

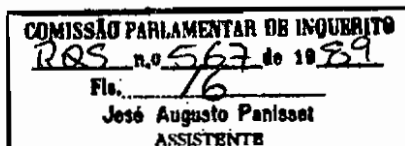


RELATÓRIO Nº 1, DE 1990

Da COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO, constituída com base no Requerimento nº 567, de 1989, do Senado Federal, destinada a apurar o que realmente está ocorrendo com a indústria automobilística brasileira, bem como avaliar o setor de autopeças por ser parte integrante de setor automobilístico nacional

I - Constituição da Comissão

A Comissão Parlamentar de Inquérito da Indústria Automobilística foi constituída, em 24.10.89, nos termos do art. 145, § 1º, do Regimento Interno do Senado Federal, para, no prazo de 30 dias, "apurar o que realmente está ocorrendo com a indústria automobilística brasileira que, em data de hoje, já possui em seus pártios cerca de 15 mil unidades estocadas, bem como avaliar o setor de autopeças que por sua vez é parte integrante do Sistema". Deven-do ser levado em conta que "este segmento econômico assinou acordo, setorial de aumento mensal de preços referendado pelos Ministros de Estado Márlson F. da Nóbrega e João Batista de Abreu".





O prazo previsto para a duração da Comissão Parlamentar de Inquérito foi posteriormente prorrogado por mais 60 dias, em 21 de novembro de 1989.

Toda a documentação relativa à constituição da Comissão se encontra anexa a este relatório.

II - Composição

Presidente: Senador Leopoldo Peres

Relator: Senador Gomes Carvalho

Titulares:

Senador Francisco Rollemberg

Senador Rui Bacelar

Senador João Menezes

Senador Carlos Alberto

Senador Pompeu de Souza

Suplentes:

Senador Raimundo Lira

Senador Nelson Wedekin

Senador Silvio Name

Senador Divaldo Suruagy

Senador Roberto Campos





III - Informativo das Reuniões

Primeira Reunião: 1º/11/89 - Instalação da Comissão e eleição do Presidente e Vice-Presidente e designação do Relator.

Segunda Reunião: 8/11/89 - Elaboração do roteiro dos trabalhos.

A partir da terceira reunião, a Comissão colheu, sucessivamente, os depoimentos das pessoas convocadas, cujos registros taquigráficos, anexos, constituem parte integrante deste Relatório.

Terceira Reunião: 9/11/89 - Depoimento do Dr. Pedro Eberhardt, Presidente do Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para veículos automotores - SINDIPECAS

Quarta Reunião: 21/11/89 - Depoimento do Dr. Jacy de Souza Mendonça, Presidente da ANFAVEA.

Quinta Reunião: 22/11/89 - Depoimento do Dr. Edgard de Abreu Cardoso, Secretário da Secretaria Especial de Abastecimento e Preços - SEAP.

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO
RDS n.º 567 de 10.89
Fls. 18
José Augusto Penisset
ASSISTENTE



IV - A Indústria Automobilística

A indústria automobilística brasileira se situa entre as onze mais importantes indústrias de fabricação de veículos do mundo.

Apresenta um faturamento de US\$ 12 bilhões e recolhe cerca de US\$ 2,3 bilhões em impostos.

Até o mês de outubro de 1989 apresentou uma produção acumulada de 20 (vinte) milhões de veículos produzidos e mais 1,1 milhão de tratores.

Esse setor oferece cerca de 140 mil empregos diretos que somados aos empregos indiretos e considerados os familiares dos empregados, atinge o total de 18 milhões de pessoas dependentes dessa atividade econômica. (Fonte: ANFAVEA).

A produção automobilística nacional experimentou taxas de crescimento crescentes nas décadas de 50, 60 e 70. A produção máxima da indústria, incluindo tratores, carros de passeio, caminhões e ônibus, se deu em 1980, quando saíram das linhas de montagens 1.165.174 unidades.

O ano de 1981 apresentou, no entanto, uma queda vertiginosa, quando foram produzidos 780.883 veículos. Os anos que se seguem mostram uma lenta recuperação do setor que ainda não conseguiu atingir a produção verificada em 1980.





A produção de 1989 deve repetir a registrada em 1988, que foi a segunda melhor da década (pouco mais de um milhão de unidades).

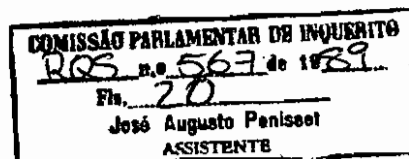
A indústria automobilística produz essencialmente para o mercado interno; contudo, nos últimos anos, vem registrando números expressivos na exportação de veículos. As exportações tiveram início na década de 70 e atingiram a sua melhor marca em 1987, quando as unidades exportadas registraram 37,6% do total da produção de veículos.

A partir de 1988 o mercado externo vem apresentando uma ligeira queda. Os resultados das exportações de veículos até outubro do corrente ano mostram que o setor exportou 21,8% a menos que o ano passado, para o mesmo período.

A queda nas exportações, aliadas à fraca recuperação do mercado interno, indica que a indústria automobilística passa por uma crise muito séria.

O que provocou a crise?

As causas são muitas. Dentre elas destacaremos algumas que consideramos as mais importantes:





1. Política governamental visando a reduzir a demanda automobilística.

Essa política criou obstáculos à compra de veículos através da redução do prazo de financiamento, do aumento da taxa de juros e da mudança das regras dos consórcios.

2. Política Salarial.

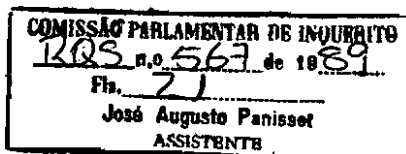
A política salarial reduz gradativamente o poder aquisitivo dos brasileiros, dificultando a aquisição de veículos novos.

3. Política Tributária.

A política tributária, com relação ao automóvel, tornou-se cada vez mais pesada a partir de 1964, quando os impostos representavam cerca de 20% do preço do veículo, até atingir, em 1986 (julho), mais de 200%, incluindo o depósito compulsório. Hoje a carga tributária representa aproximadamente 62% do preço de um automóvel vendido no Brasil.

Todas essas medidas trazem prejuízos à evolução da indústria, que, para sobreviver, teve de expandir as suas vendas no mercado externo.

Essa situação prejudicou, também, os investimentos no setor. As aplicações realizadas foram apenas no sentido de atualização dos veículos. Não houve preocupação em aumentar a capacidade





SENADO FEDERAL

produtiva. As razões são simples: não havia mercado e não havia estímulo econômico que justificasse novos investimentos.

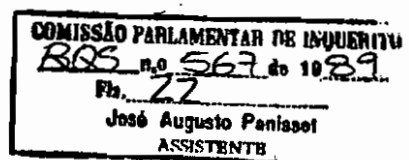
As consequências atingiram, ainda, a indústria de autopeças que, para sobreviver, teve, também, que procurar o mercado externo.

Em 1980, o mercado interno para as indústrias de autopeças representava cerca de 95% das vendas; em 1988, passou a representar 85%.

O mercado para o setor de autopeças está hoje dividido da seguinte forma: 55% do faturamento é destinado à indústria automobilística nacional; 30% ao mercado de reposição; e 15% ao mercado externo.

O setor não passa por uma crise de mercado. Os dados indicam que a capacidade ociosa tem sido de 13%; o nível de emprego alcançou a melhor marca da sua história - 300 mil empregos diretos; o faturamento deve atingir US\$ 11 bilhões (equivalente ao faturamento da indústria automobilística); e as exportações devem render US\$ 2,4 bilhões.

Ao contrário do setor automobilístico, os investimentos têm sido constantes. Foram investidos US\$ 1,3 bilhões no triênio 86-88 e deverão ser investidos mais US\$ 2,0 bilhões no triênio 89-91.





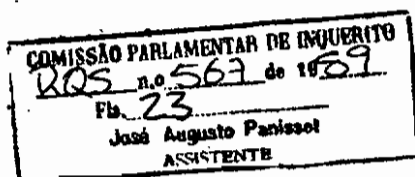
O mercado externo foi a grande válvula de saída para a indústria de autopeças que, no entanto, sofre as consequências de uma política cambial que vem prejudicando as exportações.

Segundo informações do SINDIPEÇAS, o setor pode dobrar, em cinco anos, o volume das suas exportações, desde que "o País volte a conviver com a prática de uma política cambial saudável".

Ainda, segundo o SINDIPEÇAS, "o setor tem condições de ajudar a indústria automobilística a dobrar a atual produção de carros novos em cinco anos, bastando que haja um planejamento sério e mercado".

Face à situação apresentada, quais as circunstâncias que levaram a indústria automobilística nacional a registrar 26 mil veículos inacabados nos seus pátios?

A indústria automobilística alega duas dificuldades: as negociações salariais, com exigências dos trabalhadores superiores ao que pode ser concedido pela política oficial, resultando um sério impasse entre as partes e, conseqüentemente, gerando greves prolongadas; e a "absurda política oficial de controle e limitação de preços".





A política de preços que, segundo a ANFAVEA, são sempre insuficientes para remunerar os custos de produção dos fornecedores e das montadoras, só poderia acarretar novos impasses e redução da produção.

Para a ANFAVEA os preços de alguns insumos, este ano, tiveram as seguintes variações: aço plano, 1494,75%; pneus, 1554,6%; forjados, 1263,18%; vidros, 1120,59%; e autopeças, 1.061,83%. Esses aumentos geraram custos adicionais na produção de 983,89%.

A indústria automobilística sofreu, ainda, uma outra dificuldade proveniente das suas concessionárias, que chegaram a suspender a aquisição de veículos novos das montadoras para forçar uma redução na velocidade com que os preços estavam sendo reajustados.

Todos esses problemas repercutiram, como já foi assinalado, nas exportações e no volume da produção destinada ao mercado interno.

Os problemas com a exportação começaram a aparecer com a mudança da política econômica. Os produtos, antes isentos de tributação, passaram a ser taxados; e a taxa cambial que antes permitia uma relativa vantagem competitiva, passou a ser mantida artificialmente baixa, tirando qualquer possibilidade de concorrer com os produtos estrangeiros. Para agravar a situação, o Governo proibiu a atualização tecnológica dos veículos fabricados no Brasil, o

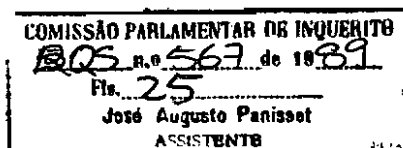


SENADO FEDERAL

que deixou o produto brasileiro em situação de inferioridade frente aos veículos produzidos na Europa, Ásia e Estados Unidos. O mercado externo, portanto, tende a ser cada vez menor para os produtos gerados no País.

O controle de preços afetou o abastecimento. Há um desabastecimento relativo no mercado, apesar de o mercado interno ter absorvido este ano 4,4% a mais do que no ano passado, em decorrência de uma demanda que não pode ser satisfeita. A política de controle de preços está prejudicando a relação entre montadoras e a indústria de autopeças. Estas reduziram o ritmo de entrega de peças "porque não aceitam pagamento em prazo de 30 dias". Elas reivindicam pagamentos quinzenais, o que, segundo o Presidente da ANFAVEA, representaria custos adicionais que teriam que ser repassados ao produto final.

O consumidor é, também, punido pelo controle de preços. Primeiro, devido ao desabastecimento que gera um aumento indevido no preço dos produtos. Segundo, devido ao desequilíbrio entre a oferta abundante e a demanda - nesse caso, em que a oferta supera a demanda, num mercado livre, o preço tenderia a cair; mas, no Brasil, o distribuidor não pode vender abaixo da tabela estipulada pelo CIP. O concessionário que assim proceder é punido de conformidade com a lei em vigor.





SENADO FEDERAL

A consequência final dessa situação é a perda de produção da ordem de 92.536 veículos, até outubro do corrente ano, a existência de 26.000 veículos inacabados nos pátios das montadoras e um impasse no fornecimento de autopeças à indústria automobilística.

V - Os Depoimentos

1. A grande celeuma a respeito da indústria automobilística gira em torno da política de controle dos preços

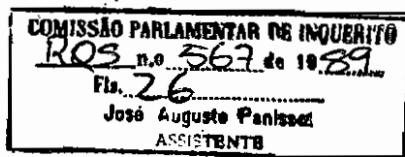
Vejamos as opiniões que, ao longo dos depoimentos, foram emitidas sobre a questão em referência.

Dr. Pedro Eberhardt - reunião de 09/11/89

O ilustre Diretor presidente do SINDIPEÇAS, no seu depoimento, afirmou:

"O ano de 1989 está sendo marcado por uma série de acontecimentos que têm interferido negativamente na cadeia produtiva, envolvendo o setor automotivo. Entre eles, podemos destacar alguns:

.. Decretação do Plano Verão, em janeiro, seguido de congelamento de preços, que provocou uma mensa defasagem de preços em todo o setor.





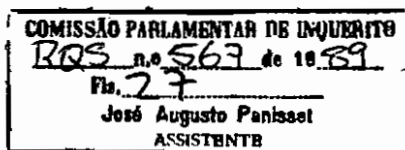
SENADO FEDERAL

- „ Greves generalizadas nos meses de março e abril, atingindo diretamente indústrias montadoras e de autopeças.
- „ Volta ao controle de preços por parte do CIP, com o final do Plano Verão, provocando distorções de toda ordem nos preços dos produtos, em função de autorização de repasses inferiores às reais necessidades dos produtores.
- „ Implantação da Câmara Setorial do Setor Automotivo, em outubro, que, embora já esteja contribuindo para disciplinar melhor a questão do repasse de custos para os preços, continua com a política de segurar índices e protelar datas de reajustes.”

“DEFASAGEM

“O aumento médio de custos do setor no período, conforme processos protocolados no CIP (base 15.12.88 a 16.10.89), foi de 612,70%”

“Nesse mesmo período, os repasses autorizados pelo CIP para o setor, concedidos a partir de 28.04.89 em função do fim do Plano Verão, somados ao percentual médio de 10,37% que foi repassado para as nossas indústrias por força da redução do IPI determinada pelo Ministério da Fazenda, chegam a 479,12%”





"Dessa forma, a defasagem ainda acumulada pelas indústrias de autopeças é de 23,07% nos preços a vista. Isso até o último dia 16 de outubro."

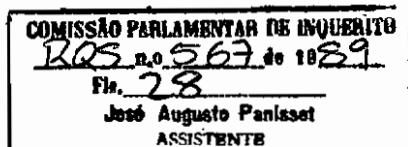
"Os insumos que mais pressionaram nossos custos, nessa fase, foram:

- „ aços planos e não planos
- „ metais não ferrosos e suas ligas, notadamente cobre, alumínio, níquel e estanho - alguns, inclusive, cotados em dólares
- „ derivados de petróleo, com correção de preços acima do IPC mensal
- „ energia elétrica, também reajustada acima do IPC mensal.

"Cumprе ressaltar que o setor é um dos segmentos industriais de maior consumo de produtos metálicos e que atualmente vem sofrendo impacto de custos que vão além dos 55% ao mês."

"SISTEMÁTICA DE REAJUSTE NO SETOR

"As indústrias de autopeças enfrentam um quadro absolutamente desfavorável no que concerne à prática de reajustes de preços. Enquanto o aumento de matérias-primas e

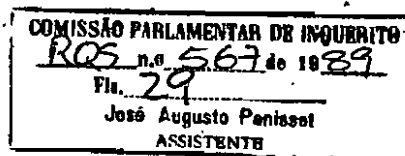




insumos tem prática imediata, o repasse de tais custos, ao contrário, não é automático e tem de passar por análises distintas tanto no CIP como nas montadoras. A situação é ainda mais desfavorável considerando-se que o setor é obrigado a trabalhar com prazos de faturamento de 30 dias, em média.

"Além disso, enquanto as montadoras ficam automaticamente autorizadas a praticar seus novos preços, a partir de uma simples autorização do CIP, os produtores de autopças, com a mesma autorização, acabam não sendo premiados por reajustes automáticos. As empresas precisam brigar individualmente, para obter os seus reajustes. O que não deixa de ser uma situação também desfavorável, já que qualquer dia perdido, nesse processo, aumenta o prejuízo dos fornecedores.

"Esse quadro provoca, nas empresas, uma sobrecarga que, aos níveis inflacionários de hoje, jamais se consegue superar. Os resíduos são acumulados e acabam sendo indesejavelmente absorvidos pelos fornecedores, pois as constantes mudanças na política econômica vão alterando as regras de reajustes de preços e as diferenças acumuladas deixam de ser discutivas pelo cliente.



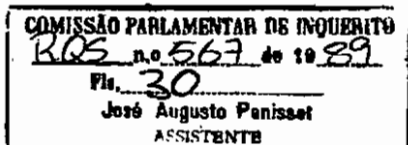


"Todos os planos econômicos, dos últimos anos, deixaram resíduos que acabaram absorvidos pelo setor de autopeças e nunca mais voltaram a ser discutidos pelo segmento montador."

"ABASTECIMENTO - SITUAÇÃO ATUAL

"Obviamente, numa cadeia produtiva tão complexa como a que envolve o setor automotivo é impossível que periodicamente não haja algum tipo de problema, envolvendo o suprimento de produtos. São centenas de fornecedores, responsáveis pela produção de milhares de itens. Um simples parafuso, por vezes, pode paralisar a linha de montagem ou obrigar as indústrias montadoras a acumularem carros em seus pátios. Mas isso é preciso ficar bem claro, não é regra e sim exceção."

"Ao longo de todo esse ano, excluindo-se os meses de março e abril, quando nossas empresas conviveram com uma greve generalizada de praticamente um mês, o suprimento de autopeças para a indústria terminal foi absolutamente normal. Os problemas, conforme frisamos acima, ficaram por conta das exceções, como o recente caso da greve que paralisou as atividades da Bundy do Brasil, única fabricante de tubos de freios do País, por exatos 28 dias, que acabou paralisando a linha de montagem de várias indústrias. Ou-





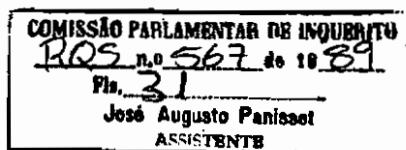
tras empresas que mantiveram fluxo irregular no fornecimento, o fizeram em razão de problemas comerciais ou mesmo pela dificuldade em comprar determinadas matérias-primas." (Transcrito das notas taquigráficas da Reunião da CPI do dia 9/11/89).

Dr. Jacy de Souza Mendonça - Reunião de 21.11.89

O Presidente da ANFAVEA fez as seguintes declarações a respeito do controle de preços:

"Um jogo de circunstâncias dificulta ou impede o crescimento da produção. Os fornecedores, já o dissemos, diversificaram ou abriram outros canais de distribuição de seus produtos. Esta já é uma razão suficiente para limitar o incremento da produção. A situação é agravada, porém, pela ingerência estatal nas relações entre montadoras e fornecedores, que exige alguma consideração à parte.

"A partir de 1967, criou-se lentamente no Brasil o hábito de os burocratas tomarem decisões pelos administradores das empresas. E exatamente as mais graves e mais importantes decisões. O hábito começou discretamente, por um esquema de estímulo à manutenção de preços e passou por todas as formas possíveis de controles. Chamou-se às vezes liberdade vigiada, outras congelamento de preços e atualmente decisão setorial. Na verdade, é o Estado decidindo

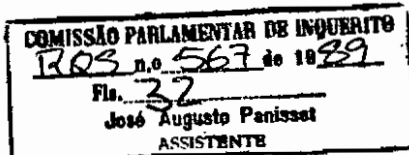




naquilo que não é de sua competência, decidindo pelas empresas sobre os assuntos mais sérios de sua administração. Assim o País afugentou os investimentos e determinou a fuga de capitais, o que qualquer estatística oficial do Banco Central demonstra (7). Resultou para o setor alguma coisa bem mais grave. Foram 5 anos de balanços negativos entre 81 e 87, a duras penas reparados nos anos de 1985, 1986 e 1988 - (gráfico 6). Pior do que isso foi o gravíssimo desajuste nas relações entre os fabricantes de veículos seus trabalhadores e seus fornecedores. Vejamos estes últimos, que é matéria específica dessa CPI.

"Todos os meses as fábricas de automóveis apresentam ao CIP suas planilhas de custos acrescidos nos últimos 30 dias. Estão à disposição dos senhores as planilhas setoriais entregues ao Conselho Interministerial de Preços, o CIP, mês a mês (anexas).

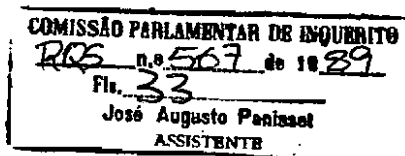
"Tendo ocorrido aumento nos bens que compõem um veículo e tendo as montadoras já pago esse acréscimo, solicitam elas autorização ao CIP para aumentar o preço final de seus produtos na mesma proporção. O resultado histórico é um tratamento arbitrário, que autoriza esse aumento em percentuais abaixo do realmente incorrido, com atrasos incriveis e inexplicáveis. Já vivemos de tudo. Períodos nos quais pedíamos o aumento e aguardávamos a boa vontade do CIP, períodos em que éramos autorizados a praticar o au-





mento para comprovação futura e até alguns sistemas mistos. Já tivemos assinados por Ministros de Estado estabelecendo regras para tais atos, simplesmente descumpridos. Recentemente assinamos um desses acordos para prática automática de repasses parciais de custos (90% do IPC do último mês) e deliberação em Câmara Setorial de empresários sobre o excedente, acordo porém que também durou inexplicavelmente pouco mais de um mês. Toda essa intromissão é proibida pela Constituição Federal de 1988, que os senhores elaboraram, a qual se firma enfaticamente nos princípios da livre iniciativa e livre concorrência, a qual, embora admita a intervenção estatal na economia, não admite o controle de preços como uma dessas intervenções. Apesar disso, o sistema de controle de preços continua a existir, como se a Constituição Federal de 1988 não tivesse sido promulgada.

"Pois bem, como o sistema prevê às empresas o repasse de custos já incorridos, devem elas sempre bancar por antecipação os aumentos necessários aos fornecedores. Vejam o efeito desse sistema através do gráfico 7. Esta sistemática limita ou impossibilita a negociação normal com fornecedores. Qualquer aumento concedido a eles só será compensado quando o Governo quiser e na proporção e limite que ele quiser. Aí está a causa dos grandes males dos últimos anos. Os fornecedores evidentemente não podem ser obrigados a produzir e vender a preços economicamente na-

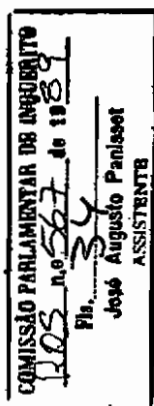
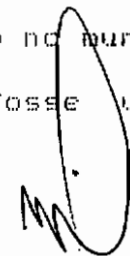




ceitáveis. Como consequência, eles suspendem ou reduzem drasticamente os fornecimentos. Então, a falta de uma peça faz com se tenha que reduzir a produção ou produzir veículos incompletos, que ficam nos pátios aguardando acabamento.

"Não só os fornecedores são prejudicados pela política oficial de preços. Também os trabalhadores, porque as empresas, sem liberdade para negociar com os sindicatos, são forçadas a conter os salários. O problema retorna, porém, porque a resposta dos operários é a greve, que outra vez resulta em parada da produção.

"Atingidos são também os distribuidores, e de diversas maneiras. A primeira, por falta de abastecimento. Se é certo que, no corrente ano, já entregamos a nossos concessionários 4,4% a mais do que no ano passado, conforme demonstra o gráfico 8, é também certo que eles poderiam ter vendido ainda mais e por isso reclamam, com justa razão. Há, pois, um desabastecimento relativo do mercado, em decorrência ao engessamento do setor. Todo desabastecimento desarranja os preços. A mais elementar lei econômica torna possível aos distribuidores, em razão da baixa oferta, praticar preços acima da tabela oficial. Eles passam então a ser perseguidos pela fiscalização tributária porque cederam à lei de mercado, como se isso fosse ilícito no mundo capitalista, como se a livre concorrência não fosse um princípio constitucional em nosso País.

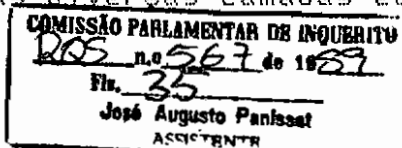




"Prejudicado por esta política de preços é também o consumidor. Em primeiro lugar, pelo desabastecimento, pela falta do produto que ele deseja, na hora que ele deseja; mas também pelo aumento extraordinário do preço a que a oferta reprimida dá ensejo. É curioso que a lei de mercado funcione contra o consumidor na hora em que o preço aumenta e também no momento inverso, ou seja, quando a oferta de produtos é superior à demanda. Nesse momento, seria natural que o distribuidor praticasse preços abaixo da tabela. Acontece que a lei em vigor o proíbe, a ponto de punir o concessionário que assim o proceder. (Transcrito das notas taquigráficas da Reunião da CPI do dia 9/11/89).

A respeito do assunto, assim se manifestou o Secretário da SEAP: Dr. Edgard de Abreu Cardoso:

"Primeiramente, gostaria de expressar a nossa satisfação de, praticamente, cumprir com o dever de vir até a esta Casa prestar esclarecimentos. Entendo que o relacionamento democrático determina, não só a prestação de contas, como a prestação de todas as informações pelos órgãos do Poder Executivo, para que o Congresso Nacional, no uso pleno de suas atribuições, consiga decidir, perante os problemas que surgem nas diversas camadas econômica, política





e social, o que é, do nosso ponto de vista profissional, onde nos colocamos, altamente meritório.

"Inicialmente, gostaria de falar um pouco sobre essa figura, às vezes, criticada - diria que a maioria das vezes é criticada - que é o CIP - (Conselho Interministerial de Preços).

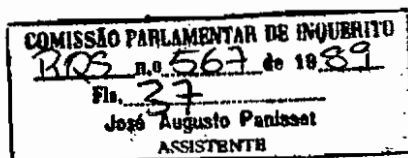
"O Conselho Interministerial de Preços tem a sua formação através de um decreto, posteriormente regulamentado no sentido de que são diversos Ministros de Estados que participam do Colegiado que é presidido pelo Ministro da Fazenda, antigamente foi presidido até pelo Ministério da Indústria e Comércio até mesmo pela Secretaria de Planejamento, da Presidência da República. Na atual conjuntura ele é presidido pelo Ministro da Fazenda, bem como integrantes o Ministério da Agricultura, Secretaria de Planejamento, Ministério do Trabalho e o Ministério da Indústria e Comércio, então é um colegiado de Ministros que traça as normas diante das quais se trilha a parte prática do controle de preços, a parte executiva que é exercida pela Secretaria Especial de Abastecimento de Preços. Como, efetivamente, os Ministros só dão as diretrizes, até algum tempo havia o que chamávamos o Colegiado de Representantes dos diversos Ministros onde todos os representantes dos ministros tinham assento e havia reuniões semanais para





SENADO FEDERAL

deliberação de pautas que eram esclarecidas pelas empresas pleiteantes através da formação de um processo onde figurava uma série de informações e basicamente o que mais prepondera é a questão da estrutura de custos da empresa. Estrutura de custos do produto. Então, com base nessa estrutura de custos é que se faz as avaliações técnicas e se fortifica, as informações que são prestadas, eventualmente se pede informações adicionais, se confirma nossos fiscais, verifica-se que essas notas são representativas dentro da empresa, se não há troca de fonte fornecedora, então há uma série de trabalhos no sentido de identificar a realidade daquela estrutura de custos. Quando a inflação atinge patamares, digamos, modestos, o CIP tem uma certa agilidade em termos de executar as suas funções e o fundamento da existência do CIP é que como País não é uma economia aberta, ou seja, não tem um livre fluxo de bens e serviços com o exterior, pela própria formação do processo industrial brasileiro há um caráter bastante protecionista, seja na forma da implantação de novas indústrias, seja na forma de barreira, seja na forma do próprio comportamento administrativo do licenciamento de importações o fato é que não se consegue ter uma agilidade de comercialização industrial que seria desejável, como é o modelo dos países mais adiantados. E ainda assim - sempre temos dito, tanto no Senado quanto na Câmara Federal - a dificuldade da não existência de uma legislação que coíba o abuso do poder econômico de uma forma mais moderna, temos,

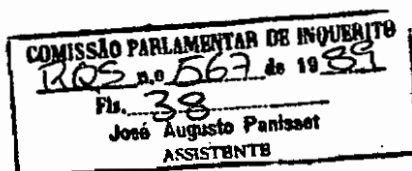




SENADO FEDERAL

basicamente, tratando dessa área o CAD que tem feito sensíveis progresso mais ainda precisamos melhorar mais a legislação, porque na falta de uma legislação específica que, digamos, dificulte a formação de trusts, dificulte a formação de cartéis que defende o consumidor, e aí vamos falar do consumidor como pessoa física, ou seja, a pessoa que vai ao supermercado, ou uma pessoa jurídica, uma empresa comprando de outra empresa. Como a formação industrial é oligopolizada, as empresas vendedoras, sejam as de insumos básicos, intermediários de insumo de produtos finais, tem uma capacidade de influir em preço ou condições de abastecimento, assim sendo, para a defesa do consumidor, na falta desses dois instrumentos, existe o que chamaríamos de visão administrativas de governo, à visão administrativa do Executivo, no sentido que cabe um órgão de proteção aos consumidores procurando fazer com que os preços praticados dentro daquele que seria o mais essencial da economia e aí não é só o controle da inflação, mas determinados produtos essenciais dentro da economia, tenham o seu controle de preços baseados, fundamentalmente, em evolução de custos e a concessão de uma margem razoável.

"De uma forma geral, ainda quando a inflação é modesta, as grandes discussões não são em termos de repasse de custos. Os repasses de custos basicamente são aceitos pelas empresas, as grandes discussões são em torno da margem de lucro. O CIP se baseia não só na estrutura de custos,





SENADO FEDERAL

mas também em levantamento de balanços, onde se procura trabalhar com uma margem de lucro que seja razoável para que haja o retorno do investimento em, aproximadamente, oito anos, que é uma média que consideramos. Alguns segmentos consideramos seis anos, outros em nove ou dez anos. Então, imaginando que o retorno do capital aplicado possa ser feito em oito anos, estabelecêssemos, dentro dos levantamentos de balanço, o que seria a margem de rentabilidade da empresa e essa margem, evidentemente, é amplamente discutida. Se no simples repasse de custos a questão é razoavelmente transparente, porque são notas fiscais, são critérios de mão-de-obra que se aplicam, na discussão da margem a situação fica muito delicada, porque, evidentemente as empresas, ou, os setores procuram utilizar o máximo de seu poder de pressão, o que é grande, no sentido de buscar uma melhor posição de mercado, eles tem resultados a oferecer, sejam os próprios proprietários, ou sejam, digamos, assim, empresários profissionais, mas eles tem que apresentar um determinado resultado.

"Então, a discussão da margem é crucial. Quando a inflação toma valores mais elevados o controle de preços fica mais difícil dentro desse modelo que se ajusta a inflação menores, porque, evidentemente, a empresa entra com um processo que passa por um crivo técnico, a partir daí então é analisado pelo plenário e colocado em execução com intervalos de, entre a apuração de custos pela empresa e a





SENADO FEDERAL

prática, cerca de 45 dias. Então 45 dias a uma inflação elevada, realmente, a situação fica muito difícil. Assim, entre os Ministros, decidiu-se pela nova sistemática que estamos aplicando, que é a possibilidade de, uma vez por mês, a empresa poder rodar, automaticamente 90% do IPC, do mês anterior." (transcrito das notas taquigráficas da CPI em Reunião do dia 22/11/89).

2. A Oligopolização do Setor

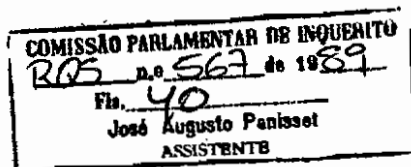
Outro aspecto importante que também merece realce é o da oligopolização do setor. A esse respeito, assim se manifesta o Presidente do SINDIPEÇAS.

Dr. Pedro Eberhardt:

"Em 1980, o setor de autopeças tinha uma dependência da indústria automobilística brasileira da ordem de até 90%. Então, estávamos 90% na mão da indústria automobilística. Tivemos uma crise muito grande em 1981."

O depoente se referia a falta de petróleo que fez com que a produção de veículos caísse de 1,1 milhões de unidades para 684.000

"...fez com que o setor despencasse para menos de 50% de sua produção"





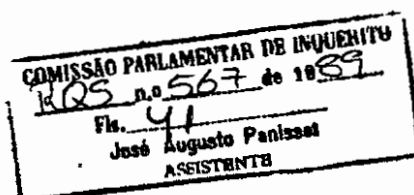
SENADO FEDERAL

"O resultado disso foi para nós uma lição também. Então desde 83, quando assumi a entidade, tenho feito um trabalho muito grande no sentido de que não podemos depender tanto da indústria automobilística, de um único cliente. Temos que nos preparar, porque pode acontecer uma crise novamente, e aí seria um desastre para todo mundo."

"Hoje, o percentual está dividido da seguinte forma: aproximadamente 55% destinado à indústria automobilística; 30% ao mercado de reposição; e 15% exportação."

"Para dar uma idéia, Senador, tínhamos há três anos uma exportação de 600 milhões de dólares/ano, quase 700 milhões de dólares/ano. Hoje, para este ano estamos falando em 2 bilhões e 400 milhões de dólares."

"Triplicamos as nossas exportações nos últimos quatro, cinco anos. É um dado fantástico, vai ser recorde novamente, mas isso demonstra o esforço que o setor tem feito para seguir um outro canal depender, cada vez menos, da indústria automobilística." (Transcrito das notas taquigráficas da Reunião da CPI, do dia 9/11/89).





SENADO FEDERAL

O depoimento do Dr. Jacy de Souza Mendonça, mostra que a indústria automobilística também depende de um setor monopolizado.

Vejamos o depoimento do Presidente da ANFAVEA:

"O corrente mês de outubro nos surpreendeu principalmente com uma greve na BUNDY TUBING, uma fornecedora exclusiva de tubos de freios para toda a indústria automobilística. Somente saíram das linhas de produção os veículos pesados (caminhões e tratores) que não dependem desse item e, dentre dois veículos leves, aqueles que puderam ser abastecidos com eventual estoque, com utilização de peças originalmente destinadas à reposição ou com importação de urgência, quando possível."

"Se a greve desse fornecedor foi a "conditio sine qua non" pela qual ocorreu o volume extraordinário de carros incompletos nos pátios e uma perda elevadíssima de produção em relação ao programado, é certo que, se a BUNDY não estivesse parada, pelo menos 40% do problemas continuaria existindo, em virtude de dificuldades nas negociações com fornecedores, conforme já referi." (transcrito das notas taquigráficas da Reunião de 21/11/89).





SENADO FEDERAL

As declarações do Dr. Edgard de Abreu Cardoso, Secretário da SEAP, confirmam que tanto a indústria automobilística como a de autopeças são setores oligopolizados.

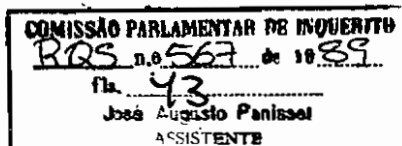
Vejamos as declarações:

"Como a formação industrial é oligopolizada, as empresas vendedoras, sejam as de insumo básico, intermediários ou mesmo de produtos finais, têm uma capacidade de influir em preço ou condições de abastecimento".

"Eu estou sabendo da discussão de montadoras, autopeças e tal. Mas, realmente, um setor delicado é o segmento de autopeças porque autopeças também participa desse esquema de reserva de mercado."

"O número de empresas existentes, é de cerca de 470 a 500, produtoras de autopeças, mas, se examinarmos todos os componentes de um automóvel, indentificamos, por segmento, um número restrito de empresas. Por exemplo: temos dois ou três produtores de rodas; freios, se não engano, temos um preponderante e um segundo que é mais uma alternativa."

"As empresas montadoras não trabalham com estoques elevados, segundo eles não há como administrar-se um estoque elevado. São estoques bastante restritos. E quando há uma ocorrência de um evento qualquer com uma montadora,





SENADO FEDERAL

com uma empresa de autopeças, isso pode determinar a paralisação da linha de produção".

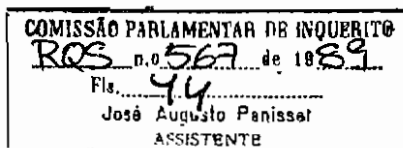
"Eventualmente, os carros podem sair da linha de produção e depois voltarem, mas existem itens que não dá nem para sair da linha de produção porque eles param.

"Então, essa tem sido uma das dificuldades do setor. O setor tem pleiteado, inclusive, a possibilidade de liberação de importações e é uma dificuldade.

"O que poderíamos dizer é que, dentro desse contexto de sistema protecionista, vamos chamar assim, de empresa nacional, a empresa instalada no País, melhor dizendo, queremos dizer o seguinte: para a empresa automobilística, existe uma certa reserva de mercado, mas também existe uma proibição que é uma coisa interessante.

"O CDI, na época em que aprovou os projetos da indústria automobilística, proibiu a verticalização. A montadora não pode se verticalizar. A única exceção que temos, que eu conheço, é - automobilística como um todo - a HONDA motociclista em Manaus.

"Manaus, como tem uma legislação diferente, ela pode se verticalizar e lá ela tem um determinado desempenho. Mas, no Sul do País, na região Sudeste, ela não pode se





verticalizar. Então, ela passa a depender das autopeças, que foi uma fórmula que se encontrou, naquela oportunidade, para fazer o desenvolvimento do parque industrial de autopeças no País.

"Foi uma forma válida, naquela época, mas que, evidentemente, passadas algumas décadas, tem que ser rediscutida.

"Então, há toda uma dificuldade em ajustar preços de autopeças com preços de automóveis". (transcrito das notas taquigráficas da Reunião da CPI do dia 22/11/89).

3 - Liberdade de Mercado

A questão da liberdade de mercado foi abordada de forma positiva pelos depoentes.

Vejamos as declarações do Dr. Jacy Mendonça a respeito do assunto:

"Estranhamente, numa época em que o mundo todo está rompendo os muros que o separam, o Brasil quer se isolar: são as nossas reservas, os impedimentos nossos à importa-

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO
RDS nº 567 de 18.89.
Fls. 45
José Augusto Panisset
ASSISTENTE

MA



SENADO FEDERAL

ção, as dificuldades à exportação e aqui acuso muitos empresários e industriais que têm essa mentalidade já assumida. O Brasil tem que se abrir ao mundo."

"Às vezes, nos colocam o tema "A importação de automóveis" - defendemos a importação de automóveis. Há produtos automobilísticos que não temos condições de produzir aqui e nem teria sentido fazê-lo. Por que não importar, para quem quiser adquirir? Por que não? Muitas vezes nos tocam o tema "Outras indústrias automobilísticas". Por que não? Venham por favor. Nós batemos a porta, pedindo que venham outras indústrias automobilísticas, aqui, assumir posição, produzir aqui dentro. É pelo bem do novo País."

"Infelizmente, tudo isso tem essas condicionantes. Enquanto tivermos todo esse quadro que desenhei a pouco, ninguém quer vir mais trabalhar conosco. Ou põe um pé e fica aguardando a oportunidade para pôr o outro, se e quando as circunstâncias forem convenientes. É o fechamento do Brasil. Não são só os incentivos, os benefícios, é essa política toda de fechamento, de enclausuramento do País, tem que acabar". (transcrito das notas taquigráficas da Reunião da CPI do dia 21/11/89).

O depoimento do Secretário da SEAP traz mais luz a questão.

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO	
RQS	n.º 567 de 10.89
Fls.	46
José Augusto Penissal	
ASSISTENTE	



SENADO FEDERAL

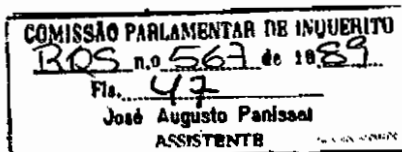
Vejamos as declarações do Dr. Edgard de Abreu Cardoso:

"Se conseguirmos abrir a economia. Nesses setores que V.Exa. citou, há alguns delicados. Por exemplo, no de cimento, é difícil ter um tráfego internacional, mas, no de automóvel e de peças, é possível uma liberdade de preços.

"Haveria de se chegar a um equilíbrio, mas os setores oligopolizados têm condições de administrar a oferta, que é um negócio muito sério. É possível reduzir a oferta dos produtos no mercado interno, elevar os preços e manter a margem de rentabilidade. Isso é possível fazer."

"Então, a plena liberdade no mercado na qual, acredito e, pela qual, me bato, por incrível que pareça, sendo da SEAP e do CIP, isso só seria possível se a economia fosse aberta, do tipo da economia americana ou japonesa. Se o empresário nacional decide importar e paga os direitos e tarifas vigentes, ele tem plena condição de importar o seu produto. Da mesma forma, se ele quiser exportar, não há nenhum impedimento ou proteção ao mercado interno para que ele possa vender."

"A formação industrial brasileira é um pouco diferente. Tivemos decisões de empresas que foram localizadas. Fechou-se o mercado e se deu garantia de mercado para





SENADO FEDERAL

elas. E outras empresas que faziam o mesmo produto foram impedidas de vender no mercado interno. Tiveram que recorrer à exportação ou vender através da empresa que se colocava."

"Realmente, essa proteção à empresa nacional, válida durante um determinado período de tempo, hoje eu diria que está superada; temos que buscar novos caminhos. Eu diria ainda, Sr. Presidente, apenas para complementar a ideia, que a abertura internacional de mercado é uma condição sine qua non para a liberdade de preço no mercado interno." (transcrito das notas taquigráficas da Reunião da CPI do dia 22/11/89).

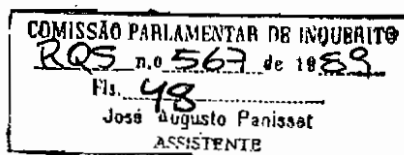
4 - Defasagem de Preços

Outra questão de grande relevância refere-se a defasagem de preços na indústria automobilística.

Vejamos os depoimentos:

Dr. Pedro Eberhardt - Presidente do Sindipeças:

"Devo esclarecer o seguinte: que esses 6,72% vieram, mas a nossa defasagem é ainda de 23%; então é ainda insuficiente." (transcrito das notas taquigráficas da Reunião da CPI, do dia 9/11/89).

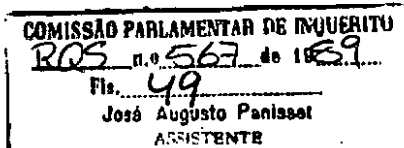




SENADO FEDERAL

Dr. Jacy de Souza Mendonça - Presidente da ANFAVEA

"É necessário também dizer alguma coisa sobre os preços e custos do setor. Analisem, por obséquio, os gráficos 12 e 13. De Janeiro de 1989 até hoje os custos de produção dos veículos subiram 983% - está no gráfico 12. mas vejam os outros itens. Aço plano subiu 1.442,75%. Os pneus subiram 1.551,61%. Os forjados subiram 1.263,98%. Os vidros, 1.120,59%. Autopeças, 1.061,83%. Isto tudo forma um custo para o automóvel que não é a soma, porque cada um desses itens tem um peso especial. Então o resultado é um custo total de 983,89% sobre o automóvel. O custo de fabricação de um automóvel, durante o ano, até o dia 16, subiu 983,89%. Vejam na página seguinte. O custo volta a aparecer como última coluna do gráfico 13. E aqui os senhores têm a possibilidade de comparar esse custo com o IPC. O IPC - preciso dar um esclarecimento aos senhores sobre isto aqui. Usei aqui nessas colunas, para fixar o 962 do IPC. 981 do IGP, o seguinte sistema: temos aqui os índices publicados até 31 de outubro, que chegaram a 758,08%. Acontece que estamos no dia 20, estamos a dois terços da inflação incorrida durante o mês de novembro, portanto. Se consideramos que a inflação de novembro será igual a de outubro, não terá nenhum aumento, tomamos dois terços dessa inflação e colocamos aqui. Resultou isto: 962 seria, hoje, o IPC, 981 o IGP, 983 o INPC, 965 o IPA. O custo da indústria automobilística subiu 984% e o preço autorizado 888%. Insisto nisto para mostrar aos senhores que, durante





SENADO FEDERAL

o ano de 1989; a evolução dos preços dos veículos automotores foi até agora inferior à dos índices oficiais que medem a inflação.

"Tenho que aproveitar o parêntese para dizer aos senhores o seguinte: não temos nada a ver com o IGP. Não temos nada a ver com o IPC. Por que o IPC é uma cesta integrada por bens que compõem o consumo de uma família média, e a nossa cesta é a cesta do aço, do cobre, do chumbo, das peças, das borrachas."

"Se os nossos insumos sobem mais do que os insumos que montam a cesta do IPC, os nossos custos subirão mais e nós não temos por que nos comparar."

"No entanto, é importante essa referência porque os salários são tratados em função do IPC e daí se torna importante."

"Bom, o automóvel está longe de ser o produto que apresenta maior alta de preços." (transcrito das notas taquigráficas da Reunião da CPI do dia 21/11/89).

Dr. Edgard de Abreu Cardoso - Secretário do SEAP:

"No Plano Verão, digamos, entrou alinhado. A partir de lá, houve uma série de discussões, basicamente em torno da questão da antecipação de custos, dos dias que levam do





SENADO FEDERAL

levantamento da planilha pela própria ANFAVEA até o final do mês, essa é a grande discussão. E, aí, nós caímos, ainda, na questão conceitual, questão técnica, nós vamos admitir quinze dias estimados de custo a frente, então, nós vamos ter que fazer isso com muita gente, com muitas empresas”.

Inquirido pelo Relator se “há defasagem ou não, o Dr. Edgard de Abreu Cardoso respondeu: “Não”.

“E acrescentaria mais, quando se acertou, na Câmara Setorial, no dia 30 de outubro, os reajustes de preços, eram exatamente em cima da estrutura de custos, ou seja, se houve um consenso no dia 30 de outubro que as defasagens eram, por consenso, aprovadas, não há por que discutir defasagens, ou seja, não foi o plenário fechado de representantes do CIP que deliberou sobre o assunto, mas foi uma Câmara Setorial onde estavam os interessados.”

“Ora, as discussões não foram fáceis, foram muito demorados, mas os percentuais a que se chegou foram realmente, de consenso. Esta palavra está escrita, inclusive, na Ata da Reunião.”

“Em reunião realizada em 30/10 foram aprovados por consenso...”





SENADO FEDERAL

"Então como justificar, realmente, veículos inacabados? é difícil, realmente é muito difícil". (transcrito das notas taquigráficas da Reunião da CPI do dia 22/11/89).

VI - Conclusões do Relator

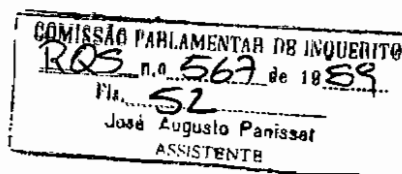
A explanação que acabamos de fazer, resume os principais aspectos discutidos na CPI da Indústria Automobilística.

Nossa posição sobre as questões levantadas, pode ser depreendida pelo que se segue:

1. Da Indústria Automobilística

Dos depoimentos prestados, fica claro que a indústria automobilística nacional vem experimentando sérias dificuldades desde o segundo choque do petróleo, em 1979, quando de uma produção de 1.165.174 veículos em 1980, cai para pouco mais de 780 mil unidades no ano seguinte.

Desde então a recuperação tem sido lenta e penosa. Já estamos virando a década e o número de veículos produzidos ainda não alcançou o volume registrado em 1980.





SENADO FEDERAL

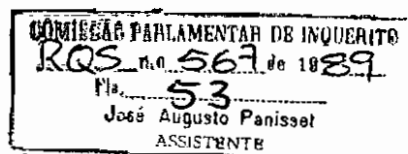
A alternativa encontrada pela indústria foi o mercado externo. Este passou de, aproximadamente, 12% do volume de vendas, em 1980, para 29%, em 1988.

Hoje, em razão da suspensão dos benefícios concedidos à exportação e a falta de atualização tecnológica, o mercado externo começa a apresentar problemas de saturação. Na realidade, o produto brasileiro por sofrer as consequências da nova política econômica encetada pelo Governo Federal perdeu competitividade. As vendas ao exterior, este ano, já caíram 21% com relação ao ano passado.

Contudo, o fornecimento de veículos, sobretudo automóveis, para o mercado interno, continua insatisfatório, gerando problemas para as concessionárias, para consorciados e para compradores individuais.

Esta situação não é nova. Teve origem em 1986 por ocasião do Plano Cruzado. Nesse ponto, sou obrigado a defender a indústria automobilística, pois esta foi apanhada no contrapé. Foi o único segmento da economia que naquela oportunidade não conseguiu reajustar os seus preços.

Desde então, a indústria automobilística e os segmentos que a compõem, que são os distribuidores e fornecedores de autopeças, não tiveram mais acerto.





Os distribuidores abriram mão de parte da sua margem de lucro para que a indústria continuasse produzindo; o setor de autopeças, à medida que não conseguia se acertar com as montadoras a preços compatíveis, procurou o mercado externo.

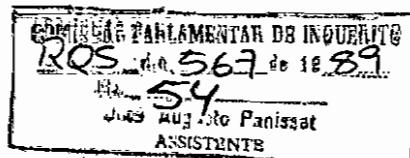
A indústria de autopeças partiu de um patamar de 5% de dependência do mercado externo, em 1981, para cerca de 15%, em 1988.

A indústria automobilística que respondia por 65% do mercado em 1981, caiu para 55% em 1988. Portanto, o avanço registrado nas exportações corresponde a uma queda no fornecimento às montadoras.

Esta é a razão verdadeira pela qual a indústria automobilística, hoje, só produz 800 mil unidades por ano.

O redirecionamento do mercado feito pela indústria de autopeças explica, também, a sua baixa capacidade ociosa de produção (13%) e os investimentos maciços que ela vem empreendendo.

É interessante notar que o setor de autopeças se diz apto a "ajudar a indústria automobilística a dobrar a atual produção de carros novos em cinco anos, bastando que haja um planejamento sério e mercado".





SENADO FEDERAL

Registra-se, ainda, que o segmento de autopeças pode dobrar, em cinco anos, o volume das suas exportações desde que "o País volte a conviver com a prática de uma política cambial saudável". Portanto, se não há estrangulamento na produção de autopeças, a falta de componentes nas montadoras, que já gerou a perda de produção de 92.000 veículos e mantém 26.000 unidades inacabadas nos pátios, deve ser decorrente do preço.

2. Dos Preços

Tanto o Presidente da ANFAVEA como o Presidente do Sindipeças reclamaram da defasagem de preços nos setores produtivos que representam.

Segundo o Presidente do Sindipeças, a defasagem no setor de autopeças é de 23%. No setor automotivo, a defasagem seria de 10,4%, e acordo com os dados fornecidos pelo Presidente da ANFAVEA.

No entanto, segundo o Secretário da SEAP, os preços dos veículos, quando o Plano Verão foi implementado, estavam alinhados, não existia nenhuma defasagem de preços. Transcreveremos, abaixo, as declarações do Secretário:

"No caso específico do Plano Verão, nós demos um reajuste no dia 12 e repassamos, era a época da planilha da ANFAVEA, e acertamos todos os reajustes...."





SENADO FEDERAL

Posteriormente, devido a questões conceituais, surge o problema da antecipação de custos, ou seja, os custos são levantados numa determinada data e os reajustes de preços são dados em outra. Esse problema gera grande discussão. A SEAP não admite antecipar custos, atitude que considero correta.

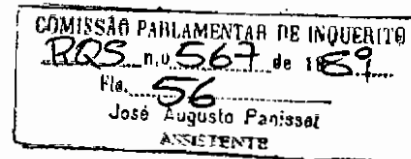
Enfim, de acordo com o Secretário da SEAP, não há defasagens de preços.

Convém transcrever as declarações do Dr. Edgard de Abreu Cardoso a respeito do assunto:

"E acrescentaria mais, quando se acertou, na Câmara Setorial, no dia 30 de outubro, os reajustes e preço, era exatamente em cima da estrutura de custos...."

Realmente, a indústria automobilística havia conseguido na reunião da Câmara Setorial, além dos 90% do IPC mais 15 a 19% de acréscimo referente ao modelo de 1990, o que, com qualquer dos acréscimos adicionais, supera em muito a inflação registrada no período.

Desta forma, conclui-se que os preços, à primeira vista defasados, se encontram ajustados.





SENADO FEDERAL

Na realidade, os preços devem estar acima das taxas inflacionárias devido à chamada "maquiagem" do produto. São pequenas modificações introduzidas para lançar carros comemorativos com preços acima da tabela, ou mesmo troca de motores em carro de série para justificar o aumento de preços etc.

Tudo isso para não se falar no cancelamento da produção de determinado veículo e lançamento de um outro com fantásticas "inovações" tecnológicas e preços, também, fantasticamente altos.

Portanto, chego à conclusão de que a questão do desabastecimento é outra.

3. Da Oligopolização dos Setores

Dos depoimentos prestados a esta Comissão, chega-se à triste constatação de que tanto o setor automobilístico quanto o de autopeças são oligopolizados.

Num passado próximo, a indústria automobilística chegou a dominar o mercado de autopeças de uma forma oligopsônica.





A quebra desse oligopsônio pela indústria de autopeças acabou invertendo a situação. Hoje, é a indústria automobilística que depende do setor de autopeças.

As dificuldades surgem exatamente aí.

Quando uma única fábrica de freios pode paralisar todo um setor produtivo, chega-se à conclusão de que a liberdade de mercado se torna imperiosa.

Num mercado oligopolista e, em alguns casos, monopolista, pode-se, como bem frisou o Secretário da SEAP, manter os lucros, mesmo reduzindo a produção.

Dessa forma, a escassez não é devida à determinação, pelo governo, de preços inaceitáveis, mas a outras razões.

Essas razões vieram a público após a instalação desta CPI.

Os fornecedores de peças, na realidade, reivindicam junto às montadoras a diminuição do prazo de pagamento de 30 dias para 15 dias, como forma de contornar problemas relativos a defasagens de preços.

As defasagens de preços, no caso, se relacionam a acordos que devem ser feitos entre as montadoras e os fornecedores



SENADO FEDERAL

de autopeças. Situação que só pode ocorrer num mercado oligopolizado e que se torna ainda mais imperfeita com uma excessiva intervenção do governo no processo, seja determinando preços, seja criando obstáculos à implantação de novas indústrias de autopeças e automobilísticas no País.

A maior alegação das indústrias de autopeças para a redução do prazo de pagamento é a de que as montadoras vendem os veículos que produzem às suas concessionárias mediante pagamento à vista.

A questão passa a ser de custos financeiros. Quem vai arcar com o ônus do financiamento das vendas? Quanto tempo as montadoras aguentarão manter veículos inacabados nos pátios?

A forma de pressão é simples: 5 empresas de autopeças podem, literalmente, parar a produção de autoveículos; basta suspender o fornecimento de peças à indústria automobilística.

Portanto, mesmo havendo uma fiscalização da SUNAB nos pátios das montadoras para verificar se os veículos estão prontos e estocados ou se as unidades estão incompletas, como foi sugerido nesta CPI; essa fiscalização não trará solução para o desabastecimento.

O impasse entre fabricantes de autopeças e montadoras deverá continuar, gerando custos crescentes aos consumidores.





4 - Da Liberdade de Mercado

Parece haver unanimidade de opinião, por parte do setor privado e da SEAP, quanto à liberdade de mercado.

As declarações do Presidente da ANFAVEA são plenamente favoráveis à importação de veículos e de componentes e mesmo à instalação de novas unidades produtoras no País.

O Secretário da SEAP, apesar de pronunciar-se favoravelmente quanto à liberdade de mercado, colocou algumas dificuldades quanto à consecução de tal objetivo. Lembrou que não foi possível haver acordo entre as partes interessadas do Brasil e da Argentina para a abertura dos dois mercados as suas respectivas indústrias automobilísticas e de autopeças.

A abertura de mercado não implica acordo entre países. Implica redução de barreiras alfandegárias, eliminação de dispositivos legais que impedem a implantação de novas indústrias no país, eliminação do protecionismo, entre outras medidas que devem ser tomadas para integrar a economia brasileira no concerto da economia internacional.

A abertura de mercado, tanto solicitada pela população, quanto pelo próprio setor automobilístico, eliminaria a necessidade de controle de preços por parte do Estado, que poderia, as-



sim, se dedicar à defesa do consumidor através de uma fiscalização mais acurada da qualidade dos bens produzidos no País (segurança, economia, poluição, etc).

5 - Das Considerações Finais e das Recomendações.

Depreende-se de tudo o que aqui foi exposto que a indústria automobilística passa realmente por uma série crise. Todavia, esta crise não é devida somente ao controle de preços que é efetuado pelo Governo, mas, também, às imperfeições que o mercado apresenta.

Assim, considerando, principalmente, que:

- a) o controle de preços tem trazido problemas tanto ao setor automobilístico quanto ao setor de autopeças;
- b) a equalização preços/custos acertados para resolver as defasagens acarretadas pelas medidas econômicas governamentais visando o combate à inflação, são superadas no decorrer do processo de entendimento devido a questões conceituais;
- c) é impossível se chegar a um acordo metodológico a respeito de custos futuros entre os órgãos controladores de preço e os fabricantes;



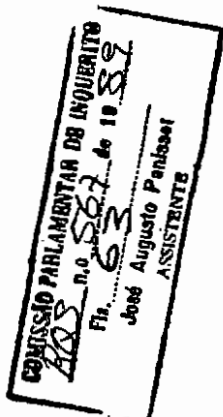
- d) o mercado se apresenta extremamente oligopolizado, tanto no segmento automotivo, quanto no de autopeças;
- e) a oligopolização tem prejudicado um entendimento mais efetivo entre os setores automobilístico e de autopeças;
- f) os preços não representam o principal problema para quebra no fornecimento de peças;
- g) a discussão principal entre a ANFAVEA e o SINDIPEÇAS gira em torno de prazo de faturamento;
- h) o consumidor brasileiro não pode continuar a sofrer as consequências dessa disputa entre os setores automobilísticos e de autopeças;
- i) a intervenção governamental tem-se mostrado inócua e prejudicial aos interesses nacionais, ao continuar desenvolvendo uma política que só favorece o surgimento de "cartórios", industriais;
- j) a câmara setorial automobilística não foi capaz de resolver o problema existente entre as montadoras e o setor de autopeças,

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO
RQs. n.º 567 de 1989
Fls. 62
José Augusto Panisset
ASSISTENTE



recomendamos:

- a) a remessa de cópia desse relatório e demais peças que o instruem ao Ministério da Fazenda, para que este o encaminhe à Secretaria de Assuntos Econômicos, para apurar as responsabilidades das montadoras e dos fornecedores de autopeças; pela falta de acerto entre esses segmentos industriais;
- b) a remessa de cópia desse Relatório e demais peças que o instruem ao Ministério do Desenvolvimento e da Indústria e Comércio, para que reveja a política industrial para o setor;
- c) a remessa de cópia desse Relatório e demais peças que o instruem à Secretaria de Planejamento da Presidência da República para que esta, juntamente com os demais Ministérios da área econômica, possam modificar a atual política de proteção de mercado, de modo a permitir a instalação de novas indústrias produtoras de automóveis e de autopeças e autorizar a produção de automóveis às indústrias produtoras de outros veículos já instaladas.
- d) a abertura do mercado nacional para a aquisição de veículos e peças produzidas no exterior, a fim de restabelecer o equilíbrio do mercado setorial;
- e) a não concessão de favores fiscais de qualquer ordem que possam onerar o Tesouro Nacional e o contribuinte;





f) a instalação de novas indústrias mediante compromisso de produzir, no País, veículos tecnologicamente avançados e que possam competir no mercado internacional, sem benefícios fiscais.

É o parecer.

Senador LEOPOLDO PERES

Senador GOMES CARVALHO

Senador FRANCISCO ROLLEMBERG

Senador DIVALDO SURUAGY

Sala das Comissões, em 05 de dezembro de 1989.

Senador SILVIO NAME

Senador ROBERTO CAMPOS

