

## **Subsídio vicia**

*Concessão tributária ao setor automobilístico comprometerá contas públicas*

*MARCELO DE PAIVA ABREU\**

Quem pensava que o governo havia esgotado a sua capacidade de conceder tratamento preferencial ao setor automobilístico está redondamente enganado. Há indicações de que novas propostas da Anfavea – variantes de “eu quero mais” – estariam sendo seriamente consideradas pelo governo. As montadoras de veículos são tradicionalmente bem treinadas na ordenha de favores oficiais. A combinação do seu peso político com a atmosfera concessiva que tomou conta de Brasília em clima pré-eleitoral pode conduzir a decisões que minarão ainda mais os pilares do programa de estabilização.

O regime automotivo introduzido em 1995, na esteira do impacto da crise mexicana, incluiu um conjunto de concessões extremamente generosas às montadoras de veículos instaladas no País e aos novos investidores no setor. Com base no peculiar – e equivocado – objetivo de equilibrar o balanço de pagamentos setorial, o regime aumentou substancialmente a tarifa de importação sobre veículos, reduziu a tarifa sobre insumos a praticamente zero e permitiu a importação direta de importadoras pagando apenas a metade da alíquota paga pelos demais importadores. Após tentar estabelecer uma quota que limitava as importações, o governo foi forçado pela resistência dos países exportadores de veículos a transformá-la em quota tarifária.

No Brasil, a instalação inicial do setor automobilístico, na década de 50, foi feita com base em proteção tarifária absoluta, na distribuição de favores creditícios, cambiais e fiscais e, em especial, do estímulo à entrada de capital estrangeiro sob a forma de bens de capital de acordo com a famosa Instrução 113 da falecida Superintendência da Moeda e do Crédito, precursora do Banco Central. Essa estratégia, baseada no argumento da indústria nascente, fazia sentido. A ideia é que condições inicialmente desfavoráveis ao investimento sejam compensadas por subsídios que serão reduzidos gradativamente à medida que aumente a capacidade competitiva da nova indústria. O grande problema é que subsídio vicia.

Depois disso, no início dos anos 70, já na sua adolescência, o setor extraiu do governo concessões de longo prazo relativas ao programa Befiex. O instrumento utilizado foi condicionar benefícios fiscais relativos à importação de máquinas e insumos ao desempenho exportador de longo prazo. Foi objetivo explícito desta política tornar o setor competitivo internacionalmente, mas o que se viu na década de 80 foi a completa estagnação dos indicadores de produtividade do setor. De acordo com recente estudo setorial elaborado pela McKinsey, em 1990 a produtividade do trabalho na indústria automobilística instalada no País era 90% inferior à da indústria automobilística norte-americana que por sua vez estava longe de ser o marco de referência internacional. Em 1995, com os estímulos da abertura comercial até 1994, a produtividade brasileira era 70% inferior à norte-americana. Na montagem de veículos a produtividade brasileira era “apenas” 20% inferior à coreana.

Por quatro anos as montadoras de veículos conseguiram protelar as consequências benéficas adicionais da abertura e ainda somaram aos benefícios federais as vantagens oriundas da

intensa guerra fiscal entre Estados empenhados na atração de novos investimentos. Foi retumbantemente anunciada a “redução” da tarifa sobre veículos para 35% no quadro do regime automotivo acordado com os demais membros do Mercosul. Apenas esqueceu-se de mencionar que 35% é a alíquota máxima que o Brasil pode aplicar a qualquer produto industrial a partir de 1999 de acordo com o acordado na Rodada Uruguai no âmbito da Organização Mundial de Comércio. Depois de mais de 40 anos de produção de veículos no País, o que se verifica é que o setor é um adulto de calças curtas, uma perpétua indústria nascente, pois tem dependido para sobreviver de contínuas transferências de recursos públicos conjugadas a preços bastante acima dos praticados no mercado internacional.

A queda da demanda na esteira do ajuste que se seguiu à crise asiática serviu para criar condições políticas para novos pleitos. A discussão de novas modalidades de extração de benefícios foi precedida de comentários oficiais de que o regime automotivo de 1995 foi insuficiente para atingir os objetivos aos quais se propunha. O que se discute agora é a adoção de política similar às instituídas na França e Itália para estimular a substituição de todos os tipos de veículos de mais de dez anos por meio da redução do Imposto sobre Produtos Industrializados, com a possível extensão ao Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços e outros tributos. A lista de objeções à adoção desta política é extensa. A principal é que o pífio retrospecto recente do governo no terreno fiscal deveria ser obstáculo definitivo à concessão de novas renúncias fiscais que estimularão um ataque concertado aos cofres públicos por parte de outros demandantes com base em noções predatórias de isonomia. Por que mesmo só reduzir os impostos, para o setor automobilístico? No afã de obter vantagens fiscais, o setor automobilístico, ao minar o programa de estabilização, age contra seus interesses de longo prazo. Ou será que o setor prefere a volta da economia com inflação alta e estagnação? O fato de ter sido adotada em outros países não torna a política mais respeitável. Apenas chama a atenção para o poder lobista da Fiat, da Renault e da Peugeot na Itália e na França. A adoção de políticas equivocadas em países ricos é mais desculpável do que em países mais pobres onde existem óbvias alternativas para a utilização dos recursos. A política proposta é altamente regressiva e certamente é possível encontrar políticas alternativas mais eficientes na criação de empregos. Os carros velhos vão acabar nas mãos dos compradores de carros mais caros que se apropriarão de parte substancial das transferências implícitas de renda. A Anfavea pressionar em defesa de seus interesses é perfeitamente natural. Mas é lamentável que o governo se tenha mostrado disposto a examiná-la.

\* Marcelo de Paiva Abreu é Professor do Departamento de Economia da PUC-Rio.