

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS  
CENTRO DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIAS PARA A SUSTENTABILIDADE  
CAMPUS DE SOROCABA  
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS

ÍISIS GOMES SEMENZATO DE SOUZA

**POLÍTICAS PÚBLICAS E MUDANÇA ESTRUTURAL NA INDÚSTRIA  
AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA**

**Sorocaba**

**2013**

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS  
CENTRO DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIAS PARA A SUSTENTABILIDADE  
CAMPUS DE SOROCABA  
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS

ÍISIS GOMES SEMENZATO DE SOUZA

POLÍTICAS PÚBLICAS E MUDANÇA ESTRUTURAL NA INDÚSTRIA  
AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Centro de Ciências e Tecnologias para a Sustentabilidade da Universidade Federal de São Carlos, *campus* Sorocaba, para obtenção do título/grau de bacharel/licenciado em Ciências Econômicas.

Orientação: Prof. Dr. Danilo Rolim Dias de Aguiar

**Sorocaba**

**2013**

Souza, Ísis  
Políticas públicas e mudança estrutural na indústria  
automobilística brasileira/ Ísis Gomes Semenzato de  
Souza. – Sorocaba, 2013  
48 f. ; 28 cm

Trabalho de Conclusão do Curso de Bacharelado em  
Ciências Econômicas - UFSCar, *Campus* Sorocaba, 2013.  
Orientador: Danilo Rolim Dias de Aguiar  
Banca examinadora: Mariusa Momenti Pitelli, Antonio  
Carlos Diegues Júnior  
Bibliografia

1. Mercado Automobilístico. 2. Concentração de mercado.  
Indústria. 3. Políticas públicas no Brasil. Sorocaba-  
Universidade Federal de São Carlos.

CDD 330

**ÍISIS GOMES SEMENZATO DE SOUZA**

**POLÍTICAS PÚBLICAS E MUDANÇA ESTRUTURAL NA INDÚSTRIA  
AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Centro de Ciências e Tecnologias para a Sustentabilidade da Universidade Federal de São Carlos, *campus* Sorocaba, para obtenção do título/grau de bacharel/licenciado em Ciências Econômicas.

Universidade Federal de São Carlos. Sorocaba, 3 de Dezembro de 2013.

Orientador

---

Prof. Dr. Danilo Rolim Dias de Aguiar  
Universidade Federal de São Carlos, *campus* Sorocaba

Examinadora

---

Prof. Dra. Mariusa Momenti Pitelli  
Universidade Federal de São Carlos, *campus* Sorocaba

Examinador

---

Prof. Dr. Antonio Carlos Diegues Júnior  
Universidade Federal de São Carlos, *campus* Sorocaba

## **DEDICATÓRIA**

*Dedico este trabalho aos meus pais Antônio Carlos e Leda e meu irmão Igor, que me apoiaram ao longo de meus estudos de diversas maneiras, e me incentivaram durante todo o tempo. Ao Vinícius que também me apoiou e acompanhou o desenvolvimento deste trabalho.*

## **AGRADECIMENTO**

*Agradeço ao meu orientador Prof. Dr. Danilo Rolim Dias de Aguiar que dedicou e compartilhou seu tempo e seus conhecimentos, que foram decisivos para a elaboração deste trabalho e para meu desenvolvimento como pesquisadora.*

*À Universidade Federal de São Carlos e aos professores de Ciências Econômicas desta entidade, que foram fundamentais para minha formação como economista e que sempre se mostraram abertos a discussões acadêmicas que me ajudaram no meu aprendizado ao longo destes anos.*

## RESUMO

SOUZA, Ísis. *Políticas Públicas e Mudança Estrutural na Indústria Automobilística Brasileira*. 2013. 48 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Ciências Econômicas) – Centro de Ciências e Tecnologias para Sustentabilidade, Universidade Federal de São Carlos, Sorocaba, 2013.

Considerando a relevância do setor automobilístico na economia brasileira, é importante analisar mudanças estruturais que tenham ocorrido no mesmo. O Brasil teve, principalmente na última década, políticas que afetaram tanto a oferta como o consumo de automóveis, por meio de aumento da renda e disponibilidade de crédito dos consumidores, e alterações de alíquotas para a indústria em relação à produção e importação de veículos e para o consumidor. Sendo assim, este trabalho tem como objetivos caracterizar se houve e quais as mudanças estruturais ocorridas no setor na última década, e apresentar políticas que possam tê-lo afetado. Para isso foram calculados os índices de concentração de mercado CR4 e H, que indicaram uma redução significativa da alta concentração existente no mercado automobilístico e mais igualdade na distribuição do mercado dentre as ofertantes. O índice si mostrou maior participação de empresas não tradicionais no mercado.

Palavras-chave: Mercado automobilístico. Concentração de mercado. Indústria. Políticas públicas no Brasil.

## ABSTRACT

SOUZA, Ísis. *Public Politics and Structural Change in the Brazilian Automobilst Industry*. 2013. 48 f. Graduation conclusion paper (Graduação em Ciências Econômicas) – Centro de Ciências e Tecnologias para Sustentabilidade, Universidade Federal de São Carlos, Sorocaba, 2013.

Considering the relevance of the automobilist sector in the Brazilian Economy, it's important to analyze structural changes that may have occurred in the sector. Especially during the last decade, Brazil had politics that affected the automobiles demand and supply, through income rise, credit availability, and changes on the taxes levels for automobiles production, imports and consumer. This work has as objectives identify if there were and what were the structural changes on the last decade, and present politics that could have affected it. For it, concentration indexes CR4 and H were calculated, which indicated significant reduction of the high concentration levels existing in the market, and more equality on the distribution of market share. The si index showed higher participation of non-traditional firms in the Market.

Keywords: Automobilist market. Market concentration. Industry. Brazilian public politics.



## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Evolução de investimentos na indústria automotiva brasileira.....	17
Figura 2 – Taxa de Juros a.a. para veículos.....	19
Figura 3 – Modalidades de pagamento na venda de veículos e comerciais leves.....	20
Figura 4 – Evolução da renda média per capita.....	21
Figura 5 – Índice de concentração das quatro maiores firmas.....	27
Figura 6 – Índice H de concentração do mercado automobilístico.....	28
Figura 7 – Fluxo comercial de automóveis e comerciais leves.....	31
Figura 8 – Parcelas de automóveis emplacados por categoria em 2005.....	35
Figura 9 – Parcelas de automóveis emplacados por categoria em 2012.....	35
Figura 10 – Participação de automóveis de 1000 cilindradas nas vendas internas.....	36
Figura 11 – Participação dos estados brasileiros na produção de automóveis.....	37

## **LISTA DE TABELAS**

Tabela 1 – Parcelas de Mercado- Automóveis e comerciais leves 2000 a 2006.....	29
Tabela 2 – Vendas internas de veículos de empresas estrangeiras.....	32
Tabela 3 – Parcelas de automóveis emplacados por categoria.....	33

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO.....</b>	<b>12</b>
<b>2 POLÍTICAS QUE AFETAM O SETOR AUTOMOBILÍSTICO.....</b>	<b>14</b>
2.1 POLÍTICAS COM IMPACTO NA OFERTA.....	14
2.1.1 <b>Regime Automobilístico Brasileiro 1995.....</b>	<b>14</b>
2.1.2 <b>Regime Especial .....</b>	<b>15</b>
2.1.3 <b>Guerra Fiscal.....</b>	<b>16</b>
2.1.4 <b>BNDES e o Estímulo à Produção- contra crise 2008.....</b>	<b>16</b>
2.1.5 <b>O Novo Regime Automotivo.....</b>	<b>18</b>
2.2 POLÍTICAS COM IMPACTO NA DEMANDA.....	19
2.2.1 <b>Juros e Crédito ao Consumidor.....</b>	<b>19</b>
2.2.2 <b>Políticas de Renda.....</b>	<b>21</b>
2.2.3 <b>Políticas Tributárias.....</b>	<b>22</b>
2.3 RESUMO DAS POLÍTICAS E SEUS EFEITOS ESPERADOS.....	23
<b>3 MUDANÇA ESTRUTURAL.....</b>	<b>25</b>
3.1 INDICADORES PARA ANÁLISE DA ESTRUTURAL DO SETOR.....	25
3.2 DADOS.....	26
3.3 ESTIMATIVAS DOS INDICADORES ESTRUTURAIIS.....	27
3.3.1 <b>Concentração de Mercado.....</b>	<b>27</b>
3.3.2 <b>Parcelas de Mercado.....</b>	<b>29</b>
3.3.3 <b>Importação e Exportação de Automóveis.....</b>	<b>31</b>
3.3.4 <b>Categorias de Automóveis.....</b>	<b>33</b>
3.3.5 <b>Participação dos Carros Populares.....</b>	<b>36</b>
3.3.6 <b>Geografia da Produção Nacional.....</b>	<b>37</b>
<b>4 CONSIDERAÇÕES FINAIS..</b>	<b>39</b>

<b>BIBLIOGRAFIA.....</b>	<b>40</b>
<b>APÊNDICE A – Índice de concentração das quatro maiores firmas.....</b>	<b>42</b>
<b>APÊNDICE B – Índice H de concentração de mercado.....</b>	<b>43</b>
<b>APÊNDICE C - Detalhamento de instituição de leis e decretos.....</b>	<b>44</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O setor automobilístico tem fortes ligações com os outros setores da economia, principalmente como demandante dos setores siderúrgico, de autopeças e da borracha, além de ser grande gerador de empregos no país. E devido a sua grande relevância no cenário nacional, este setor tem sido alvo de políticas públicas com a finalidade de estimular a economia.

Até os anos 90, o setor automobilístico brasileiro operava num regime de economia fechada, com quatro firmas dominando praticamente todo o mercado. Durante aquela década, teve início a abertura de mercado, com o governo chegando a diminuir as tarifas de importação de 80%, em 1990, para 35%, em 1994<sup>1</sup>. Mais especificamente, o governo brasileiro instituiu, em 1995, o Regime Automotivo Brasileiro<sup>2</sup>, o qual continha medidas de incentivo à modernização industrial e ao investimento no setor automotivo. O novo regime atraiu mais firmas para o mercado, elevando expressivamente a participação dos automóveis importados, conforme mostra PINHO (2000). Além disso, houve uma expansão territorial das atividades de produção de automóveis, que antes eram concentradas em dois estados (São Paulo e Minas Gerais), para as regiões Centro-Oeste e Nordeste. Ainda neste regime, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) teve importante papel, apoiando financeiramente multinacionais do setor. Tal apoio foi fundamental para impulsionar o crescimento de unidades produtoras no Brasil, como apontam Barros & Pedro (2010).

As intervenções governamentais no setor continuaram no presente século. Segundo dados da ANFAVEA e da Confederação Nacional da Indústria (CNI), no período de 2005 a 2012, a produção e as vendas de automóveis continuaram aumentando ano após ano, em boa parte como consequência da adoção de políticas anticíclicas (em virtude da crise de 2008) que ampliaram o consumo, dentre elas: a oferta abundante de crédito no mercado; a redução da taxa de juros a partir de 2003; o crescimento da renda dos consumidores como decorrência de políticas sociais e do aumento do nível de emprego; e isenções fiscais específicas para o setor.

Além do aumento da produção doméstica, tem sido crescente o volume de importações de automóveis<sup>3</sup>, uma vez que o Brasil, que está entre os maiores consumidores de

---

<sup>1</sup> O Portal da Administração, Análise Atual do Setor Automobilístico Nacional.

<sup>2</sup> Lei n 9.449. Disponível em: < [http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/View\\_Identificacao/lei%209.449-1997?OpenDocument](http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/View_Identificacao/lei%209.449-1997?OpenDocument)>.

<sup>3</sup> Ver SARTI 2007.

automóveis do mundo, mostra-se aos produtores internacionais como excelente oportunidade de retornos. Esta tendência é evidenciada quando se observa o número de licenciamentos de carros oriundos de outros países, que aumentou mais de 34% entre os anos de 2010 e 2012<sup>4</sup>. Contrapondo-se a esta tendência, diferentemente do ocorrido na década de 1990, é notável uma maior preocupação do governo federal com o desenvolvimento de inovação tecnológica em território nacional, e a elevação do “índice de nacionalização” (IN) da indústria. Um exemplo desta nova ênfase foi o anúncio, por parte das autoridades governamentais, em 2012, de uma penalização fiscal para as empresas automotivas que tiverem um IN inferior a 65%<sup>5</sup>, frente aos 60% deste índice na década de 1990.

Dada a relevância do setor em contexto nacional e as inúmeras políticas públicas que têm sido implementadas para influenciar este setor, o objetivo do presente trabalho é justamente identificar as mudanças estruturais pelas quais tem passado a indústria automobilística brasileira desde 1995. Tal avaliação possibilitará, ao governo, ajustar as políticas em curso e delinear novas políticas, e aos empresários do setor, planejar seus investimentos futuros.

O trabalho está organizado em mais três capítulos, além desta introdução. O capítulo 2 traz uma descrição das políticas adotadas numa dimensão histórica. No capítulo 3 são apresentados indicadores da estrutura do mercado e são analisadas as mudanças estruturais ocorridas. O último capítulo conclui o trabalho.

---

<sup>4</sup> Observação de dados do Denatran.

<sup>5</sup> MORCEIRO (2012).

## 2 POLÍTICAS QUE AFETAM O SETOR AUTOMOBILÍSTICO

Este capítulo reporta as principais políticas implementadas desde 1995 que, de forma direta ou indireta, afetaram a indústria automobilística brasileira. Algumas delas foram realizadas diretamente como políticas setoriais, enquanto outras indiretamente, pois foram direcionadas a outros setores da economia. Além disso, algumas mudanças em variáveis econômicas não foram propriamente resultados de políticas, mas sim resultados de mudanças na conjuntura econômica dentro e fora do país.

Embora os efeitos das políticas e das conjunturas econômicas sejam multidimensionais, para fins didáticos este capítulo separa os mesmos em “políticas com efeito na oferta” e “políticas com efeito na demanda”, as quais serão apresentadas nos próximos dois itens. Por fim, o item final deste capítulo apresenta um resumo das principais políticas e dos efeitos esperados das mesmas.

### 2.1 POLÍTICAS COM IMPACTO NA OFERTA

#### 2.1.1 REGIME AUTOMOTÍVO BRASILEIRO-1995

Com o período liberalização no início da década de 1990, o Brasil teve expressiva redução no Imposto de Importação. No mesmo período, foi criado em Dezembro de 1991, o regime automotivo na Argentina, que oferecia estímulos à produção interna de veículos, atraindo investimentos para este setor (ZAULI, 1997). Surgiu então a preocupação com os investimentos na indústria automotiva brasileira, os quais seriam prejudicados pelo o aumento das importações. Segundo Hollanda Filho (1996), no ano de 1994 o saldo comercial brasileiro já se apresentava afetado por drástico efeito negativo da liberalização. No início de 1995, era claro o desvio de investimentos do Brasil para a Argentina, dado um levantamento feito pelo Sindipeças naquele ano que apontou a migração 25 plantas de autopeças neste trajeto, além de 33 plantas que realizavam estudos para isto (CALANDRO, M. 2000).

Sendo assim, em Fevereiro de 1995 o governo tomou medidas para reversão deste cenário, medidas estas que resultaram no Regime Automotivo, através da Medida Provisória (MP) nº 1024 em Julho daquele ano, que originou o Decreto nº 1.761 em Dezembro. De imediato já foi elevado novamente o Imposto de Importação de veículos que antes havia atingido baixos níveis de 20%, indo para 70% em Março de 1995, enquanto o imposto de importação de máquinas, equipamentos e autopeças foi reduzido em 85% (de 18% para 2,8%

no ano de 1996) segundo Calandro (2000). Ademais, o Regime propôs cotas de importação de veículos, medida que foi criticada pela Organização Mundial do Comércio (OMC)<sup>6</sup>. As cotas não foram aplicadas à Argentina, pois violavam pontos antes acordados na OMC (então recém-criada) e tiveram seus prazos antecipados para os Estados Unidos, como resultado de negociações ocorridas no ano de 1995, ainda segundo Calandro (2000). E o Imposto de Importações de veículos após o drástico aumento, foi reduzido gradualmente com plano de continuidade de reduções até o ano 1999. Esta política foi implementada por meio da MP 1.235 em 1995.

É importante ressaltar a preocupação do Regime quanto aos investimentos a serem feitos no Brasil, relacionado primeiramente à nacionalização dos produtores de automóveis. Tal preocupação fica evidente pelo estabelecimento de um índice de nacionalização, o qual estabelecia a proporção de utilização de insumos importados frente aos nacionais. Este não poderia ser maior que 1, como afirma Negri (1999). Ou, mais especificamente, como apresenta Zauli (1997), o índice médio de nacionalização deveria ser de 60% para novos ingressantes no mercado, após carência de três anos, quando terminaria a vigência do regime, e de 50% para empresas já instaladas no Brasil.

Este regime afetaria, portanto, a produção nacional com aumento da mesma e redução das importações, podendo caracterizar um processo de substituição de importações no setor.

### 2.1.2 REGIME ESPECIAL - 1996

O Regime Especial originou-se de um projeto elaborado no ano de 1996 e tornou-se a MP nº 1.532 em 1997, com prazo de vigência até 2010, apresentava o objetivo de direcionar os investimentos especificamente para as regiões Norte, Nordeste e Centro Oeste, tanto para montadoras como para empresas de autopeças. Por meio de oferecer benefícios fiscais para empresas que se localizassem nestas regiões. Existiram também fatores políticos do momento que influenciaram esta tomada de decisão tal como mudar o foco das políticas do novo regime que estavam causando discordâncias na OMC, para um tópico de apoio regional e equidade inter-regional.

---

<sup>6</sup> A proposta se encontrava no Artigo 10 da MP, estipulando uma cota máxima, em que 50% das importações poderiam ser de veículos, com início em Junho daquele ano (HOLLANDA FILHO, 1996).



Isto afetaria a distribuição da produção nacional de automóveis, levando-a a ser menos concentrada na região Sudeste.

### 2.1.3 GUERRA FISCAL

É interessante ressaltar que tais ações governamentais de âmbito nacional como as mencionadas acima, têm uma contrapartida estadual: a guerra fiscal. Ao serem introduzidos incentivos regionais de produção os estados não beneficiados buscam também oferecer incentivos fiscais como forma de direcionar para si os investimentos que “se aproximam” do Brasil. Como mostram Damaceno & Júnior (2011), este foram os casos da instalação de fábricas nos estados do Paraná e Rio Grande do Sul.

Outras evidências para uma disputa interestadual são registradas por Santos & Burity (2001, p. 08) como segue:

- gastos realizados pelo próprio estado em obras, serviços de infraestrutura (construção de subestações, terminais marítimos e unidades para tratar efluentes sanitários) e instalações produtivas, podendo incluir-se a doação de terrenos;
- participação acionária, utilizando-se de fundos estaduais de desenvolvimento (caso do Rio de Janeiro, com a Peugeot) ou, ainda, de fundos resultantes de privatização de empresas estaduais (caso do Paraná, com a Renault);
- concessão de créditos para capital de giro e fixo, em geral providos por fundos estaduais de desenvolvimento;
- diferimento do ICMS para viabilizar operações de devolução total ou parcial desse imposto quando gerado pela empresa;
- isenção de impostos municipais, como ISS e IPTU; e
- garantias oferecidas pelo governo estadual, como, por exemplo, cauções ou fianças bancárias, benefícios acordados perante o risco de mudanças na legislação etc.

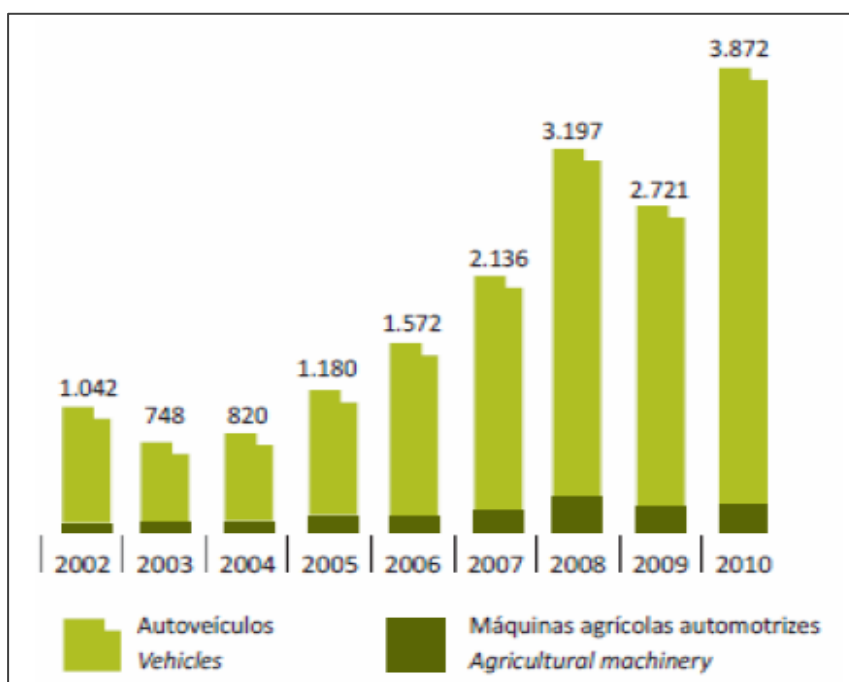
### 2.1.4 BNDES E O ESTÍMULO À PRODUÇÃO- CONTRA CRISE 2008

O Governo adotou políticas de incentivo à produção industrial especificamente para enfrentar a crise econômica de 2008, com redução à zero de alíquotas de IPI para máquinas e equipamentos com vigência até 2010, e linhas de crédito bancário. Do Banco do Brasil foram concedidos a partir de 2008, 4 bilhões de reais para financiar montadoras.

O BNDES foi indispensável para a realização de investimentos das montadoras nacionais em meio à crise, com programas como o PSI (Programa de Sustentação do Investimento) que facilitou o financiamento de máquinas e equipamentos. E ainda com a linha de financiamento BNDES Finem, as montadoras brasileiras tiveram grande apoio para investimentos em ativos fixos, entre 2002 e 2011, por exemplo, foram desembolsados pelo Banco aproximadamente 9,6 bilhões de reais pelo BNDES Finem para montadoras e autopeças, segundo Barros & Pedro (2012). No mesmo período o BNDES em geral desembolsou cerca de 51,6 bilhões de reais para financiar montadoras e autopeças. Ainda segundo os autores, a maior parte os investimentos foram realizadas a partir de 2005, quando a economia estava estabilizada e com demanda interna crescente.

Com isso, seria possível além dos aumentos na produção nacional, incentivar novas firmas a se instalarem no Brasil, que por sua vez poderia levar à desconcentração do mercado.

Ao se observar o investimento realizado no setor desde 2002 (Figura 1), é possível confirmar a realização da expansão do crédito para o setor, sendo crescentes os investimentos através do BNDES ao longo da década, com destaque para o ano de 2008.



**Figura 1. Evolução de investimentos na indústria automotiva brasileira via crédito do BNDES 2002-2010.**  
**Fonte: FENABRAVE (2011).**

### 2.1.5 O NOVO REGIME AUTOMOTIVO

O Novo Regime Automotivo, chamado Inovar-Auto<sup>7</sup> faz parte do Plano Brasil Maior, e consiste em um conjunto de medidas que visam incentivar o investimento na indústria automobilística nacional. Anunciado pelo Governo em Abril de 2012, o novo regime entrou em vigor em 2013, com duração de cinco anos.

Semelhantemente ao período do regime de 1995, houve a partir de 2012, aumento do IPI para automóveis importados em 30 pontos percentuais, para origens que não fossem países pertencentes ao MERCOSUL. Tal medida foi anunciada em Setembro de 2011, com a finalidade de reduzir a importação de veículos. Houve a partir 2012, aumento no índice de nacionalização para benefícios fiscais na produção de automóveis, que passou a ser de 0,65.

É possível perceber diferenças entre este e o regime de 1995. Enquanto o regime anterior tinha como finalidade apenas aumentar a produção nacional e reduzir as importações, este novo regime também visa aumentar o desenvolvimento da indústria automotiva. Dentre as medidas há redução de até 30% do IPI de máquinas e equipamentos para empresas do setor que investirem especificamente em inovação e P&D. Esta redução é calculada a partir dos dispêndios mensais de cada empresa relacionados à inovação, segundo o site do programa Inovar-Auto<sup>8</sup>. Os benefícios podem ser aproveitados por: empresas nacionais, empresas que apenas comercializam no Brasil, ou aquelas que têm planos de investimentos no setor automotivo brasileiro. Ou seja, trata-se de um novo regime com finalidade de desenvolver o setor, com impactos de longo prazo.

Um exemplo deste tipo de investimento em inovação que está previsto no novo regime é aumentar a eficiência energética dos veículos. A empresa deve reduzir o consumo dos seus veículos, seja de gasolina ou etanol, em média de 12,08% no ano de 2017, em relação ao ano de 2013. Já as empresas não nacionais que apenas comercializam veículos no Brasil, para obterem benefícios tributários devem importar veículos que estejam dentro de um parâmetro de eficiência energética estabelecido pelo regime, e investir em todos os seguintes itens em território nacional: tecnologia industrial básica, engenharia e capacitação de fornecedores correspondentes. Enquanto as empresas com montadoras no Brasil devem investir em dois destes três itens.

Outro requisito que traz particularidade ao novo regime está relacionado às etapas de produção dos automóveis e comerciais leves no país. O processo de fabricação é composto

---

<sup>7</sup> Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores

<sup>8</sup> Disponível em: < <http://inovarauto.com.br/beneficios-fiscais/>>.

por 12 etapas, e destas, 6 deveriam ser realizadas em território brasileiro em 2013. Subindo este número para 7 em 2014 e 2015, e 8 etapas a partir de 2016.

Para empresas que pretendem iniciar atividade de produção no Brasil, é necessário que apresentem ao Governo um projeto de sua capacidade de produção. E com isto, haverá crédito de IPI em relação à metade da capacidade de produção, que deve ser utilizado durante a instalação, até o início das atividades da nova fábrica.

Ainda no Plano Brasil Maior, houve medidas de redução dos custos de energia elétrica, chegando até 28% para o setor, que objetivam a redução de custos dos produtores nacionais.

O novo regime além de buscar substituição das importações por produção nacional afetaria também o papel dos produtores nacionais em relação à produção mundial de automóveis, no sentido de também desenvolver produtos para o mercado.

## 2.2 POLÍTICAS COM IMPACTO NA DEMANDA

### 2.2.1 JUROS E CRÉDITO AO CONSUMIDOR

Como a maioria dos bens duráveis, os automóveis têm um alto índice de financiamentos para aquisições por pessoas físicas. Em termos de taxas de juros para compra de veículos, verifica-se uma tendência de queda entre 2007 e 2012. Há dois momentos que se destacam em relação a esta taxa, em 2008 um aumento de 28,76% a.a. para 36,51% a.a., e em 2012, quando teve queda para 19,90% a.a. segundo dados do Banco Central e da Associação Nacional das Empresas Financeiras das Montadoras (ANEF). As variações desta taxa acompanham as da taxa SELIC. Estes movimentos dos juros podem ser observados no gráfico a seguir.

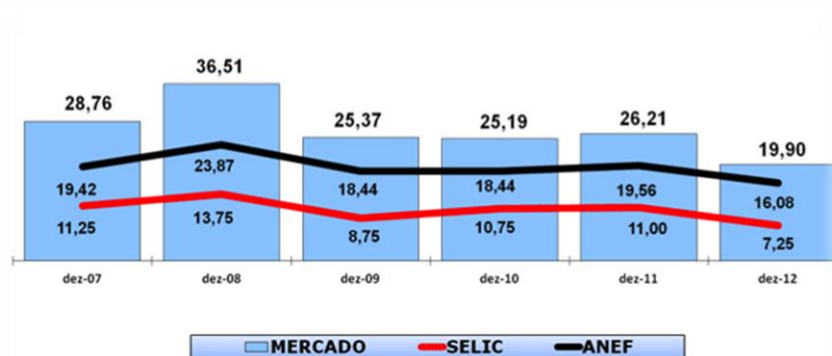
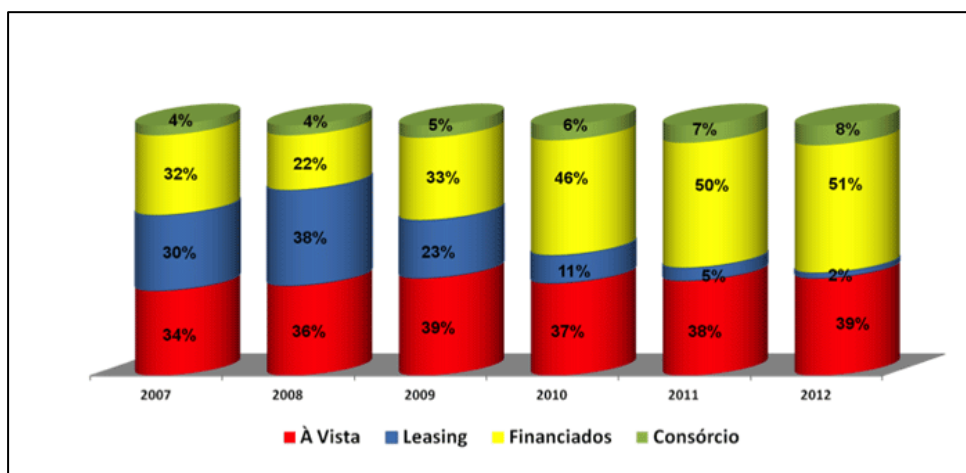


Figura 2. Taxa de Juros a.a. para veículos

Fonte: ANEF (2013)

Ainda segundo a ANEF, aproximadamente 60% dos veículos e comerciais leves foram adquiridos via financiamento em 2012, o maior percentual de carros financiados desde 2007, como pode ser visto na Figura 3. A evolução do uso do crédito evidencia a importância deste consumo de veículos, e a tendência de maior utilização deste recurso ao longo dos últimos anos.



**Figura 3. Modalidades de pagamento na venda de veículos e comerciais leves, 2007-2012.**

Fonte: ANEF (2013)

Parte do movimento de expansão do crédito pelo governo brasileiro na última década origina-se da crise de 2008, com a finalidade de incentivar, ou não reduzir, o consumo no país, através de políticas setoriais, para aqueles setores com fortes ligações na economia, tais como de Construção Civil, Eletrodomésticos e o setor Automobilístico.

Em relação ao ano de 2012 quando se intensifica a parcela de financiamentos em dados da ANEF, tem-se um acordo entre representantes do setor automobilístico brasileiro como ANFAVEA, os bancos privados, e o governo<sup>9</sup>; acordo que amplia ainda mais o crédito especificamente para a compra de automóveis, que segundo reportagens do Valor Econômico, com entrevistas do Ministro Guido Mantega, seria possível através de apoio do Banco Central pela redução do depósito compulsório, repetindo a ação de 2009 com aumento de liquidez monetária.

<sup>9</sup> Valor Econômico, disponível em: <<http://www.valor.com.br/brasil/2669146/bancos-se-comprometem-aumentar-credito-para-veiculos-diz-mantega>>. Acesso em 24/09/2013.

## 2.2.2 POLÍTICAS DE RENDA

Outro fator muito importante no cenário brasileiro que tem impacto no mercado automotivo é a distribuição da renda. O governo lançou e deu continuidade a diversos programas socioeconômicos visando a redistribuição de renda. Dentre eles, estão os programas Bolsa Família, Minha Casa Minha Vida, Brasil Carinhoso e Brasil sem Miséria. Com isso, houve na última década, segundo estudos do IPEA (NERI 2012) houve aumentos de renda significativos em todas as classes econômicas, em especial dos 10% mais pobres que apresentaram, ao final de 2011, o dobro da renda acumulada do início da década. Com indicadores de redução da desigualdade de renda no Brasil, o comunicado nº155 do IPEA mostra queda contínua do índice de Gini, principalmente após 2002, aumento contínuo da Renda Média no Brasil também após 2002, e a Curva de Lorenz com redução de área em 2011 em relação a 2001. Ou seja, todos estes indicadores apontam para melhor distribuição de renda no País.

Além destes estudos, dados do IPEA (Figura 4) apresentam o aumento contínuo da renda média *per capita* a partir do ano de 2003, tendo a mesma crescido aproximadamente 40% entre 2003 e 2011.

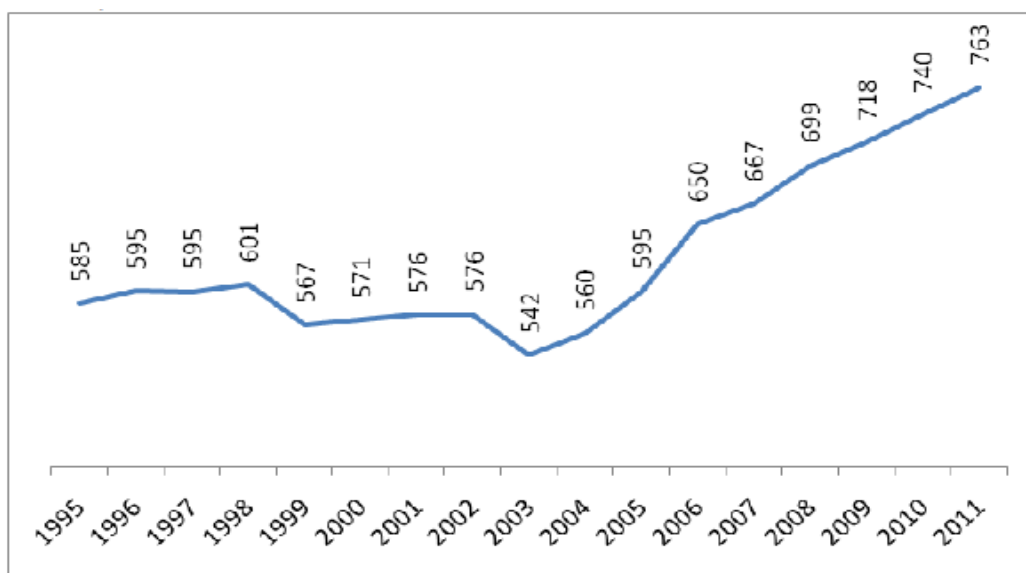


Figura 4. Evolução da renda média per capita ao ano no Brasil em dólares americanos, 1995-2011.

Fonte: IPEA (2013)

No caso do setor automotivo, este aumento de renda, combinado à expansão de crédito ocorrida na segunda metade da década, tem a importância de gerar consumo de

pessoas que antes não tinham condições de comprar carros, ampliando assim o mercado consumidor de automóveis.

Ademais, considerando que os automóveis, assim como outros bens de consumo durável, têm elevadas elasticidades-renda, sendo bens superiores ou “de luxo”, o impacto do aumento de renda torna-se substancial. Este fato foi constatado em diversos estudos, sendo um dos mais recentes o estudo de Negri (1998) que apontou a elasticidade renda da demanda por automóveis no Brasil entre 1,5 e 1,1. E ainda o autor afirma que esta elasticidade é maior para veículos maiores (em relação aos compactos).

Por isso, mesmo as políticas de redistribuição de renda não sendo direcionadas ao setor automobilístico, afetariam o mercado de automóveis tanto pela inclusão de consumidores que antes não podiam comprar automóveis, como pela alteração nas preferências do consumidor por ser mais acessível com estas políticas, um automóvel não popular. Além disto a estrutura do mercado poderia ser alterada por atrair novas firmas e aumentar importações, dado o aumento do potencial de consumidores no país.

### 2.2.3 POLÍTICAS TRIBUTÁRIAS

Apesar de já mencionadas algumas políticas tributárias, como as alterações em impostos de importação (de máquinas e equipamentos com finalidade de afetar a oferta, e de automóveis para efeitos na demanda), e impostos de produção; é importante identificar os impostos que são relevantes para o setor automobilístico no Brasil.

A carga tributária da indústria automobilística brasileira é superior à de diversos outros países, como têm mostrado vários estudos. Por exemplo, segundo dados da ANFAVEA, os impostos que incidem sobre automóveis representam em média 30,7% do preço<sup>10</sup>, enquanto em países como Itália e Estados Unidos representam 17,3% e 5,7%, respectivamente. Os impostos que representam quase toda esta parcela no preço de automóveis no Brasil, são o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) e o Contribuição para Financiamento da Seguridade Social (Cofins). Sendo que dentre estes, a principal ferramenta tributária do Governo Federal sobre o consumo de veículos tem sido o IPI, o qual chegou a ser igual a zero em Dezembro de 2008. Nota-se que além de ser ferramenta para o desenvolvimento da

---

<sup>10</sup> Média calculada pela autora a partir da participação dos impostos no preço de cada categoria de automóveis e comerciais leves para o ano de 2012. Dados disponíveis no Anuário da ANFAVEA.

produção de automóveis como apresentado no item 2.1.4, o IPI também o é para o incentivo do consumo.

Um estudo do IPEA (ALVARENGA, G. et al, 2010) mostrou através de modelos econométricos a influência da variação do IPI de veículos na quantidade vendida de automóveis. Foi apresentado que em 2009, da recuperação já comentada do setor automobilístico, 20,7% das vendas seriam resultado da redução à zero deste imposto. Isto mostra que a política tributária não apenas evitaria estagnação ou queda da dinâmica do mercado de automóveis, como também incentivaria o aumento do consumo no mercado.

### 2.3. RESUMO DAS POLÍTICAS E EFEITOS ESPERADOS

Para facilitar a verificação das relações entre as políticas econômicas e setoriais e a estrutura da indústria automobilística, o Quadro 1 apresenta um resumo das mesmas e dos efeitos que delas se espera. Em particular, as políticas que impactam a oferta foram subdivididas em dois tipos, as que se ligam à substituição de importações e incentivam a produção doméstica e que visaram promover uma nova distribuição espacial do parque produtivo.

De qualquer maneira, resta verificar se ao longo do período de análise houve real mudança na estrutura do setor e como essas mudanças se relacionam com as políticas. Mas isto fica para o próximo capítulo.



**Quadro 1. Resumo das políticas e os efeitos esperados da mesmas**

Classificação da Política	Políticas/Ações Governamentais	Efeito	
<b>Impacto sobre a Demanda</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1995: Isenção de IPI sobre veículos para uso autônomo (MP 856)</li> <li>• 2003: Lançamento programa Bolsa Família.</li> <li>• 2008: isenção do IPI para automóveis.</li> <li>• 2009: Lançamento programa Minha Casa Minha Vida.</li> <li>• 2012: Redução de IPI para automóveis e utilitários, e redução de IOF para pessoa física (Decr. 7.725 e 7.726).</li> <li>• 2012: Lançamento programa Brasil sem Miséria</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aumento na venda de automóveis</li> <li>▪ Mudanças nos tipos de automóveis adquiridos pelo consumidor</li> </ul>	<p>Mudança na estrutura do mercado: Concentração dos de ofertantes, participação de firmas estrangeiras e distribuição das parcelas de mercado</p>
<b>Impacto sobre a oferta</b>	<p style="text-align: center;"><b>Substituição de Importações</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1995: Regime Automotivo               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumento de 70% no Imposto de Importação de automóveis.</li> <li>- Redução de 85% no imposto de importação de máquinas e equipamentos. (Dcr. nº 1.761)</li> <li>-Índice de utilização insumos nacionais na produção.</li> </ul> </li> <li>• 1995-99: Redução gradual do Imposto de importação de veículos.(MP 1.235)</li> <li>• 2002: Apoio do BNDES com linhas de crédito “mais baratas”, como pelo PSI.</li> <li>• 2008: isenção IPI de maquinas e equipamentos. E expansão do crédito aos produtores nacionais.</li> <li>• 2012-13: Novo Regime Automotivo, Inovar-Auto               <ul style="list-style-type: none"> <li>-Redução de até 30% no IPI de maquinas e equipamentos, dependendo dos investimentos em P&amp;D da empresa.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aumento da produção nacional de automóveis</li> <li>▪ Entrada de novas firmas no mercado</li> <li>▪ Aumento dos investimentos no setor automotivo</li> <li>▪ Reduções pontuais das importações</li> </ul>	
	<p style="text-align: center;"><b>Redistribuição Espacial</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1997: Regime Especial               <ul style="list-style-type: none"> <li>-Governo estabelece incentivos fiscais para desenvolvimento regional da indústria automobilística. (Lei nº 9.440)</li> </ul> </li> <li>• 2010: Alteração para estender o Regime anterior (Lei nº 12.407).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aumento do número de Estados produtores de automóveis</li> <li>▪ Diversificação geográfica da produção nacional (além São Paulo).</li> </ul>	

Fonte: Elaboração própria.

### 3 MUDANÇA ESTRUTURAL

Neste capítulo são analisadas as mudanças pelas quais a indústria automobilística brasileira tem passado. Para tal, inicia-se com a apresentação dos principais indicadores utilizados e das fontes dos dados utilizados, prosseguindo-se com a apresentação e a análise das estimações feitas.

#### 3.1 INDICADORES PARA ANÁLISE DA ESTRUTURA DO SETOR

Para a análise da estrutura de mercado, são estimados indicadores da concentração da indústria, para cada categoria de automóvel, o que se inicia com a análise da participação de cada firma.

Inicia-se, portanto, pela estimação da parcela de mercado da firma “i” ( $s_i$ ):

$$s_i = \frac{q_i}{\sum_{j=1}^N q_j} \quad (3.1.1)$$

Em que  $s_i$  representa a parcela de mercado da firma i;  $q_i$ , o valor das vendas (ou outra variável) da firma i;  $q_j$  o valor das vendas (ou outra variável) da firma j; e N o número de firmas no mercado.

A partir da parcela de mercado de cada firma, são calculadas as taxas de concentração por segmento produtivo das k maiores firmas, da seguinte forma::

$$CRk = \sum_{i=1}^k s_i, \quad (3.1.2)$$

Onde  $CRk$  representa a taxa de concentração das k-ésimas maiores firmas;  $s_i$  a parcela de mercado da firma i.

Outro índice para concentração de mercado que será utilizado é o índice de Herfindahl-Hirschman (H) através do cálculo:

$$H = \sum_{i=1}^N s_i^2 \quad (3.1.3)$$

em que  $s_i$  é a parcela decimal (ou percentual) de mercado de cada uma das firmas do mercado estudado. O mesmo varia de 0 à 1, sendo que quanto mais próximo o H fosse de 1 (que ocorreria no caso de um monopólio) maior seria a concentração, e quanto mais próximo de zero, menos concentrado seria o mercado.

Quanto menos firmas houver no mercado e quanto maior a desigualdade entre elas, maior é o valor do índice H. Outra característica deste índice é que se as firmas forem todas do mesmo tamanho, o valor do H será igual a um dividido pelo número de firmas, o que permite calcular o número de firmas iguais ( $N^*$ ) que gerariam determinado valor de H ( $H^*$ ), que seria  $N^*=1/H^*$ .

### 3.2 DADOS

Para caracterizar a estrutura de mercado e a participação das importações no setor, foram utilizados dados da Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA), de vendas internas apenas de automóveis e comerciais leves (ou seja, também são considerados no estudo veículos como pick-ups, não sendo considerados ônibus ou caminhões), por empresa. Dentre estes dados de vendas internas, são consideradas empresas nacionais aquelas que possuem montadoras no Brasil, e estrangeiras aquelas que não possuem montadoras em território nacional. Além destes, foram utilizados os dados da ANFAVEA de licenciamentos de automóveis e comerciais leves importados e o mesmo para exportados, para verificar o fluxo comercial do mercado. Este balanço comercial considera o comércio de empresas nacionais e estrangeiras.

Para observar as diferentes categorias de automóveis e comerciais leves consumidos no país, foram considerados apenas os veículos emplacados oriundos de empresas nacionais, devido à inexistência de informações precisas sobre as características de todos os modelos estrangeiros, tais como volume interno, volume de porta-malas, potência etc., que permitissem classificar os veículos importados por categoria.

Com finalidade de observar mais detalhadamente os automóveis importados no Brasil, foram utilizados dados de vendas de veículos automotores no atacado por marca, da Associação Brasileira de Empresas Importadoras de Veículos Automotores (ABEIVA), que consideram apenas empresas que não possuem montadoras em território nacional durante o período estudado.

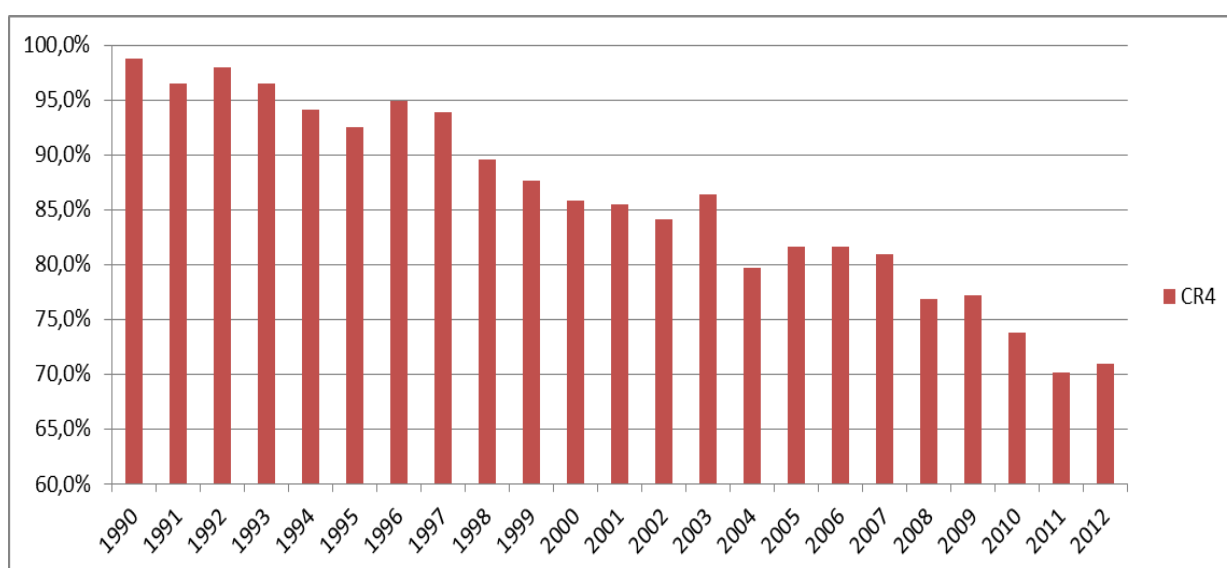
Foram utilizados dados de produção nacional de automóveis e comerciais leves por empresas e por Estados, visando se observar a distribuição geográfica da oferta no mercado brasileiro.

### 3.3 ESTIMATIVAS DOS INDICADORES ESTRUTURAIS

#### 3.3.1 CONCENTRAÇÃO DE MERCADO

Nota-se que o mercado automobilístico brasileiro ainda é bastante concentrado, cabendo às quatro maiores firmas uma participação de quase 100% do mercado nos anos 90, e mais que 80% do mercado na maioria dos anos estudados nesta pesquisa (Figura 5). Essas quatro maiores empresas são: Ford Motors do Brasil, Fiat, General Motors do Brasil, e Volkswagen. Nota-se ainda que estas mesmas firmas se mantêm como as quatro maiores durante todo o período.

Porém, apesar de bastante elevado, este índice de concentração se apresentou decrescente ao longo de quase todo o período como é mostrado na Figura 5. Enquanto o CR4 médio da década de 1990 foi de 94,23%, o da década seguinte foi de 81,96%, reduzindo-se ainda mais nos três primeiros anos da presente década (para 71,63%)<sup>11</sup>.



**Figura 5 – Índice de concentração das quatro maiores firmas, 1990 a 2012**

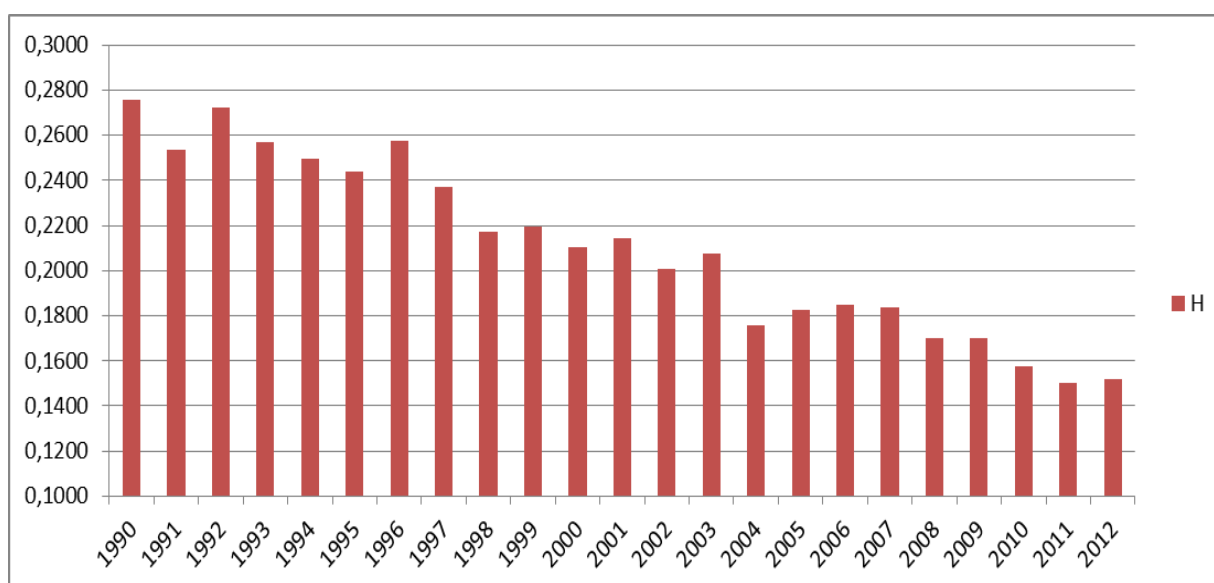
**Fonte:** Elaborado pela autora com base em dados da ANFAVEA

Quanto ao índice Herfindahl-Hirschman (H), nota-se de forma mais evidente a contínua redução da concentração do mercado. Embora houvesse 23 empresas vendendo automóveis no mercado doméstico brasileiro em 2005, o índice H daquele ano (0,1826) era comparável a um mercado em que houvesse entre 5 e 6 firmas de mesmo porte, evidenciando que além de elevada concentração, a distribuição do mercado era desuniforme mesmo no

<sup>11</sup> Os índices CR4 anuais calculados podem ser vistos mais detalhadamente no Apêndice A.

grupo das quatro maiores. Nos anos seguintes o índice H foi diminuindo até atingir pouco mais de 0,15 em 2012, o que equivaleria naquele ano, a um mercado composto por 6 a 7 firmas de mesmo porte<sup>12</sup>.

A redução do índice H decorre tanto da redução da concentração (já evidenciada pelo CR4) quanto pelo ingresso de novos ofertantes no mercado brasileiro. Em 2010, automóveis de 43 firmas diferentes foram comercializados no Brasil, em sua grande maioria, oriundos de firmas sem montadoras em território nacional, frente as 23 firmas do ano de 2005. Como pode ser visto na Figura 6.



**Figura 6 – Índice de Herfindhal-Hirschman (H) de concentração de mercado, 1990-2012**

Fonte: Elaborado pela autora com base em dados da ANFAVEA

Com base nos indicadores estimados é possível se chegar a duas conclusões. Primeira, que o mercado automobilístico brasileiro pode ser considerado um oligopólio fortemente concentrado<sup>13</sup>. Segunda, que tem havido tendência de desconcentração do mercado, a qual foi mais acentuada nos anos de 2004, 2008 e 2010. Em 2004, a economia se encontrava mais estável após período de incertezas políticas de 2002, maturação de novos investimentos no Brasil realizados no final da década de 1990, e período de aumento das importações de automóveis (explorado adiante neste trabalho). Em 2008, o ano de políticas contra crise (fim de 2008 e início de 2009), como a isenção total do IPI para compra de

<sup>12</sup> Os índices H anuais calculados podem ser vistos mais detalhadamente no Apêndice B.

<sup>13</sup> Shepherd (1999) classifica os mercados em oligopólio fraco ( $CR4 < 40\%$  e índice  $H < 0,1$ ), oligopólio forte ( $CR4 > 60\%$  e índice  $H > 0,18$ ) e oligopólio moderado (intermediário). Levando essa classificação rigorosamente em conta, poder-se-ia dizer que o mercado brasileiro atende aos pré-requisitos de oligopólio forte até hoje. A partir de 2008 poderia ser considerado moderado, caso se observasse somente o índice H. De qualquer forma, a classificação de Shepherd é apenas sugestiva, e não definitiva.

automóveis e para compra de máquinas e equipamentos, e de políticas de expansão do crédito às montadoras. Já em 2010 houve continuidade do Regime Especial que era vigente até aquele ano.

### 3.3.2 PARCELAS DE MERCADO

Através das parcelas *si* de mercado é possível identificar como a redução da concentração do mercado afetou cada uma das firmas. Na Tabela 1 são apresentadas as parcelas das 11 principais firmas com montadoras em território brasileiro, sendo as demais agrupadas no grupo denominado “Outros”. Nota-se que a disputa entre Fiat, General Motors e a Volkswagen tem se alternado entre as três primeiras em ranking de vendas internas ao longo do período, enquanto a Ford se mantém na quarta posição.

Em termos de evolução, a última coluna da Tabela 1 mostra de forma mais explícita justamente estas três maiores empresas tendo redução de suas parcelas de mercado entre 2000 e 2012, enquanto a Ford representou cerca de 10% do mercado com pequena variação positiva entre o início e o fim do período analisado. Isto mostra as origens da redução do CR4 aqui apresentada, assim como a dinâmica envolvida dentro e fora do grupo das quatro maiores.

É importante observar o crescimento de “Outros” o qual foi contínuo desde 2005 até 2011, e interrupção da tendência em 2012. E observa-se que todas as sete outras firmas, além das quatro maiores, se instalaram para produção de automóveis no Brasil entre 1998 e 2002. Sendo elas, segundo Costa & Henkin (2010), a Honda em 1997, a Mitsubishi e a Toyota em 1998, Mercedes-Benz e Renault em 1999, Peugeot-Citroën em 2001 e Nissan em 2002. Evidenciando a entrada de novas firmas no mercado tanto com novas instalações nacionais, quanto por importações. Tais fatos serão mais bem explorados adiante, ao se verificar a importância das importações.

**Tabela 1. Parcelas de Mercado- Automóveis e comerciais leves 2000 a 2006**

<b>Ano</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
Fiat	0,2576	0,2749	0,2547	0,2637	0,2288	0,2498	0,2542
Volkswagen	0,2792	0,2756	0,2543	0,2255	0,2177	0,2197	0,2254
GM	0,2350	0,2315	0,2410	0,2581	0,2391	0,2256	0,2238
Ford	0,0858	0,0726	0,0913	0,1169	0,1110	0,1214	0,1124
Outras	0,0265	0,0144	0,0158	-0,0356	0,0357	0,0074	0,0086
Renault	0,0403	0,0466	0,0432	0,0449	0,0351	0,0294	0,0282
Peugeot-Citroen	0,0218	0,0321	0,0459	0,0436	0,0418	0,0496	0,0524
Honda	0,0145	0,0145	0,0149	0,0249	0,0333	0,0352	0,0368
Toyota-Lexus	0,0182	0,0158	0,0183	0,0329	0,0329	0,0376	0,0381
Nissan	0,0002	0,0010	0,0029	0,0058	0,0052	0,0050	0,0031
Mitsubishi	0,0089	0,0096	0,0098	0,0120	0,0137	0,0141	0,0128
Mercedes Benz	0,0119	0,0113	0,0079	0,0072	0,0057	0,0052	0,0044

**Fonte: Elaborado pela autora com base em dados da ANFAVEA**

**Continuação Tabela 1. Parcelas de Mercado- 2007 a 2012**

<b>Ano</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>Variação i-f</b>
Fiat	0,2595	0,2463	0,2449	0,2284	0,2202	0,2307	-10,48%
Volkswagen	0,2308	0,2196	0,2281	0,2105	0,2055	0,2128	-23,79%
GM	0,2130	0,2055	0,1979	0,1976	0,1846	0,1768	-24,74%
Ford	0,1055	0,0974	0,1010	0,1010	0,0917	0,0891	3,76%
Outras	0,0159	0,0325	0,0422	0,0660	0,0936	0,0668	151,90%
Renault	0,0314	0,0431	0,0391	0,0482	0,0567	0,0665	64,85%
Peugeot-							
Citroen	0,0548	0,0565	0,0502	0,0524	0,0513	0,0404	85,04%
Honda	0,0366	0,0440	0,0418	0,0380	0,0271	0,0371	156,53%
Toyota-Lexus	0,0308	0,0303	0,0311	0,0299	0,0290	0,0313	72,49%
Nissan	0,0051	0,0065	0,0077	0,0108	0,0196	0,0288	15116,46%
Mitsubishi	0,0125	0,0154	0,0125	0,0134	0,0162	0,0167	87,13%
Mercedes Benz	0,0040	0,0029	0,0034	0,0039	0,0045	0,0030	-74,43%

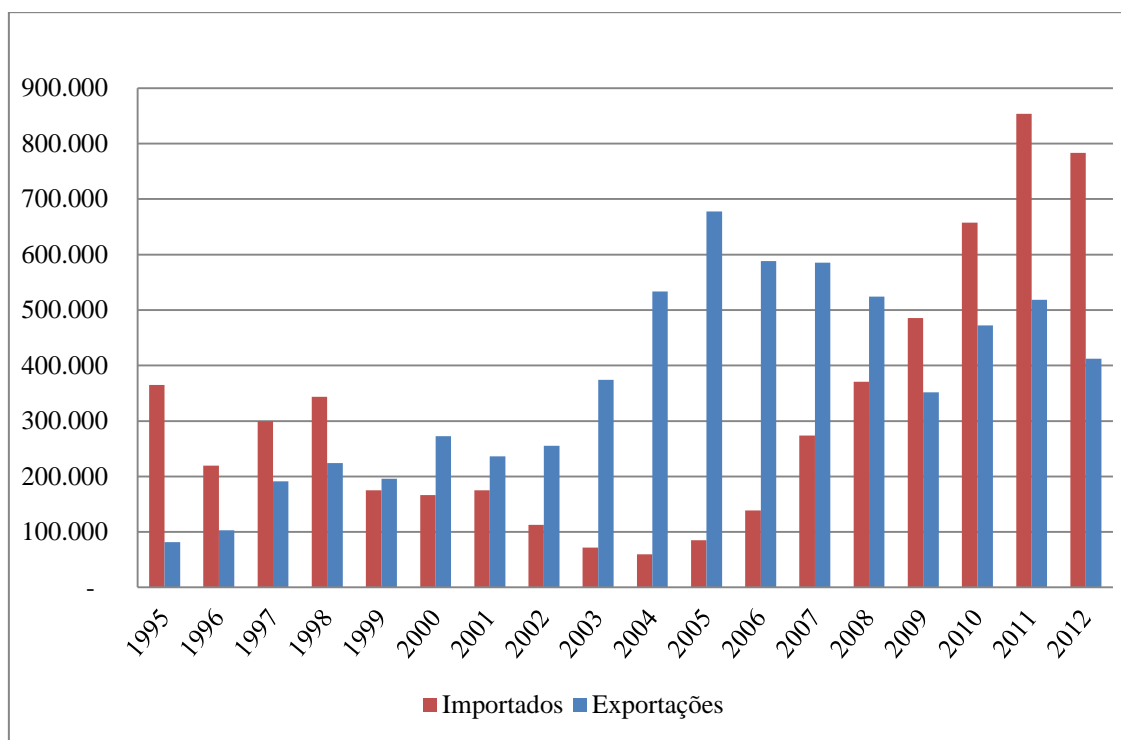
**Fonte: Elaborado pela autora com base em dados da ANFAVEA.**

### 3.3.3 IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO DE AUTOMÓVEIS

São opostas as direções das importações e exportações do mercado automotivo entre 2000 e 2008, com significativo aumento das exportações de auge em 2005 e queda pontual em 2009, sendo esta última possivelmente pelo cenário externo daquele ano, como pode ser observado na Figura 7, que apresenta este fluxo comercial por unidades de automóveis.

Observa-se que foi contínuo o aumento das importações desde 2004, até 2011, quando há interrupção desta trajetória. Ao final deste ano de 2011 foi tomada pelo governo, a medida de aumento do IPI, em 30 pontos percentuais, para automóveis importados com origem de países diferentes dos pertencentes ao MERCOSUL, que entrou em vigor em Janeiro de 2012. Tal medida foi justamente com a finalidade de interromper esta tendência das importações.

Deve-se lembrar também que durante esta trajetória as políticas de incentivo a demanda, que aumentariam o número de consumidores para automóveis, tornaram este mercado no Brasil atraente para empresas estrangeiras. Fato que será apresentado mais adiante.



**Figura 7. Fluxo comercial de automóveis e comerciais leves**

**Fonte: Elaboração própria com dados da ANFAVEA**



Para explorar mais detalhadamente o fluxo de importações no país, deve-se atentar à importação de veículos de empresas que não possuem montadoras no Brasil, o que pode ser observado na Tabela 2. Considerando o período das duas últimas décadas, podem ser identificados dois grandes marcos nas vendas internas de veículos destas empresas: uma interrupção em 2001 e uma nova interrupção em 2012 (Tabela 2).

Em relação a 2001 pode-se considerar o fato do início das atividades de firmas que não tinham produção nacional, como exposto no item 3.3.2., que se deu entre 1998 e 2002, que torna dispensável a presença dos números importados daquelas firmas. Em relação ao crescimento em torno do ano de 2008, é perceptível a entrada (ou reentrada no caso de algumas empresas) destas estrangeiras no mercado nacional neste exato período, quando nove empresas estrangeiras iniciaram participação nas vendas internas, e todas continuaram no mercado brasileiro até 2012<sup>14</sup>. Já em 2012, é quando se dá a divulgação do Novo Regime Automotivo no Brasil, que com as medidas citadas anteriormente, reduziu o número de vendas de importados no mercado.

**Tabela 2. Vendas internas de veículos de empresas estrangeiras**

<b>Ano</b>	<b>Total</b>	<b>Participação no total de importados</b>	<b>Variação ano</b>
1991	15.691	79,1%	-31,8%
1992	10.704	21,1%	231,8%
1993	35.519	51,4%	119,5%
1994	77.962	42,3%	53,3%
1995	119.543	32,8%	-51,0%
1996	58.533	26,7%	-2,6%
1997	57.027	19,0%	9,7%
1998	62.537	18,2%	-18,2%
1999	51.157	29,2%	24,0%
2000	63.455	38,1%	-73,1%
2001	17.086	9,7%	-49,7%
2002	8.593	7,6%	-56,8%
2003	3.716	5,2%	2,2%
2004	3.797	6,4%	43,1%

<sup>14</sup> A observação mais detalhada destes dados por empresa pode ser vista no Anexo 2.

2005	5.434	6,4%	8,5%
2006	5.894	4,2%	111,9%
2007	12.491	4,6%	154,1%
2008	31.742	8,6%	49,0%
2009	47.294	9,7%	151,9%
2010	119.133	18,1%	109,6%
2011	249.689	29,2%	-62,6%
2012	93.342	11,9%	-31,8%

---

**Fonte: Elaborado pela autora a partir de dados da ABEIVA**

Em 2012 havia 27 estrangeiras vendendo no mercado brasileiro, número que contrastado com as 4 empresas que atuavam no mercado em 2004 e com as 19 que atuavam em 2000 ressalta a volatilidade da entrada e saída de firmas no mercado de automotores.

### 3.3.4 CATEGORIAS DE AUTOMÓVEIS

Algumas das políticas como a expansão do crédito ao consumidor, aumento da renda média, redução da taxa de juros, e ainda a isenção do IPI, tomadas com objetivos de incentivo ao consumo como detalhadas anteriormente, tiveram no período não só manutenção do consumo, como efeitos positivos na venda de automóveis em 2009, frente à situação no fim do ano 2008. E além do aumento nas vendas mesmo frente ao cenário externo, os tipos de carros consumidos também alteraram.

Utilizando os critérios da FENABRAVE, os automóveis podem ser divididos em 15 categorias (Tabela 3) que possibilitam observar diferentes tendências algumas delas ao longo do período. As variações mais acentuadas são dos automóveis de Entrada<sup>15</sup> que têm decrescido mais de 1% ao ano, e do aumento dos Hatchs Pequenos, categoria superior e mais próxima aos automóveis de Entrada. A categoria de Sedans Pequenos apesar de inconstante também apresenta aumentos mais expressivos.

---

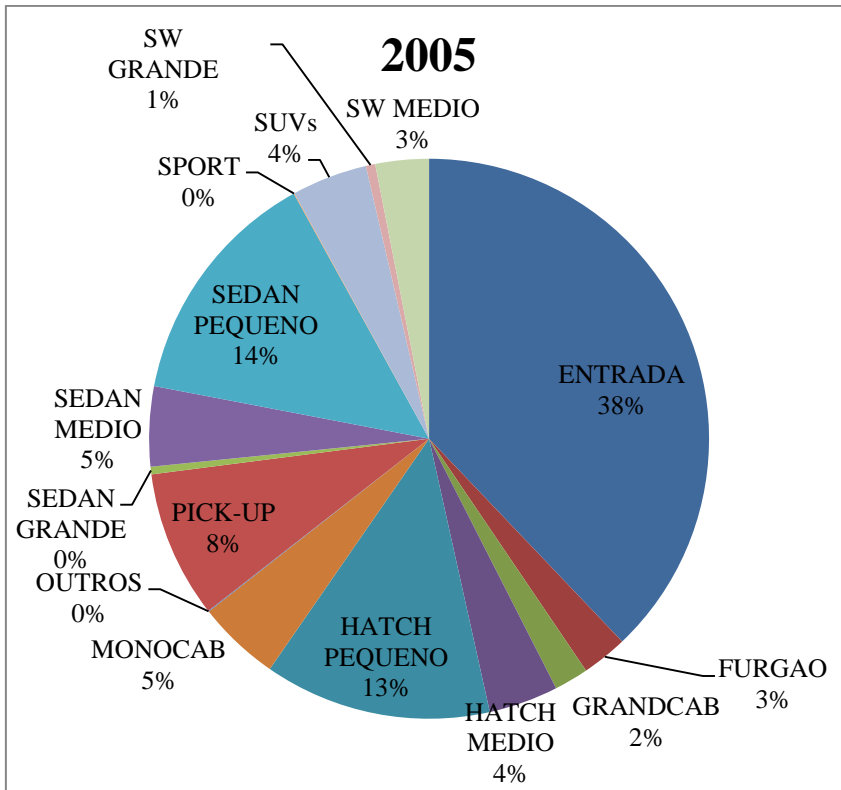
<sup>15</sup> Segundo a Revista Pense Carros, modelos de entrada são automóveis mais simples e dentre os mais baratos do mercado. Com opções de três ou cinco portas, não têm diferencial em acabamento e na maioria das vezes são equipados com motores flex (bicombustível) 1.0.

**Tabela 3. Parcelas de automóveis emplacados por categoria**

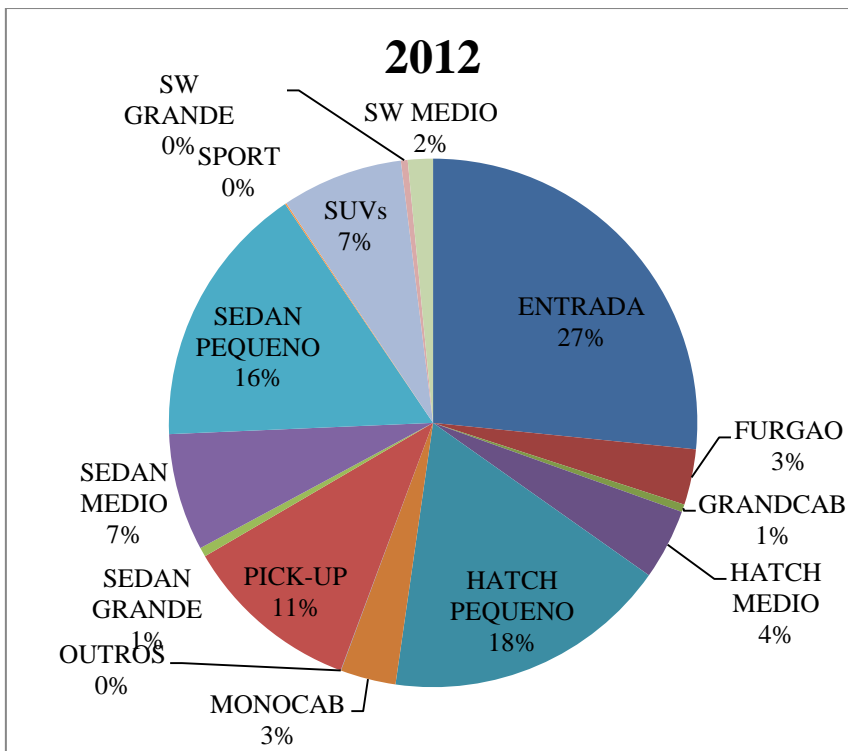
Categoria	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
ENTRADA	37,89%	36,38%	34,49%	32,85%	31,50%	29,16%	27,72%	26,60%
FURGAO	2,64%	2,73%	2,76%	3,35%	2,93%	3,33%	3,66%	3,40%
GRANDCAB	1,98%	1,33%	1,12%	1,03%	0,87%	0,69%	0,62%	0,47%
HATCH MEDIO	4,01%	3,74%	4,58%	5,64%	5,44%	5,92%	5,64%	4,31%
HATCH PEQUENO	13,11%	12,94%	12,47%	11,80%	11,72%	14,00%	14,59%	17,49%
MONOCAB	4,78%	5,11%	4,19%	3,94%	4,32%	4,14%	4,11%	3,39%
OUTROS	0,05%	0,06%	0,03%	0,03%	0,03%	0,03%	0,03%	0,02%
PICK-UP	8,51%	8,15%	8,18%	8,96%	9,17%	10,80%	11,61%	10,89%
SEDAN GRANDE	0,44%	0,47%	0,35%	0,50%	0,57%	0,58%	0,90%	0,57%
SEDAN MEDIO	4,61%	6,50%	6,91%	7,59%	6,42%	5,29%	5,86%	7,18%
SEDAN PEQUENO	13,96%	14,19%	16,05%	15,20%	18,20%	17,66%	15,63%	16,22%
SPORT	0,04%	0,05%	0,06%	0,07%	0,07%	0,10%	0,16%	0,09%
SUVs	4,36%	4,20%	4,70%	5,56%	5,56%	6,27%	7,48%	7,43%
SW GRANDE	0,54%	0,53%	0,70%	0,37%	0,15%	0,13%	0,35%	0,41%
SW MEDIO	3,09%	3,62%	3,41%	3,11%	3,05%	1,89%	1,67%	1,53%

**Fonte: Elaborada pela autora a partir de dados da FENABRAVE.**

Isto mostra por parte do consumidor a possibilidade de migrar de automóveis mais básicos (de menor conforto, tamanho e menos itens adicionais) para menos básicos. As Figuras 8 e 9 a seguir quando comparadas mostram mais claramente estas mudanças entre o ano de 2005 e o presente ano de 2012, dentre as categorias.



**Figura 8. Parcelas de automóveis emplacados por categoria em 2005**  
**Fonte: Elaborada pela autora a partir de dados da FENABRAVE**



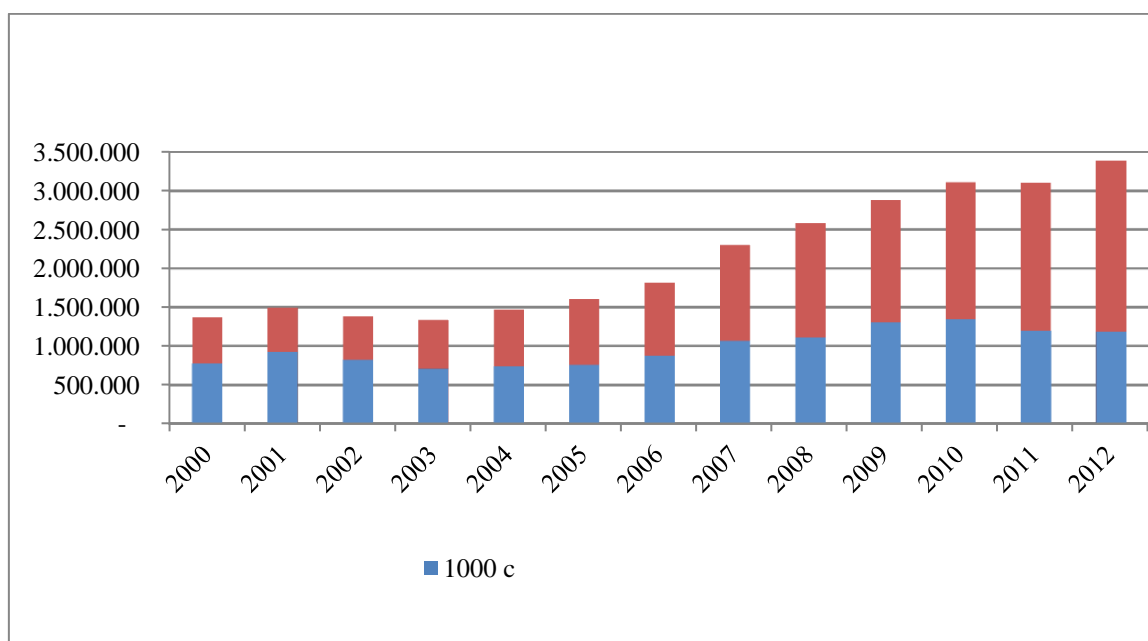
**Figura 9. Parcelas de automóveis emplacados por categoria em 2012**  
**Fonte: Elaborada pela autora a partir de dados da FENABRAVE**

### 3.3.5 PARTICIPAÇÃO DOS CARROS POPULARES

Como visto que há mudanças no consumo por categorias, ao explorar mais a fundo a categoria de carros de entrada, vê-se que enquanto o mercado apresenta crescimento, o segmento de carros populares (1000 cilindradas) oriundos de montadoras em território nacional não acompanhou tal crescimento nos últimos anos analisados. Ou seja, como a Figura 10 permite ver, havia tendência de aumento da participação de carros populares na maior parte da década, a qual descontinua após 2010, ano este que se caracterizou por aumento substancial da importação de carros em cerca de 150%, especialmente da China (com preços de carros populares, mas com potência maior do que 1.000 cilindradas), como já visto no presente estudo.

Dentre as três maiores firmas sem montadoras em território brasileiro, duas (Cherry e JAC Motors) entraram no mercado nacional recentemente, entre 2009 e 2010, segundo dados da Abeiva. Apesar de a Associação não disponibilizar estatísticas de vendas detalhadas por modelos desde a entrada das firmas no mercado, pelo cenário de 2011 pode-se observar que grande parte das vendas destas novas firmas é de um único modelo.

No caso da JAC Motors, mais da metade de suas vendas (54%) são do modelo J3, seu mais compacto automóvel, concorrente de carros populares no Brasil. E no caso da Cherry, quase metade das vendas (46%) são do modelo QQ, também o mais compacto de seus modelos.

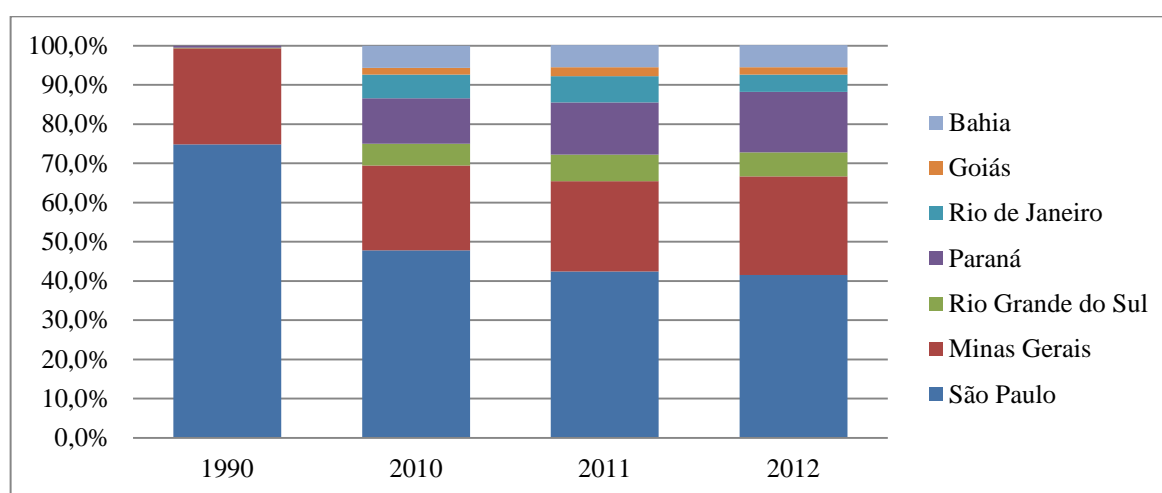


**Figura 10. Participação de automóveis de 1000 cilindradas nas vendas internas**

Fonte: elaborado pela autora com base em dados da ANFAVEA

### 3.3.6 GEOGRAFIA DA PRODUÇÃO NACIONAL

Outra alteração importante na estrutura da indústria automobilística que guarda estreita relação com as políticas públicas apresentadas no capítulo 2, diz respeito à distribuição espacial da produção. Nota-se que entre 1990 e 2012, a participação dos dois principais estados produtores (São Paulo e Minas Gerais) reduziu-se de 100% para menos de 70% (Figura 11). Em especial, nota-se a queda da participação de São Paulo, que foi reduzida de aproximadamente 75% para 40%.



**Figura 11. Participação dos estados brasileiros na produção de automóveis**

Fonte: Elaboração própria com dados da ANFAVEA

Como apresentado, o Regime Especial tinha dentre seus objetivos atrair a produção de automóveis para as regiões Norte, Nordeste e Centro Oeste. Algumas consequências desta política são evidenciadas pelo histórico de empresas instaladas nas regiões Nordeste e Centro Oeste são: a fábrica da Troller<sup>16</sup> (depois incorporada pela Ford em 2007) no município de Horizonte-CE, que desde 2011 recebe investimentos de um plano específico da Ford Mundial para a região Nordeste<sup>17</sup>; a fábrica da Mitsubishi em Catalão-GO (1998); e a fábrica da Ford em Camaçari-BA(2001), que se destaca na questão de uso de tecnologias inovadoras e produz modelos como o Fiesta Hatch, o Fiesta Sedan e o EcoSport. Em especial esta última, desenvolve design de automóveis difundidos para o exterior.

<sup>16</sup> Troller Veículos Especiais S.A., fundada no ano 1997.

<sup>17</sup> Informações de: <http://motordream.uol.com.br/noticias/ver/2012/06/19/ford-vai-ampliar-capacidade-de-fabrica-da-troller-no-ceara>.

Em 2010, foram estendidos benefícios fiscais ao Nordeste, pela MP 512/2010 de Novembro daquele ano. Como consequência, a Fiat em Dezembro de 2010 anunciou seu projeto para uma nova planta em Goiana-PE, que está atualmente em obras, com previsão de início das atividades em 2014 e investimento inicial de 1 bilhão de reais<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> Informações de: [http://programapernambuco.fiat.com.br/#home\\_scr](http://programapernambuco.fiat.com.br/#home_scr).

#### 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando a grande influência do setor automobilístico na economia brasileira e as inúmeras políticas públicas implementadas para influenciar tal setor, buscou-se no presente trabalho identificar as mudanças estruturais ocorridas na indústria automobilística brasileira desde 1995.

Verificou-se que o processo de abertura comercial levou a contínua redução na concentração de mercado, que a despeito disso continua fortemente concentrado, com as quatro maiores firmas dominando quase 80% do mercado nacional. Ademais, notou-se que as quatro maiores firmas foram as mesmas durante todo o período analisado.

A maior concorrência no mercado se deu, inicialmente, por meio de maior participação dos carros importados, tendência arrefecida com a implementação de políticas que incentivavam a produção em território nacional. Com isso, tem sido crescente a instalação de montadoras, em especial de origem asiática, nos últimos anos.

Também como resposta a políticas públicas, tem aumentado a participação de novas regiões na produção automobilística, que anteriormente se concentrava em dois estados. Conseqüentemente, a desconcentração industrial tem sido acompanhada por uma desconcentração espacial, embora São Paulo e Minas Gerais continuem mantendo parcelas expressivas da produção brasileira.

Outra mudança identificada foi a redução da participação dos carros populares no total de automóveis comercializados no País. Esta tendência está altamente relacionada à maior disponibilidade de crédito e ao maior período de financiamento, além de se associar também ao baixo nível de desemprego e ao aumento da renda na última década.

Em suma, nota-se que a estrutura da indústria automobilística brasileira tem mudado sob a influência e de acordo com as diversas políticas implementadas no País. Incerteza que persiste é se as políticas protecionistas adotadas nos últimos dois anos não estariam “blindando” as montadoras instaladas no Brasil da concorrência do produto importado, o que poderia reduzir a adoção de inovações tecnológicas e manter as firmas com lucros supranormais. Embora as novas políticas tenham mostrado a preocupação de atrelar os benefícios públicos a contrapartidas por parte da indústria, particularmente no tocante à geração de inovação, nível de investimento e de emprego, o sucesso deste novo enfoque ainda precisará ser analisado no futuro.



## BIBLIOGRAFIA

ALVARENGA, G. et. All. **Políticas anticíclicas na indústria automobilística: uma análise de co-integração dos impactos da redução do IPI sobre as vendas de veículos**. IPEA, 2010.

ANFAVEA (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores) **Anuário Estatístico**. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br>>. Acesso em 15 abr, 2011.

AGUIAR, D. R. D. **Notas de Aula de Organização Industrial**. Universidade Federal de São Carlos, 2010.

BARROS D. E PEDRO L. **O papel do BNDES no desenvolvimento do setor automotivo brasileiro**. 2010. Disponível em:<[http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes\\_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/livro60anos\\_perspectivas\\_setoriais/Setorial60anos\\_VOL1ComplexoAutomobilistico.pdf](http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/livro60anos_perspectivas_setoriais/Setorial60anos_VOL1ComplexoAutomobilistico.pdf) >. Acesso em 17 mai. 2013.

CALANDOR, M. **A indústria automobilística brasileira: integração produtiva no mercosul, regimes automotivos e perspectivas**. FEE, PUCRS, 2000.

CARVALHO, E. G. **Globalização e estratégias competitivas na indústria automobilística: uma abordagem a partir das principais montadoras instaladas no Brasil**. 2004.

CNI. **Indústria automobilística e sustentabilidade**. Encontro da Indústria para a sustentabilidade, Brasília, 2012. Disponível em : < [http://arquivos.portaldaindustria.com.br/app/conteudo\\_24/2012/09/03/184/20121122163714127349o.pdf](http://arquivos.portaldaindustria.com.br/app/conteudo_24/2012/09/03/184/20121122163714127349o.pdf)> Acesso em 15 jan. 2013.

CASA CIVIL. **Medidas Provisórias**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/mpv/quadro/\\_quadro%20geral.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/mpv/quadro/_quadro%20geral.htm) > Acesso em 02/09/2013.

COSTA, R. & HENKIN, H. **Estratégias Competitivas e Desempenho da Indústria Automobilística no Brasil**. UFRGS.

DAMACENO, W. & JÚNIOR A. **O setor automotivo e oportunidades para o Nordeste**. Banco do Nordeste, ETENE. 2011. Disponível em: < [http://www.bnb.gov.br/content/aplicacao/etene/etene/docs/iis\\_ano\\_5\\_n2\\_setor\\_automotivo.pdf](http://www.bnb.gov.br/content/aplicacao/etene/etene/docs/iis_ano_5_n2_setor_automotivo.pdf)> acesso em 15/08/2013.

HOLLANDA FILHO, S. **Nota: o estabelecimento de um regime automotivo diante da criação da OMC**. FEA USP, 2003.

LEITE, M. et all. (2008). Brazilian Journal of Labour Studies. *Revista ABET*. Volume VII – n. 1/2008

LINS, H. e ALVES, P. A. **A indústria automobilística e o Brasil: uma abordagem na ótica das cadeias mercantis globais**. Encontro Nacional de Economia Política.

NEGRI, J. **O custo de bem-estar do regime automotivo brasileiro**. IPEA, Rio de Janeiro, 1999.

NEGRI, J. **Elasticidade-renda e elasticidade-preço de automóveis no Brasil**. Rio de Janeiro, Abril 1998.

NERI, M. **Comunicado do IPEA nº 155, A Década Inclusiva (2001-2011): Desigualdade, Pobreza e Políticas de Renda**. IPEA, 25 Setembro 2012. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/120925\\_comunicado155rev3\\_final.pdf](http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/120925_comunicado155rev3_final.pdf)>. Acesso em 24/09/2013.

PINHO, M. **Mudança estrutural na indústria automobilística brasileira: a entrada de novos concorrentes**. 2000.

REED, J. **Auto industry speeds ahead as Brazilian demand spikes**. *Financial Times*, Special Reports. 928 jun 2010.

SALERNO, M. S. et all. **A nova configuração da cadeia automotiva brasileira**. Escola Politécnica da USP, BNDES, Novembro 2002.

SANTOS, A. & BURITY, P. **O complexo automotivo**. 2001.

SARTI, Fernando e LAPLANE Marino. **A indústria automobilística brasileira: complementaridade produtiva no Mercosul**. 2007.

SENHORAS E. M. e DIAS, J. M. **Tendências da indústria automotiva brasileira: um estudo caso Fiat**, Campinas.

ZAULI, E. **Políticas públicas e targeting setorial- efeitos da nova política industrial sobre o setor automobilístico**. Revista de Economia Política vol. 20. 2000.

## APÊNDICE A – Índice de concentração das quatro maiores firmas

<b>Ano</b>	<b>CR4</b>	<b>Ano</b>	<b>CR4</b>
1990	98,78%	2000	85,77%
1991	96,48%	2001	85,47%
1992	97,95%	2002	84,14%
1993	96,54%	2003	86,42%
1994	94,07%	2004	79,66%
1995	92,54%	2005	81,65%
1996	94,93%	2006	81,57%
1997	93,87%	2007	80,88%
1998	89,52%	2008	76,88%
1999	87,66%	2009	77,20%
		2010	73,75%
		2011	70,19%
		2012	70,94%

Fonte: Elaborado pela autora com base em dados da ANFAVEA.

## APÊNDICE B – Índice H de concentração de mercado

<b>Ano</b>	<b>H</b>	<b>Ano</b>	<b>H</b>
1990	0,2756	2000	0,2105
1991	0,2533	2001	0,2145
1992	0,2721	2002	0,2010
1993	0,2567	2003	0,2078
1994	0,2497	2004	0,1759
1995	0,2441	2005	0,1826
1996	0,2573	2006	0,1847
1997	0,2371	2007	0,1838
1998	0,2171	2008	0,1698
1999	0,2196	2009	0,1702
		2010	0,1578
		2011	0,1500
		2012	0,1517

Fonte: Elaborado pela autora com base em dados da ANFAVEA

## APÊNDICE C - Detalhamento de instituição de leis e decretos.

Medida	Descrição	Síntese
MP 856 de 26/01/1995	Dispõe sobre a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) na aquisição de automóveis para utilização no transporte autônomo de passageiros, bem como por pessoas portadoras de deficiência física, e dá outras providências.	Lei nº 8.989, de 1995
2.069-31 de 2001	Restaura a vigência da Lei no 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre a <b>isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) na aquisição de automóveis destinados ao transporte autônomo de passageiros</b> e ao uso de portadores de deficiência física, reduz o imposto de importação para os produtos que especifica, e dá outras providências.	Lei nº 10.182 de 2001
275 de 29/12/2005	dispõe que o prazo a que se refere o art. 2º da Lei no 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, para reutilização do benefício da isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, na aquisição de automóveis para utilização no transporte autônomo de passageiros, bem como por pessoas portadoras de deficiência física, aplica-se inclusive às aquisições realizadas antes de 22 de novembro de 2005.	Lei nº 11.307, de 2006
512 de 25/11/2010	Altera a Lei no 9.440, de 14 de março de 1997, que <b>estabelece incentivos fiscais para o desenvolvimento regional e da indústria automotiva.</b>	Lei nº 12.407, de 2011
540, de 2/08/2011	Institui o Regime Especial de Reintegração de Valores Tributários para as Empresas Exportadoras - <b>REINTEGRA</b> ; dispõe sobre a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI à indústria automotiva	Lei nº 12.546, de 2011
15/09/2011	Institui <b>aumento</b> em 30 pontos percentuais do <b>IPI para automóveis</b>	

	<b>importados</b> , com origem diferente de países pertencentes ao Mercosul.	
563 de 3/04/2012	Institui o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores,	Lei nº 12.695, de 2012
22/05/2012 Decreto 7.725	dispõe que os automóveis de até 1000 cilindradas terão a alíquota do IPI reduzida de 37% para 30%. Para os carros de 1.000 a 2.000 cilindradas, a alíquota passou da variação de 41% até 43% para 35,5% até 36,5%. Já os utilitários comerciais tiveram a redução de 34% para 31%.	

Fonte: Elaboração própria com dados da Casa Civil e Negri (2008).

## ANEXO 1 - Participação dos estados na produção de automotores no Brasil.

<b>Estado</b>	<b>1990</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>Empresas atualmente</b>
São Paulo	74,8%	47,8%	42,4%	41,5%	Ford, General Motors, Honda, Hyundai, Mercedes-Benz, Scania*, Toyota, Volkswagen
Minas Gerais	24,5%	21,6%	23,0%	25,2%	Fiat, Iveco*, Mercedes-Benz
Rio Grande do Sul	0,2%	5,6%	6,8%	6,1%	Agrale*, General Motors, International*
Paraná	0,5%	11,6%	13,3%	15,4%	Nissan, Renault, Volkswagen, Volvo
Rio de Janeiro	-	6,0%	6,7%	4,4%	MAN*, Peugeot Citroën
Goiás	-	1,7%	2,3%	1,9%	CAOA*, Mitsubishi
Bahia	-	5,7%	5,6%	5,6%	Ford
Amazonas	-	-	-	-	Mahindra*

\*não produz automóveis

Fonte: Anuário ANFAVEA

## ANEXO 2 – Venda de importados no atacado

MARCAS	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	ACUM.		
ASIA MOTORS			386	5.457	12.468	15.819														18	30	13	34.130		
ASTON MARTIN				1.474	3.072	2.441	3.756													3.272	6.974	3.936	24.925		
AUDI			1	3	2	1														10	24	11	52		
BENTLEY		364	1.931	3.503	2.915					1.411	2.106	1.450	1.125	1.291	1.859	2.043	2.707	2.906	5.542	8.401	13.244	7.659	60.497		
BMW				1		1																	2		
BUGATTI																									
CHANGAN																									
CHERY																				352	477	1.824	10.197		
CHRYSLER				131	105															8.733	30.311	978	40.022		
CITROEN	64	276	1.093	4.220	5.813	2.542	2.270	5.541	7.204	9.103								1.749	1.554	658	778	599	5.574		
DAEWOO				2.260	5.178	2.613	1.650	1.574	621	184	144	11											38.126		
DAIHATSU				1.019	1.859	782	779	1.665	309	149	97	8											14.235		
DFSK																							6.667		
DODGE				1																1.553	2.110	1.898	10.501		
EFFA CHANGHE																				646	851	10	1.507		
EFFA HAFEI																				5.471	13.159	672	20.763		
FERRARI			6	22	17	14	25	44	32	40	26	16	18	21	22	28	30	487	974	541	36	38	510		
HAFEI MOTOR																				358	1.534	6.246	13.786	25.498	
HAIIMA																									
HONDA		741	4.157	6.822	4.851	2.076	2.048																		
HUMMER																									
HUNDAI		593	1.676	2.142	4.632	4.065	3.422		3	2	1												6		
HYUNDAI																									
HYUNDAI PRECISION																									
JAC MOTORS																									
JAGUAR				69	122	84	94	99	109	190	201	208	92												
JEEP																									
JINBEI AUTOMOBILE																									
KIA MOTORS			2.236	6.118	11.208	8.342	10.391	11.783	8.085	16.081	10.327	5.702	1.986	2.221	3.206	3.317	9.005	20.900	26.027	57.626	80.492	39.309	334.362		
KOENIGSEGG																									
LADA	15.129	4.552	4.851	2.524	924	92	13	24	-	16															
LAMBORGHINI				1	1	1																			
LAND ROVER		27	110	253	45																				
LIFAN																									
LOTUS				3	-	6																			
MASERATI																									
MAZDA		119	928	2.706	3.066	677	1.411	1.298	441	76															
MERCEDES BENZ	330	251	865	3.143	7.738																				
MINI																									
MINI																									
MINI																									
MITSUBISHI	102	1.055	2.694	5.479	6.838	5.641	7.282	9.308	4.558	6.200															
NISSAN			764	1.270	1.518	916	1.053	1.227	571	269															
PAGANI																									
PAGANI																									
PEUGEOT	98	1.654	8.555	11.342	8.378	6.302	11.628	17.009	21.518																
PORSCHE	15	7	5	34	38	15	62	87	40	63	42	35	76	128	214	438	459	723	553	911	1.134	524	5.603		
RAM																									
RELY																									
RENAULT		270	2.128	10.042	19.877																				
RENAULT																									
ROLLS ROYCE																									
SPYKER																									
SSANGYONG																									
SSANGYONG																									
SUBARU	263	1.267	1.992	1.653	3.75	837	1.947	3.303	889	295	143	146	85	116	108	48	265	1.698	2.003	5.810	7.429	620	18.514		
SUZUKI	20	1.058	3.332	3.459	3.909	4.68	4.191	2.894	1.057	1.875	1.230	1.010	322												
SUZUKI																									
TOYOTA	920	5.229	4.707	9.044	3.177	11.405	12.926	5.651																	
TOYOTA																									
TOYOTA																									
VOVO CAR	31	110	205	551	1.308																				
VOVO CAR																									
TOTAL ...	15.691	10.704	35.519	77.962	119.543	58.533	57.027	62.537	51.157	63.455	17.086	8.593	3.716	3.797	5.434	5.894	12.491	31.742	47.294	119.133	249.689	93.342	1.150.339		

Fonte: ABEIVA