	FED	Extensão dos <i>non-recourse loans</i> (empréstimos que são pagos com o lucro das aplicações) para

		instituições depositantes e <i>holdings</i> de bancos
24/09/2008	FED, SRB, RBA e bancos centrais de Noruega e Dinamarca	Criação de novas linhas de swap de moeda com os bancos centrais da Suécia (SRB), Austrália (RBA) e bancos centrais de Noruega e Dinamarca
07/10/2008	FED	Anunciou criação de linha de crédito para aquisição de <i>commercialpapers</i> ( <i>CommercialPaperFundingFacility</i> )
08/10/2008	BoE	Anunciou pacote para recapitalizar o sistema bancário, no valor total de £ 500 bilhões
08/10/2008	FED, BCE, BoE, BNS, BoC e SRB	Ação coordenada de redução das respectivas taxas básicas de juros. FED cortou a taxa de 2% para 1,5%. O BCE reduziu a taxa de 4,2% para 3,75%. O BoE diminuiu a taxa de 5% para 4,5%. O BoC reduziu a taxa básica de 3% para 2,5%. O SRB reduz taxa básica de 4,75% para 4,25%. O BNS diminui a faixa de variação para a taxa indicativa que antes era entre 2,25% e 3,25% para 2% e 3%
13/10/2008	FED, BCE, BoE e BNS	Financiamento ilimitado em dólar aos bancos europeus pelos prazos de 7, 28 e 84 dias
14/10/2008	FED e BoJ	Expansão da linha de swap de moeda (ilimitado)
21/10/2008	FED	Criação do Programa de Financiamento para Investidor do Mercado Monetário ( <i>Money Market Investor FundingFacility – MMIFF</i> )
28/10/2008	FED e RBNZ	Criação de linha de swap de moeda com o banco central da Nova Zelândia
29/10/2008	FED, BACEN, Banxico, BoK e autoridade monetária de Cingapura	Anúncio da criação de linha de swap de moedas com os bancos centrais do Brasil (BACEN), México (Banxico), Coreia (BoK) e autoridade monetária de Cingapura
25/11/2008	FED	Anúncio da criação de um programa para estimular o crédito ao consumidor e a atividade econômica ( <i>TermAsset-BackedSecuritiesLoanFacility – TALF</i> )
16/12/2008	FED	Reduziu a taxa fedfunds de 1% para algo entre 0% e 0,25%
08/01/2009	BoE	O Banco Central da Inglaterra reduziu a taxa básica de juros em 0,5 p.p. para 1,5% ao ano
15/01/2009	BCE	O Banco Central Europeu diminuiu a taxa de juro aplicável às operações principais de refinanciamento em 0,5 p.p. para 2%

A crise teve início nos Estados Unidos através do setor de habitação, que logo em seguida se espalhou para o setor financeiro levando a uma crise de crédito que se alastrou por toda a economia. Enquanto isso, os países dependentes de exportações, como o Japão e a Alemanha, sofreram com o colapso do comércio internacional. A Europa também sofreu em 2008 com a crise financeira dos Estados Unidos, sendo que, da Islândia à Itália, as instituições financeiras se envolveram em empréstimos de maneira irresponsável, de alto risco, semelhante aos empréstimos no mercado hipotecário norte-americano (KRUGMAN, 2012).

Segundo Keynes (1996), a causa raiz da crise econômica é a demanda agregada insuficiente. Quando a demanda total por bens e serviços diminui, as empresas em toda a economia vêem suas vendas caírem. As vendas mais baixas induzem as empresas a cortar a produção e a demitir trabalhadores. O aumento do desemprego e os lucros decrescentes diminuem ainda mais a procura.

A situação se inverte, diz a teoria keynesiana, somente quando algum evento ou política aumenta a demanda agregada. O problema agora é decifrar de onde essa demanda pode vir. Indicando que a economia acaba por apresentar um baixo desempenho. Por qualquer razão, a demanda total do setor privado, expressa em: consumo, investimento, exportações líquidas e gastos do governo acabam sendo inadequada para permitir que a economia funcione no pleno emprego. A solução proposta é aumentar a demanda do setor público e permitir que a produção aumente para atender a um maior nível de demanda.

Portanto, o 'momento Keynes' surge a partir do instante em que há uma fragilização financeira que resulta em uma crise financeira, em que os governos dos países desenvolvidos, como os Estados Unidos e os países europeus, passam a adotar uma política fiscal que vai de encontro à tendência indesejada do ciclo econômico, em face de uma crescente deterioração no estado de expectativas dos agentes, a qual limita o impacto da política monetária sobre a demanda agregada (FERRARI FILHO; PAULA, 2008).

### **3. POLÍTICA ANTICÍCLICA NO BRASIL COMO FORMA DE MINIMIZAR OS EFEITOS DA CRISE MUNDIAL DE 2008**

As autoridades brasileiras se utilizaram de várias políticas econômicas, como as variações – redução – na taxa Selic e estímulos fiscais para alavancar o nível de atividade econômica do país. Mas, após os resultados positivos obtidos inicialmente da reversão dos efeitos recessivos da crise de 2008, o PIB cresceu 7,5% no ano de 2010. Todavia, em um determinado momento as políticas anticíclicas de estímulo à demanda não surtiram mais o efeito desejado e a economia brasileira seguiu com uma trajetória de crescimento lento (MISSIO; ABRITA, 2013).

As taxas de juros foram mantidas elevadas por parte do Banco Central na gestão Meirelles até início de 2009, contrastando com a política fiscal anticíclica dos bancos públicos. Dessa forma, ficava nítido o objetivo de adotar uma política anticíclica (fiscal, cambial e creditícia), em que fosse levada em conta a manutenção por parte do BACEN dos juros elevados até janeiro de 2009. Tal atitude evitou uma deterioração mais drástica das expectativas, logrando êxito na recuperação da economia, a partir de meados de 2009. Os grandes responsáveis pela rápida recuperação foram o crescimento da formação bruta de capital fixo e do consumo (PAULA; MODENESI; PIRES, 2013).

Segundo Almeida (2010), foi relevante a aplicação de políticas anticíclicas pelo poder público. Mas, no que diz respeito ao esforço fiscal que tanta importância teve no enfrentamento da crise pelos países de economia desenvolvida e destacados países em desenvolvimento, este se limitou, no caso brasileiro talvez, a 1% do PIB, por renúncia de impostos do governo federal na compra de bens duráveis como automóveis, materiais de construção, linha branca e móveis, e atrasos de recebimentos que fizeram do governo um financiador de última instância para empresas com dificuldades de acesso ao crédito.

Dessa forma, a política fiscal anticíclica em 2011-12 foi muito limitada quando comparada ao período anterior, visto que, o superávit primário caiu imediatamente após o início da crise do Lehman Brothers. Durante a crise do Euro, ocorreu o inverso, sendo que apenas no décimo mês após o início deste episódio observou-se

alguma redução do superávit, mas de magnitude inferior à ocorrida na crise anterior (PAULA; MODENESI; PIRES, 2013).

Ainda no ano de 2012, aconteceu nova rodada de expansão do crédito público, desta vez com objetivo mais amplo, o de restaurar não só a saúde financeira dos agentes, mas principalmente a demanda agregada, a partir do financiamento do consumo e do investimento. Sendo acompanhada por uma cruzada contra as elevadas taxas de juros praticadas no mercado de crédito, iniciada com a redução dos *spreads* do Banco do Brasil e da Caixa Econômica Federal (MODENESI et al., 2013).

Tais bancos, incluindo o BNDES, desempenharam uma ação anticíclica fundamental para atenuar os efeitos adversos da crise de crédito no mercado doméstico a partir do último trimestre de 2008:

O caráter anticíclico desse crédito no Brasil tem duas dimensões complementares, correspondentes aos dois principais tipos de instrumentos deste segmento. De um lado, as exigibilidades sobre os depósitos — que se traduzem em recursos obrigatoriamente destinados ao crédito rural, habitacional e microcrédito —, que produzem certa “inércia” em parte deste segmento, funcionando como uma espécie de estabilizador automático. Em relação a essa parcela dos passivos, os bancos exercem de maneira muito menos intensa a sua preferência pela liquidez. De outro lado, a política anticíclica propriamente dita, exercida pelos grandes bancos públicos, a partir de recursos direcionados (caso do BNDES) e de recursos livres e direcionados (caso da CEF e BB) (PRATES; FREITAS, 2013, p. 328).

Para Almeida (2010) a medida anticíclica não veio nem da área fiscal nem da política monetária ou de liquidez, apenas da importância de cada uma delas. Veio, sim, da orientação que o governo transmitiu aos seus bancos, corroborando com o destacado no parágrafo anterior, para que ampliassem seus financiamentos.

Observa-se que de fato, a adoção de uma política fiscal anticíclica em 2011-12 se justificava face ao baixo desempenho da economia, mas a mesma veio atrasada e privilegiando isenções fiscais ao invés de investimentos públicos. Assim sendo, subestimaram-se os desafios colocados pela conjuntura mais recente e conseqüentemente se utilizou de instrumentos incompletos ou mesmo inadequados. Isto parece evidenciar uma situação marcada por considerável falta de coordenação na política econômica, que está longe de poder ser definida como uma política genuinamente keynesiana (PAULA; MODENESI; PIRES, 2013).

Nesse contexto, ao observar os comportamento dos anos de 2008 e 2009, verifica-se no Gráfico 2 que o resultado primário do governo central caiu no ano de 2009, saindo de 3,33% em 2008 para 1,94% em 2009. Observa-se ainda que, já em 2014 e 2015 é que esse valor rompe o marco zero avança para valores negativos; apresentando déficit primário do governo brasileiro.

**Gráfico 2 – Resultado Primário do Setor Público (% PIB) no Período 2002-2015.**



Fonte: Banco Central (2017).

Para Jorge e Martins (2013), a postura fiscal adotada na crise sinalizava uma possível transição para uma gestão fiscal mais alinhada com as prescrições efetivamente keynesianas, a partir da gestão anticíclica do orçamento corrente e da manutenção. Mas houve uma reversão da trajetória fiscal expansionista que ocorreu já ao final do ano de 2009. Iniciou-se uma política de expansão do superávit primário, reforçada ao longo de 2010 e intensificada em 2011. No final do primeiro semestre deste último ano, o esforço fiscal praticado pelo governo foi suficiente para que se voltasse a atingir a meta do superávit primário (Gráfico 2). Inclusive, os anúncios do Ministério da Fazenda ao longo do período sinalizaram claramente para esse objetivo, reafirmando em 2012.

Resende et al. (2013) destacaram que na política fiscal brasileira apresentou aspectos keynesianos, tais como as políticas anticíclicas de incentivo ao investimento por meio de isenções tributárias, desoneração da folha de pagamentos, redução do preço da energia, etc. Ademais, os programas sociais visam uma distribuição mais equitativa da renda. Porém, tal política ainda deixa muito a desejar

quando se constata a baixa taxa do investimento público e a ausência de um orçamento de capital capaz de coordenar e estimular o investimento privado.

Modenesi et al. (2013) destacaram que tudo o que foi realizado desde 2007, com maior força, a partir de 2011, aderiram a um novo modelo de política econômica, mais ampla e flexível do que uma política puramente ortodoxa. Que de uma forma ou de outra apresenta certa diversidade de objetivos e de instrumentos.

Contudo, 2009 foi precedido por dois anos em que as receitas situaram-se bem acima do seu nível tendencial ou estrutural, tanto na esfera federal quanto no conjunto das administrações públicas. A soma do componente cíclico (positivo) em 2007 e 2008 chegou a 1% do PIB, no governo central, e 1,44% do PIB, na administração pública consolidada, o que contribuiu para que o governo tivesse capacidade de reagir com políticas anticíclicas durante a crise de 2009 (GOBETTI; GOUVÊA; SCHETTINI, 2010).

Após dissertar sobre a política anticíclica, suas variações, pontos fortes e fracos, resolveu-se observar os efeitos promovidos pela redução de IPI para carros no mercado de automóveis.

#### 4. A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL

O primeiro automóvel a chegar ao Brasil foi ainda no século XIX, quando pai da aviação, Alberto Santos Dumont, a pedido de seu pai o produtor de café e milionário Henrique Dumont. Era um Peugeot importado em 1893 (ANFAVEA, 2006).

A posse de um automóvel, mesmo para os padrões Europeus da época era algo não muito comum, uma vez que este era um bem de luxo, bastante caro e de difícil manuseio. Para que estes veículos chegassem ao Brasil, os custos se elevavam ainda mais, dado que o produto precisava ser importado da Europa. Mesmo assim a medida que o país se desenvolvia, com a criação de novas estradas, principalmente na região sudeste, no Rio de Janeiro e em São Paulo, a frota de automóveis ia gradativamente crescendo.

Nesse contexto de uma demanda crescente e de uma infraestrutura em formação, não demorou para a criação de um mercado interno. Em 1919, embora a grande maioria da frota nacional fosse fruto de importações, a Ford Motor, que já produzia em grande escala, resolve instalar no Brasil a primeira montadora. Nesta primeira montadora, importam-se *kits* diretamente dos Estados Unidos, e aqui se montavam os automóveis. Quatro anos depois, a General Motors (GM) também instala sua montadora em São Paulo (ANFAVEA, 2006).

Juntas a Ford e a GM tinham praticamente o monopólio da produção de automóveis dessa época, eram responsáveis por cerca de 80% da produção mundial. O mercado brasileiro era próspero, e cresceu de forma bastante acentuada até a que a crise da bolsa de Nova York e a crise do café, onde se lastrava a economia, criaram um processo de desaceleração desse mercado. Segunda guerra mundial agravou este quadro na medida em que as fábricas europeias que antes produziam as peças de reposição e os automóveis foram transformadas e redefinidas para produzir material bélico. O conjunto desses fatos gerou um crescimento insipiente do mercado automobilístico no Brasil nesse período.

No início da década de 1950, o mercado brasileiro se resumia a muitas importações, a montar os carros, e produzia algumas poucas peças de reposição em baixa escala. É nesse contexto que se instala a ideia da necessidade de uma indústria automotiva própria. A ideia surge quando se percebe a dependência

brasileira de outros países. Em períodos onde as importações sofreram grandes interrupções, como durante a segunda guerra, a produção de veículos era afetada, o que tinha consequências na economia nacional, dada a importância da indústria automobilística para o país.

Ainda na década de 1950, Getúlio Vargas, no bojo de políticas que incentivassem a economia nacional e protegessem a indústria que ainda se robustecia, coloca restrições às importações, através da Subcomissão de Jipes, Tratores e Caminhões e Automóveis. Tal medida acabou por incentivar a instalação da montadora Volkswagen no país. Outro impacto direto das restrições de importações impostas por Getúlio Vargas, foi o incentivo a indústria nacional de autopeças, também se instala ainda nessa década a Willys Overland do Brasil (ANFAVEA, 2006).

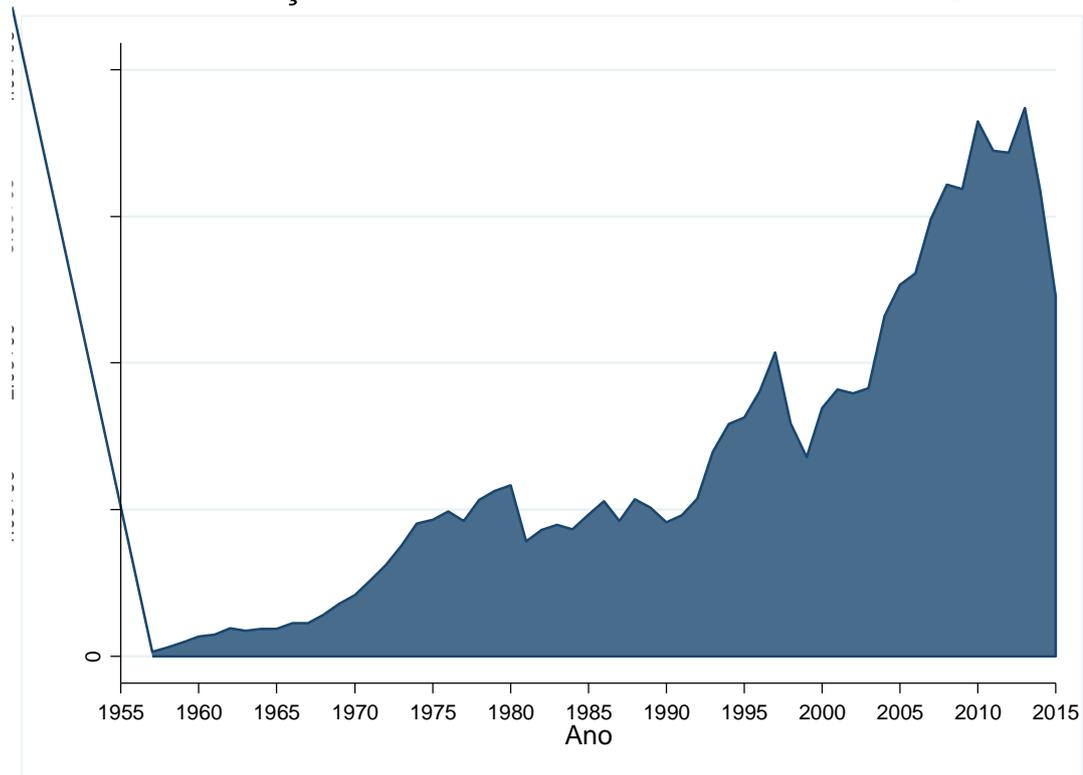
Juscelino Kubitschek em 1950, através de seu plano de metas, que prometia o progresso de 50 anos em apenas 5, coloca a indústria automobilística no centro deste projeto. Criavam-se obrigações para as montadoras, como a obrigatoriedade de que 95% das peças utilizadas nos veículos de passeio montados no país fossem de origem nacional. O setor se expandiu até a década de 1970, fomentando a indústria metalúrgica e a infraestrutura nacional com a abertura de novas estradas para a crescente frota nacional (ADDIS, 1997; SHAPIRO, 1997).

Em 1974 a produção anual de veículos chega 905 mil unidades segundo a Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (FENABRAVE), e em 1976 a Fiat Automóveis abre sua primeira fábrica no Brasil. Com este fato o mercado automobilístico brasileiro é dividido entre quatro grandes montadoras, a Ford, GM, Volkswagen e Fiat. O modelo protecionista que o governo central vinha desenvolvendo chega a seu fim na década de 1980, associado à recessão econômica atingem diretamente a indústria automobilística no Brasil fazendo com que no ano de 1981 se produza apenas 67% do que foi produzido no ano anterior. Houve no período uma discrepância entre oferta e demanda (CARDOSO, 2000).

No fim da década de 1980 e início dos anos 1990, com uma inflação de quatro dígitos, com a falha de diversos planos econômicos, o então presidente Fernando Collor de Melo dá início a abertura da economia. Tal fato, entre outras consequências obriga as empresas nacionais a se adaptarem a concorrência dos produtos internacionais. As quatro empresas que dominavam o mercado brasileiro

enfrentaram a concorrência de outras marcas, como Mercedes-Benz, Audi e Toyota. A partir da estabilização econômica e começo do ano 2000, as montadoras começam a investir em novas tecnologias e modernização de seus processos, o gráfico 3 traz um panorama da produção total dos últimos trinta anos do setor automobilístico brasileiro.

**Gráfico 3: Produção Total de Autoveículos no Brasil – 1957/2015**



Fonte: Anuário da Indústria Automobilística (ANFAVEA, 2016).

Percebe-se que a produção nacional vem em uma crescente como afirmado até o início da década de 1980, quando parece passar por um período de estabilização em patamares produtivos inferiores aos da década anterior. Este fato como já mencionado é consequência das dificuldades enfrentadas pela economia na década que ficou conhecido como a década perdida.

A partir da abertura da economia no início da década de 1990, a produção apresenta uma crescente, apresentando uma queda no início dos anos 2000, possivelmente por conta de um ligeiro aumento da inflação no período. A produção total de autoveículos no Brasil nos períodos de estabilidade econômica, a partir do

começo dos anos 2000 se sustenta a patamares elevados até que as consequências da crise internacional em 2014 atingem em cheio a indústria automobilística brasileira, fazendo com que a produção a presente uma tendência de queda nos próximos anos.

#### **4.1 Impostos e Formação De Preço De Venda De Veículos**

Segundo a associação Nacional de Fabricantes de Autoveículos, os impostos correspondem a aproximadamente 28,1% do preço dos veículos da faixa de 1.0 a 2.0, essa faixa de veículos por sua vez, é responsável por 59,2% das vendas atuais de veículos (ANFAVEA, 2016). Esse somatório corresponde a soma dos Impostos sobre Produtos Industrializados (IPI), Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), Programa de Integração Social (PIS), Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS).

A Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA) não considera em seu cálculo outros impostos como os incidentes sobre as operações financeiras (IOF), nem IPTU, que acaba por criar um ônus. É importante ressaltar que a carga tributária, que é o conjunto dos impostos que acabam por encarecer as operações das empresas e das pessoas, nos três níveis de poder, municipal, estadual, federal, corresponde no Brasil a 32,66% do Produto Interno Bruto Nacional (PIB) em 2015. Em comparação a outros países esse patamar tributário é considerado bastante elevado.

O Fundo Monetário Internacional (FMI) coloca a carga tributária brasileira entre as maiores do mundo, no mesmo nível de países desenvolvidos. Bonassoli (2000) assegura que todos pagam impostos, mas poucos percebem, uma vez que no processo de maximização da tributação eles são embutidos na forma e na fórmula de cálculo. Para o autor, os preços no Brasil são formados se considerando

impostos e contribuições que estão engastados nos preços, e outros que incidem sobre os preços, como é o caso do IPI.

Bonassoli (2000) busca mostrar por meio de exemplos práticos a forma como são considerados os impostos que incidem sobre o preço e por dentro do preço. Em relação aos impostos que são colocados embutidos no preço a que se considerar um *mark-up*. Levando em consideração os impostos e a margem de contribuição discutida adiante temos:

**Tabela 1: Impostos Embutidos na Formação de Preços dos Automóveis no Brasil**

IMPOSTOS	PERCENTUAIS
PIS	0,65%
COFINS	3,00%
ICMS	12,00%
IPI	7%
Margem de Contribuição%	20%
<b>TOTAL</b>	<b>42,65%</b>

Fonte: Elaboração Própria

A margem de contribuição, segundo Cogan (1999) pode ser considerada como sendo a diferença entre o preço sob o qual o produto é vendido, e as “despesas variáveis” em relação às unidades de produto.

Martins (2000, p. 195) por seu turno, considera margem de contribuição como sendo “a diferença entre Receita e o Custo Variável de cada produto; ou seja, é o valor que cada unidade efetivamente traz à empresa de sobra entre sua receita e o custo que de fato provocou e lhe pode ser imputado sem erro”. Dessa forma podemos definir margem de contribuição, conforme o cálculo de Assef (1997), onde:

**MC** é à margem de contribuição;  
**P** é o preço;  
**CV** é o custo variável.

Assim, para o autor a margem de contribuição é calculada como sendo o preço menos o custo variável. Por meio de um simples exercício algébrico pode-se

chegar a taxa de contribuição, fazendo  $MC = \frac{MC}{P} \cdot 100$ . Para Assef (1997), é por meio da

margem de contribuição que se identificam os níveis de lucratividade dos produtos. O autor assegura

[...] que identificamos, no portfólio de produtos, aqueles que devem ser preservados, alterados ou eliminados. Os resultados da margem de contribuição é que definem se certas condições de venda devem ser implementadas, se a concorrência está muito agressiva ou se o mercado é receptivo aos preços elaborados (ASSEF, 1997, p. 34).

Voltando-se para os dados da tabela 1, considerando um custo antes do imposto de R\$: 120,00, e levando em consideração que os impostos no exemplo estão incorporados no preço do produto para se chegar ao preço de venda calcula-se um *mark-up*, que nada mais é que um índice multiplicador aplicado sobre produto. Para se chegar a este *mark-up* consideram-se todos os percentuais que estão incorporados no preço, no caso da tabela 1 somam 42,65%. Assim o calcula-se:

$$Mk = \frac{100}{100 - TP}$$

Onde MK é o *mark-up*, TP é o somatório dos percentuais incidentes sobre o preço.

Assim com os dados da tabela 1 temos um *mark-up* de 1,7436 o que implica que o custo inicial desse produto deva ser multiplicado por esse índice, encontrando-se portanto um preço final de R\$: 209,24. Considerando que os impostos aqui considerados somam 22,65%, do preço final, esse percentual corresponde aos impostos embutidos, ou R\$: 47,39.

Quando o imposto é colocado sobre o preço do produto, considerando o mesmo custo inicial de R\$: 120,00 e uma margem de contribuição de 20%, o *mark-up*, calculado da mesma forma é de 1,25. Dessa forma o preço passa para R\$: 150,00 (R\$: 120,00 x 20%). É preciso levar em consideração que os impostos a incidir sobre o preço ainda somam os mesmos 22,65%. O valor desses impostos é, portanto R\$: 33,97 (R\$: 150 x 22,65%).

É perceptível que o imposto embutido no preço é mais oneroso que o imposto que incide sobre o preço, mesmo se considerando o mesmo percentual de margem

de contribuição e de impostos. Uma decisão governamental como é o caso no Brasil, que leve a consideração dos impostos “por dentro” do preço, onera o contribuinte e aumenta o preço dos produtos. É preciso dentro dessa realidade buscar métodos de redução de preços que aumentem a competitividade no mercado, ao mesmo tempo em que preserve as margens de rentabilidade (BONASSOLI, 2000). A próxima seção apresenta alguns desses métodos de formação de preços.

## 5. REDUÇÃO DO IPI NO MERCADO AUTOMOBILÍSTICO E SUAS REPERCUSSÕES

A origem do imposto sobre produtos industrializados tem origem histórica na constituição de 1934, com o antigo imposto sobre consumo (XAVIER, 2008). A partir daí passou por várias evoluções, até chegar de fato em 1965, através da emenda constitucional nº 18 ao Imposto Sobre Produtos Industrializados (IPI). Ainda segundo Xavier (2008), o IPI não possui apenas a função de arrecadação, não esse sequer sua principal função. O imposto tem como função primordial ser um instrumento que possibilite ao governo incentivar a comercialização de determinado produto, bem como desestimular o consumo de outros. Em outras palavras, o IPI possui uma função extraoficial.

Com base nessa função, diante da crise mundial de 2008 o governo brasileiro passou a formular uma série de intervenções econômicas com vistas a mitigar os efeitos externos da crise. Uma dessas políticas intervencionistas consistiu na redução da alíquota de IPI para os automóveis (ALVARENGA *et al*, 2010). A intenção era fomentar o mercado interno, aquecendo a demanda de forma que os efeitos da crise mundial não viessem a se transformar em uma recessão interna, fortalecendo uma atividade que era intensiva em mão-de-obra.

Considerando que a evolução da indústria automobilística historicamente sempre esteve ligada ao desenvolvimento do próprio capitalismo, trazendo entre outras coisas, novas formas de organização do trabalho e vultosos investimentos em pesquisa e desenvolvimento, torna-se um importante setor da economia, suscetível, contudo, às variações do mercado. Associado a este fato a cadeia produtiva da indústria automobilística está ligada e articulada a um grande número de outras empresas, tanto a montante quanto a jusante. Dessa forma o fomento da redução do IPI não beneficiaria apenas o setor automobilístico, mas uma rede de outras empresas (SILVA, 2010; OICA, 2013).

Por meio da medida provisória (MP) nº 451/2008, o governo instituiu a primeira redução de IPI para o setor automobilístico. A medida vigoraria inicialmente de dezembro 2008 a março de 2009, contudo, foi prorrogada várias vezes, vigorando até dezembro de 2010.

Em maio de 2012, com o agravamento dos problemas relacionados à crise mundial, foi novamente utilizado o artifício de redução das alíquotas sobre os

produtos industrializados (MANTEGA, 2012). O prazo dessa segunda redução seria agosto de 2012, mas assim como já havia ocorrido, várias prorrogações foram feitas e a redução vigorou até dezembro de 2014.

Em ambos os casos as reduções de IPI estavam relacionadas à potência do veículo, tipo de combustível e ao fato de ser o veículo nacional ou importado. A tabela 2 trás os percentuais antes e depois da redução:

**Tabela 2: Redução de IPI por Potencia de Motor, Tipo de Combustível e Origem da Produção.**

Ano	Cilindradas/Combustível	Nacional		Importado	
		Antes	Depois	Antes	Depois
Dezembro 2008 a Setembro de 2009	Até mil (1.0)	7%	0%	7%	-
	De Mil (1.0) a duas Mil (2.0) álcool e Biocombustível	11%	5.5%	11%	-
	De Mil (1.0) a duas Mil (2.0) gasolina	13%	6.5%	13%	-
	Veículos Utilitários	4%	1%	-	-
De maio a Dezembro de 2012	Até mil (1.0)	7%	0%	37%	30%
	De Mil (1.0) a duas Mil (2.0) álcool e Biocombustível	11%	5.5%	41%	35,5%
	De Mil (1.0) a duas Mil (2.0) gasolina	13%	6.5%	43%	36,5%
	Veículos Utilitários	4%	1%	-	-
2013	Até mil (1.0)	7%	2%	37%	32%
	De Mil (1.0) a duas Mil (2.0) álcool e Biocombustível	11%	7%	41%	37%
	De Mil (1.0) a duas Mil (2.0) gasolina	13%	8%	43%	38%
	Veículos Utilitários	4%	2%	-	-

Fonte: ANFAVEA/FENABRAVE

Entre 2008 e 2009 o percentual para veículos 1.0 nacionais depois da redução foi nulo, assim como também o foi em 2012. Entretanto, para a mesma categoria de veículos o percentual subiu em 2013, indo de 0% para 2%. Para veículos até duas mil cilindradas nacionais movidos a álcool e biocombustível e os

movidos a gasolina em 2008, os percentuais foram de 5.5% e 6.5% respectivamente. O mesmo percentual de redução se verifica em 2012.

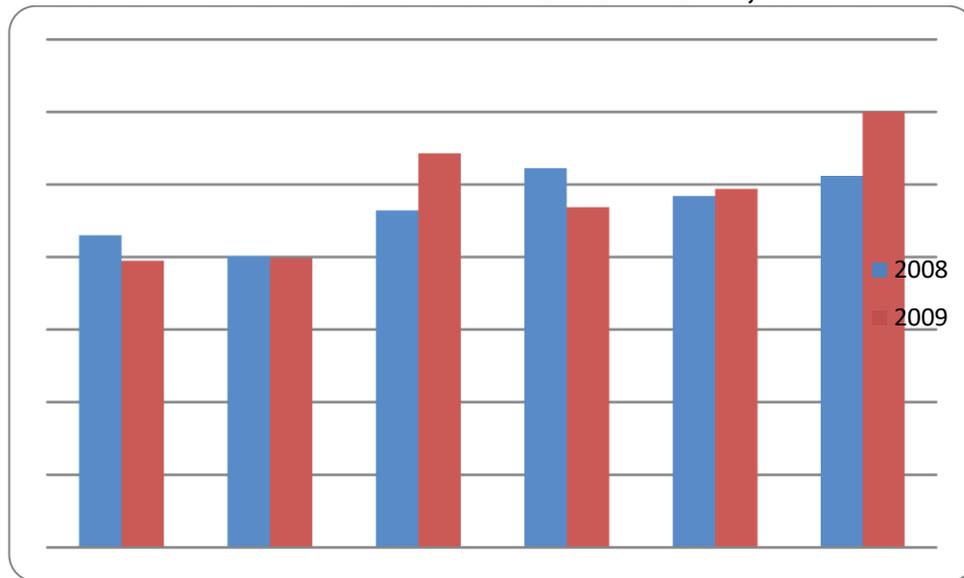
Fato que merece destaque foi a ampliação das alíquotas de IPI para veículos importados em 2011, oneradas em trinta pontos percentuais. A nova decisão defendia que os veículos para não terem o IPI aumentado neste montante, precisavam ter ao menos, 65% de suas peças fabricadas no Brasil, em países do Mercosul ou no México. Aqueles que não se encaixassem nessas regras seriam onerados, de forma que os veículos de mil cilindradas importados passaram de uma alíquota de IPI de 7% para 37% em 2011, tendo uma redução de apenas cinco pontos percentuais com a política de redução de IPI.

### **5.1 Impactos sobre a venda de veículos**

Dados os efeitos da crise financeira de 2008, as vendas internas de veículos no Brasil sofreram grande impacto, chegando a apresentar uma redução de 49% entre os meses de julho e novembro, segundo a ANFAVEA. Em Dezembro do mesmo ano teve início a redução das alíquotas de IPI, e a efetivação de tal medida possibilitou uma recuperação do setor no primeiro semestre de 2009. Os efeitos da desoneração fiscal foram de tal forma benéficos nesse primeiro semestre, que as vendas em alguns meses superaram o mesmo período do ano anterior.

O gráfico 4 mostra de forma comparada, segundo os dados da Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores, as vendas do primeiro semestre em de 2008 e 2009 em milhares.

**Gráfico 4: Vendas Mensais De Veículos Em 2008/2009, Primeiro Semestre.**



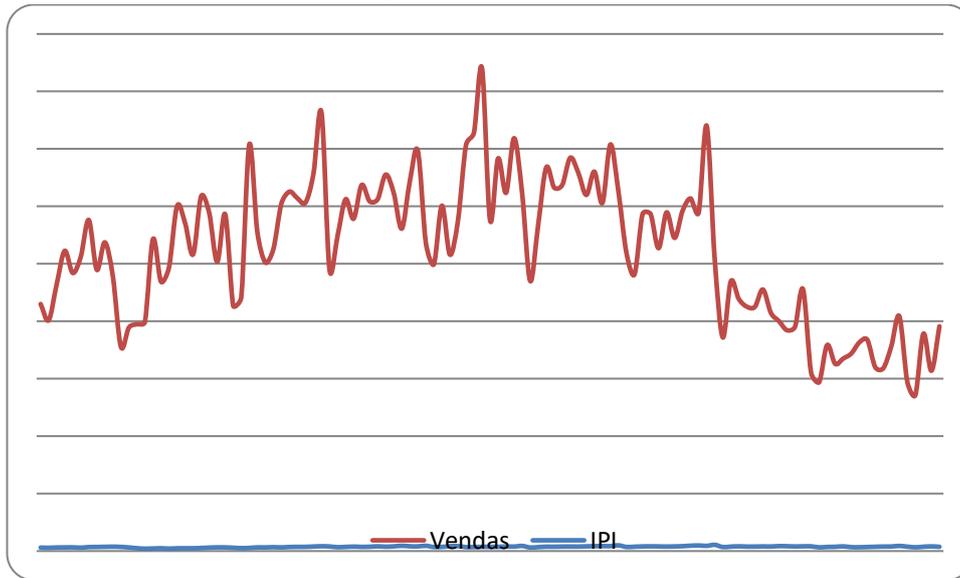
Fonte: ANFAVEA

Na forma como foi pensada a redução findaria no mês de março, contudo foi prorrogado para junho. Conforme se pode perceber pelo gráfico 4, o maior aumento de vendas ocorreu justamente entre esses meses, refletindo em linhas gerais as expectativas dos consumidores em relação ao aumento da alíquota de IPI. Ou seja, houve por parte dos consumidores uma adaptação em relação a expectativa de aumento que teve como consequência a antecipação da compra.

Segundo Aguiar (2009), política de redução que foi colocada em prática em dezembro de 2008 possuía um caráter anticíclico e seu escopo era temporário, com vias ao enfrentamento da recessão provocado pela crise financeira mundial. O efeito sobre o setor automobilístico foi positivo, segundo a ANFAVEA em 2009 o acréscimo atribuído as vendas nos primeiros seis meses da medida de redução de impostos foi de 13,4%, o que prova que o incentivo ofertado pelo governo surtiu o efeito desejado fazendo com os indivíduos comprassem mais automóveis.

Com o agravamento da crise, em 2012 voltou-se a se utilizar o artifício da redução do imposto industrial para fomentar o setor. O próximo gráfico mostra os efeitos sobre as vendas, dessa nova medida:

**Gráfico 5: Vendas De Veículos No Mercado Interno E Receita Bruta do IPI Sobre Automóveis**



Fonte: ANFAVEA

Foi implantado em maio de 2012 a nova redução do IPI, conforme pode ser observado no gráfico, promovendo um aumento das vendas nessa data (ponto mais alto das vendas). Também pode ser observado no gráfico 5 a queda nas vendas e na arrecadação do IPI dada a crise de 2008. Fica claro pelo gráfico que arrecadação do IPI acompanhou as vendas de automóveis. Outra constatação é o fato de a partir do último trimestre de 2013 as vendas de automóveis despencaram, acompanhando os primeiros desdobramentos da crise que afetaria nos anos vindouros a economia brasileira até os dias atuais.

Aguiar (2008) afirma que a queda da arrecadação do IPI ocorreu concomitantemente a um aumento nos outros tributos que incidem sobre a compra de automóveis. Os custos para a arrecadação governamental da primeira redução de impostos sobre produtos industrializados chegaram R\$ 559 milhões no setor automobilístico. O autor defende, contudo, que esses custos se justificam na medida em que o fomento a um setor cuja cadeia produtiva causa desdobramentos tanto para frente quanto para trás, é capaz de fomentar o crescimento econômico, corroborando a idéia inicial de política contra cíclica.

## 6. CONCLUSÕES

Com base em uma visão keynesiana, principalmente no que se refere a intervenção governamental na economia, o trabalho buscou analisar as medidas adotadas no enfrentamento da crise de 2008, principalmente no que se refere ao setor automobilístico. Buscou-se caracterizar o cenário econômico e apresentar o tratamento teórico-analítico keynesiano sobre a política anticíclica. Uma das principais medidas para o enfrentamento da crise foi a redução das alíquotas de IPI, e como o foco do trabalho é a indústria automobilística, analisou-se os impactos dessa redução sobre esse setor.

A crise financeira de 2008 obrigou os países a adotarem medidas que inicialmente reuniam esforços de crédito e fiscais para o enfrentamento do problema. No Brasil em especial foram adotadas políticas keynesianas onde o Estado interveio na economia na intenção de fomentar a demanda agregada, reduzir o desemprego e manter os níveis de renda. Essa nova postura do Estado brasileiro tem forte impacto na indústria da automobilística, buscando por meio de efeitos multiplicadores fomentar a demanda de toda a cadeia produtiva do setor.

A Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores afirma que pelo menos 28% do preço dos veículos entre mil e duas mil cilindradas são compostos por impostos. Esse número é tanto mais importante quando se averigua que aproximadamente 60% dos veículos vendidos no país são dessas faixas específicas. Foi considerando este contexto, no qual o governo brasileiro reduziu as alíquotas do imposto sobre produtos industrializados do setor automobilístico.

A medida foi adotada em dois momentos, de dezembro de 2008 a dezembro de 2010, e posteriormente de maio de 2012 a dezembro de 2014. Os efeitos foram positivos, fazendo com que o primeiro semestre de 2009 superasse em termos de venda o mesmo período do ano anterior. A redução do IPI fez com que o setor crescesse 13,4% nos seis primeiros meses de implantação.

Em maio de 2012 quando a medida foi novamente adotada, houve novamente um aumento das vendas de veículos. O impacto que a redução do IPI teve no setor

é consequência da mudança das expectativas dos consumidores. O Estado ao sinalizar a redução do imposto muda as expectativas dos agentes, no sentido de trazer a compra futura para o presente, quando sinaliza a possibilidade da volta das alíquotas anteriores.

Os custos para o Estado da desoneração do imposto são mais que compensados quando se realizam os efeitos multiplicadores na economia, principalmente quando se considera um setor importante para o crescimento econômico como o é o setor automobilístico.

Como recomendação para estudos futuros, sugere-se um estudo que leve em consideração direta a expectativa dos agentes econômicos diretamente envolvidos na cadeia produtiva da setor automobilístico, de forma que se possa comparar o impacto que o ajuste fiscal tem sobre as tendências futuras do setor, bem como as repercussões da política de redução do IPI no mercado de carros usados.

## REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, J. G. **Como o Brasil superou a crise**. In: Dossiê da crise II. AKB, 2010.
- ALVARENGA, G. V. et al. Políticas anticíclicas na indústria automobilística: uma análise de cointegração dos impactos da redução do IPI sobre as vendas de veículos. **IPEA: Texto para discussão 1512**. Rio de Janeiro - RJ, outubro de 2010.
- ADDIS, C. Cooperação e desenvolvimento no setor de autopeças. In: ARBIX, G. e ZILBOVICIUS, M. (Orgs.). **De JK a FHC, a reinvenção dos carros**. São Paulo: Scritta, 1997.
- ANFAVEA. A indústria automobilística de 1950 a 2006. In: ANFAVEA, **Indústria automotiva brasileira - 50 Anos**. São Paulo: ANFAVEA, 2006, p. 94 – 130. Disponível em: <[www.anfavea.com.br/50anos.html](http://www.anfavea.com.br/50anos.html)>. Acesso em: 10/11/2016.
- ASSEF, Roberto. **Guia prático de formação de preços**: aspectos mercadológicos, tributários e financeiros para pequenas e médias empresas. Rio de Janeiro: Campus, 1997.
- BACKER, Norton. **Contabilidade de Custos**. 2a.ed. São Paulo: McGraw-Hill, 1978.
- BONASSOLI, José Alberto. Artigo: **Ainda o problema dos impostos, a "mágica" que você não percebe....**, 2000. Disponível em <http://www.terraviva.pt/nazare/6877/IOB17ex.html>. Acesso em 15 de dezembro de 2016.
- BLACKWELL, R. D.; MINIARD, P. W.; ENGEL, J. F. **Comportamento do consumidor**: São Paulo: Pioneira Thompson Learning, 2005.
- BLANCHARD, O. **Macroeconomia**/ Olivier Blanchard; tradução: Cláudia Martins, Mônica Rosemberg; revisão técnica: Eliezer Martins Diniz. 4ª ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2007.
- BANCO CENTRAL DO BRASIL**. Indicadores Fiscais. Informações até junho de 2016. Série perguntas mais frequentes. Brasília – DF, 2016.
- CARDOSO, A. M. **Trabalhar, verbo transitivo**: destinos profissionais dos deserdados da indústria automobilística. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 2000.
- COGAN, Samuel. **Custos e preços formação e análise**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Pioneira, 2000.

- COGAN, Samuel. **Custos e Preços: formação e análise.** São Paulo: Pioneira, 1999.
- CREPALDI, Silvio Aparecido. **Contabilidade Gerencial: Teoria e prática.** 1 ed. São Paulo Atlas, 1998.
- FERREIRA FILHO, F.; PAULA, L. F. **Apresentação: Pode “Ela” Acontecer de Novo?** In: Dossiê da crise I. AKB, 2008.
- GOBETTI, S. W.; GOUVÊA, R. R.; SCHETTINI, B. P. Resultado fiscal estrutural: um passo para a institucionalização de políticas anticíclicas no Brasil. **IPEA: Texto para discussão 1515.** Brasília - DF, dezembro de 2010.
- HERMANN, J. Ascensão e queda da política fiscal: de Keynes ao “autismo fiscal” dos anos 1990-2000. **Anais...XXXIV Encontro Nacional de Economia,** 2006.
- JORGE, C. T.; MARTINS, N. M. **Política fiscal e a desaceleração da economia brasileira no governo Dilma (2010-2012).** In: Dossiê da crise IV. AKB, 2013.
- KEYNES, J. M. K. **Teoria Geral do Emprego, do Juro e da Moeda.** São Paulo: Editora círculo do livro Ltda, 1996.
- KRUGMAN, P. Cleaning up the economy. **The New York Times.**The Opinion Pages. Sept.6, 2012.  
Disponível em: <[http://www.nytimes.com/2012/09/07/opinion/krugman\\_cleaning-up-the-economy.html?rref=collection%2fcolumn%2fpaul\\_krugman&action=click&contentcollection=opinion&region=stream&module=stream\\_un t&version=latest&contentplacement=522&pgtype=collection](http://www.nytimes.com/2012/09/07/opinion/krugman_cleaning-up-the-economy.html?rref=collection%2fcolumn%2fpaul_krugman&action=click&contentcollection=opinion&region=stream&module=stream_un t&version=latest&contentplacement=522&pgtype=collection)>. Acesso em: 21 de maio de 2017.
- MANKIW, N. G. What would Keynes have done? **The New York Times.**Economic View. Nov. 28, 2008. Disponível em: <<http://www.nytimes.com/2008/11/30/business/economy/30view.html>>. Acesso em: 23 de maio de 2017.
- MANKIW, N. G. **Macroeconomia/** N. Gregory Mankiw; tradução e revisão técnica Teresa Cristina Padilha de Souza. [Reimpr.]. Rio de Janeiro: LTC, 2012.
- MISSIO, F. J.; ABRITA, M. B. **Crescimento e competitividade da economia brasileira: uma análise a partir de indicadores globais.** In: Dossiê da crise IV. AKB, 2013.
- MODENESI, A. M. et al. **Reestruturando o arcabouço de política econômica em um contexto de crise: em direção a uma nova convenção?** In: Dossiê da crise IV. AKB, 2013.

MOURA FILHO, Eduardo M. **Mercado automotivo**: gerando informações para a rede de distribuição de carros novos do grande. 263 folhas. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção). Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2007.

OREIRO, J. L.; PAULA, L. F. Keynes, política fiscal e a economia brasileira. **Valor Econômico**, v. 5, 2009.

PAULA, L. F.; MODENESI, A. M.; PIRES, M. C. C. **A tela do contágio das duas crises e as respostas da política econômica**. In: Dossiê da crise IV. AKB, 2013.

PRATES, D. M.; FREITAS, M. C. P. Crédito bancário corporativo no Brasil: evolução recente e perspectivas. **Revista de Economia Política**, v. 33, n. 2, p. 322-340, 2013.

RESENDE, M. F. C.; et al. **Câmbio, Salários, Política Fiscal e Coordenação do Investimento**. In: Dossiê da crise IV. AKB, 2013.

ROSSI, P. Regime macroeconômico e o projeto social-desenvolvimentista. **IPEA: Texto para discussão 2029**. Brasília-DF, janeiro de 2015.

SANTOS, R. S. Keynes e a proposta de administração política do capitalismo. **Revista Brasileira de Administração Política**, v. 1, n. 1, p. 99, 2008.

SOARES, S. et al. A crise internacional e possíveis repercussões: primeiras análises. Comunicado da Presidência. **Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA**. n. 16, janeiro de 2009.

SOUZA, Luciano B. **O Mercado Automotivo Do Grande Recife: Análise Atual E Perspectivas**. 163 Folhas. Tese (Mestrado em Engenharia de Produção). Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2004.

WOMACK, J. P.; JONES, D. T.; Ross, Daniel. **A máquina que mudou o mundo**: baseado no estudo do Massachusetts Institute of Technology sobre o futuro do automóvel. Rio de Janeiro: Campus, 2004.