



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA GRANDE DOURADOS**  
**Faculdade de Direito e Relações Internacionais**  
**Curso de Relações Internacionais – FADIR**

**ALAN HENRIQUE VIEIRA ALVES**

**O Brasil no Órgão de Solução de Controvérsias da OMC: Inovar-Auto e o  
Regime Tributário Industrial Brasileiro**

**Dourados - MS**

**Novembro/2019**

**ALAN HENRIQUE VIEIRA ALVES**

**O Brasil no Órgão de Solução de Controvérsias da OMC: Inovar-Auto e o  
Regime Tributário Industrial Brasileiro**

Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado à Banca Examinadora da  
Universidade Federal da Grande  
Dourados, como pré-requisito para  
obtenção do título de Bacharel em  
Relações Internacionais.

Orientador: Prof. Dr. Hermes Moreira, Jr.

**Dourados - MS**

**Novembro/2019**

## Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP).

A474b Alves, Alan Henrique Vieira  
O Brasil no Órgão de Solução de Controvérsias da OMC: Inovar Auto e o Regime Tributário Industrial Brasileiro [recurso eletrônico] / Alan Henrique Vieira Alves. -- 2019.  
Arquivo em formato pdf.

Orientador: Hermes Moreira Júnior.  
TCC (Graduação em Relações Internacionais)-Universidade Federal da Grande Dourados, 2019.  
Disponível no Repositório Institucional da UFGD em:  
<https://portal.ufgd.edu.br/setor/biblioteca/repositorio>

1. Brasil. 2. Inovar Auto. 3. União Européia. 4. Japão. I. Moreira Júnior, Hermes . II. Título.

Ficha catalográfica elaborada automaticamente de acordo com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

©Direitos reservados. Permitido a reprodução parcial desde que citada a fonte.



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO  
FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DA GRANDE DOURADOS  
FACULDADE DE DIREITO E RELAÇÕES INTERNACIONAIS



## ATA DE DEFESA DO TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

Em 29 de novembro de 2019, compareceu para defesa pública do Trabalho de Conclusão de Curso, requisito obrigatório para a obtenção do título de Bacharel em Relações Internacionais, o aluno **Alan Henrique Vieira Alves** tendo como título "**O Brasil no Órgão de Solução de Controvérsias da OMC: Inovar Auto e o Regime Tributário Industrial Brasileiro**".

Constituíram a Banca Examinadora os professores Dr. Hermes Moreira Junior (orientador), Dra Lisandra Pereira Lamoso (examinadora) e Dr. Paulo Henrique Hoeckel (examinador).

Após a apresentação e as observações dos membros da banca avaliadora, o trabalho foi considerado Aprovado.

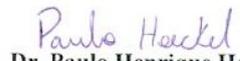
Por nada mais terem a declarar, assinam a presente Ata.

Observações: Incorporar as observações sugeridas pela banca

Assinaturas:

  
**Dr. Hermes Moreira Junior**  
Orientador

  
**Dra Lisandra Pereira Lamoso**  
Examinadora

  
**Dr. Paulo Henrique Hoeckel**  
Examinador

*“[...] Caso haja alguma coisa  
relativa ao governo das nações ou, em  
outras palavras, à política, que não  
conheçamos, desejamos aprendê-la.”*

(John Taylor)

Dedico ao meu amigo Alex W. Wood, minha irmã, Aline Fernanda Vieira Alves, minha mãe, em especial, Neide Vieira, às minhas avós, Isalina Vieira Motta (in memoriam), Laurenea Alves e minha bisavó, Theophila F. Motta (in memoriam)

## RESUMO

### **O Brasil no Órgão de Solução de Controvérsias da OMC: Inovar-Auto e o Regime Tributário Industrial Brasileiro**

O objetivo deste trabalho foi identificar se o programa brasileiro Inovar-auto é uma violação do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio (GATT) de 1994. Inovar-auto é um regime tributário que permite aos produtores domésticos receberem um subsídio se atender a certos requisitos, como investimento e exigências de conteúdo local. A primeira fase do programa ocorreu em 2012 e, em 2013, a União Europeia (UE) apresentou uma denúncia (DS472) na Organização Mundial do Comércio (OMC) e solicitou consultas com o Brasil. O Japão também abriu um processo separado contra o Brasil em 2015 (DS497). A presente contribuição visa portanto, identificar os principais argumentos a favor e contra o Inovar-Auto para os três países, com uma maioria oriunda da UE, porque o Brasil e o Japão tardaram em publicar suas contribuições ao Painel. O trabalho será baseado em evidências fornecidas pelos padrões do Inovar-auto e pelo texto legal do GATT juntamente com a cláusula da Nação Mais Favorecida, Tratamento Nacional, Subsídios e Medidas Compensatórias, Medidas de Investimento Relacionadas ao Comércio e a cláusula de escape geral. Tal análise possibilitou a compreensão de o Brasil ser incapaz de atender aos requisitos estabelecidos pelos documentos anteriores e se o Inovar-auto é um programa fiscal injustificável, fazendo jus às consultas e se há ou não violações do GATT. Foi exposto as vertentes teóricas do Protecionismo e Liberalismo, relacionando-as às medidas adotadas pelo Brasil e de que forma a OMC atua no processo de liberalização comercial entre os Estados-membros, que resultou na disputa entre Brasil, União Européia e Japão.

**PALAVRAS-CHAVE:** Brasil, Inovar-auto, União Europeia, Japão.

## ABSTRACT

### **Brazil in the WTO Dispute Settlement Body: Inovar-Auto and the Brazilian Industrial Tax Regime**

The purpose of this paper is to identify the Brazilian program Inovar-Auto is a violation of the General Agreement on Tariffs and Trade (GATT) of 1994. Inovar-Auto is a tax regime that allows users to receive the benefit of receiving a subsidy or to meet certain requirements, such as investment and local content requirements. The first phase of the program took place in 2012 and in 2013 the European Union (EU) filed a complaint (DS472) at the World Trade Organization (WTO) and requested consultations with Brazil. Japan also filed a separate lawsuit against Brazil in 2015 (DS497). This contribution therefore aims to identify the main arguments for and against Inovar-Auto for the three countries, with an EU majority, because Brazil and Japan are delaying the publication of their contributions to the panel. The work will be based on the use allowed by the Innovate-auto standards and GATT legal text, Most Favored Nation clause, National Treatment, Subsidies and Countervailing Measures, Trade Related Investment Measures, and General Escape Clause. The analysis was made possible to understand Brazil or not to meet the requirements of previous documents and Inovar-auto is an unjustifiable tax program that is entitled to consultations and whether or not there are GATT violations. It will be exposed as theoretical aspects of protection and liberalism, relating to the measures adopted by Brazil and how the WTO acts in the process of trade liberalization between the Member States, which resulted in the dispute between Brazil, the European Union and Japan.

**KEY-WORDS:** Brazil, Inovar-auto, European Union, Japan.

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO:</b> .....	10
<b>CAPÍTULO 1 - ABORDAGEM TEÓRICA:</b> .....	13
1.1. Políticas protecionista frente ao ambiente político-econômico:.....	13
1.2. Políticas do liberalismo frente ao ambiente político-econômico:.....	15
1.3. A Organização Mundial do Comércio diante das resoluções de conflitos: .....	19
<b>CAPÍTULO 2 - CENÁRIO BRASILEIRO NO SETOR AUTOMOBILÍSTICO:</b> .....	24
2.1. Condições política para o setor automobilístico: .....	25
2.2. Projeções e estatísticas no mercado automobilístico.....	28
2.3. Impactos iniciais sentido pelo programa já implementado: .....	31
<b>CAPÍTULO 3 - GATT E O PROGRAMA INOVAR-AUTO:</b> .....	34
3.1 Breve Revisão do Regime Tributário Brasileiro:.....	35
3.2 Cláusula da Nação Mais Favorecida: .....	38
3.3 Princípio do Tratamento Nacional e Tributação Interna:.....	42
3.4 Acordo sobre Medidas de Investimento Relacionadas com o Comércio:.....	46
3.5 Acordo sobre Pautas Aduaneiras e Comércio (GATT) de 1994.:.....	49
3.5.1 Artigo XX do GATT:.....	54
<b>4. CONSIDERAÇÕES FINAIS:</b> .....	60
<b>5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:</b> .....	63
<b>6. DOCUMENTOS CONSULTADOS:</b> .....	70

**ÍNDICE DE GRÁFICOS E TABELA**

<b>Tabela I - Os Carro Mais Vendidos no Brasil nos Últimos Anos.....</b>	<b>26</b>
<b>Gráfico I - Condições de Mercado.....</b>	<b>26</b>
<b>Gráfico II - Exportações Brasileiras nos Últimos 10 Anos (em mil unidades).....</b>	<b>27</b>
<b>Gráfico III - Total Produzido do Período 2010 A 2018.....</b>	<b>28</b>
<b>Gráfico IV - Tarifas na Indústria Automobilística.....</b>	<b>31</b>
<b>Gráfico V - Efeito Total no Emprego Entre 2001 e 2018.....</b>	<b>32</b>
<b>Gráfico VI - Automóveis Exportados e Valor de Automóveis Exportados 2011-2018..</b>	<b>33</b>

## INTRODUÇÃO

Conforme noticiado pelo *Jornal O Globo*, em respostas às políticas adotadas pelos países ricos, o Brasil reagiu na defensiva diante do pós crise 2008, com o regime automotivo sendo um dos principais setores politizados por medidas protecionistas. Segundo a então presidente Dilma Rousseff em seu discurso na Assembleia Geral da ONU à época, justificou-o dizendo que: “ao reduzir IPI para montadoras que façam investimentos e produzam seus carros no país, o Brasil não está discriminando a estrangeiras, mas sim, se defendendo comercialmente”(O Globo, 2012).

Dilma ainda criticou os países supracitados por não darem uma resposta à altura da crise, o que teve como respaldo as ações do governo, tal como proteger a indústria nacional para estimular a produção e a competitividade internacional. O jornal pontuou que: “O saldo da balança comercial (...) teve um recuo de 16,8% em setembro frente ao mesmo mês do ano anterior. O fraco desempenho se deveu à queda das vendas externas” (O Globo, 2012). Dessa forma, Dilma argumentou que com os devidos incentivos fiscais e os regimes especiais de tributação, seria possível retomar o crescimento e a competitividade no setor e tornando-o produtivo novamente.

De fato, crise financeira de 2008, afetou o mercado internacional consideravelmente. No Brasil, meses antes da implementação do Inovar-auto em resposta ao desaceleramento do setor, o país já havia concedido uma série de incentivos tributários que ainda assim, não foram suficientes. As fabricantes recuaram quanto a reestruturação ou ampliação das fábricas e deram férias coletivas a seus funcionários, a fim de reduzir os impactos sentidos pela queda brusca das exportações e do mercado local. “Se as fábricas não avançam, não temos como vender”(O Globo, 2012), expressou o diretor executivo da empresa alemã Continental Pneus.

O Brasil foi então pressionado por seus principais parceiros comerciais. As críticas foram acentuadamente direcionadas às medidas protecionistas adotadas pelo governo. Estados Unidos, União Européia e Japão, contestaram as imposições que culminaram no estabelecimento do programa Inovar-auto e reagiram juridicamente contra suas políticas fiscais.

Em 19 de dezembro de 2013, a União Européia (UE) solicitou consultas com o Brasil em relação a várias medidas relativas a tributação e encargos no setor automotivo, na indústria eletrônica e de tecnologia, bens produzidos em Zonas Francas e vantagens fiscais

para exportadores. Isso marcaria a abertura do caso de Solução de Controvérsias (DS472). Em 15 de janeiro de 2014, o Japão solicitou a adesão às consultas e logo em seguida, em 2 de julho, também abriu uma disputa (DS497) contra o Brasil com os mesmos objetivos de eliminar certas medidas na tributação doméstica. Estados Unidos, Argentina, Austrália, Canadá, China, Colômbia, Índia, República da Coreia, Federação Russa, Singapura, Turquia e Ucrânia aderiram como membros de terceiros do caso, sendo os mais proeminentes e ativos participantes desse grupo os Estados Unidos e a Austrália. A UE e o Japão alegaram que o regime tributário do Brasil era uma violação do Acordo sobre Pautas Aduaneiras e Comércio (GATT) de 1994 ao abrigo de várias disposições<sup>1</sup>. Artigos I: 1, II: 1 (b), III: 2, III: 4 e III do GATT de 1994; Artigos 3.1 (a) e 3.1 (b) do Acordo de Subsídios e Medidas Compensatórias (SCM); e Artigos 2.1 e 2.2 do Acordo Sobre Medidas de Investimentos Relacionadas ao Comércio (TRIMs). Alguns anos após o pedido inicial de consultas, os painéis do Órgão de Solução de Controvérsias (DSB) em ambos os casos eram compostos pelas mesmas pessoas e notificaram que o artigo 9.3 das regras do DS permitiria uma audição harmonizada. Nesse ínterim, os painéis foram compostos e as provas sendo pesadas em ambos os lados.

Os casos se concentraram no que ficou conhecido como o sistema tributário de bens industrializados (IPI). O sistema de IPI de impostos contém e não se limita ao regime tributário dedicado ao setor automotivo conhecido como Inovar-auto, o Programa de Inclusão Digital, o Programa de Incentivos para o Setor de Semicondutores (PADIS), o Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Equipamentos de TV Digital (PADTV) e o Regime Especial de Compra de Bens de Capital para Empresas Exportadoras (RECAP). O foco analítico deste trabalho será no programa Inovar-auto, pois quando as partes opostas se referem a uma infração do GATT, o Inovar-auto é sempre o primeiro programa analisado. É um programa protecionista criado para aumentar o investimento no setor automotivo no Brasil, permitindo que os produtores domésticos ganhem isenções de impostos, dependendo se pelo menos 65% do conteúdo local for utilizado na produção. Segundo Martello e Oliveira (2012) com uma cota tarifária de 65% é colocada em todas as firmas importadoras que excedam a cota de 4.800

veículos. Por desenho, o Inovar-auto foi criado para seguir padrões ambientais similares estabelecidos pela UE, que tem sido outra área de debate que será discutida mais adiante.

---

<sup>1</sup> Vide: Funcex: [http://www.funcex.org.br/publicacoes/rbce/material/rbce/RBCE133\\_MarceloMaciel.pdf](http://www.funcex.org.br/publicacoes/rbce/material/rbce/RBCE133_MarceloMaciel.pdf)

O Brasil ainda é considerado um país em desenvolvimento<sup>2</sup> em meio à industrialização, embora tenha se abdicado do status no governo Bolsonaro para poder adentrar a OCDE. Desde os anos 1980, muitos países em desenvolvimento começaram a praticar o que é conhecido como políticas de substituição de importações que foram criadas para aumentar o crescimento através do protecionismo. Esses tipos de políticas deveriam ser restringidos pelo Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio (GATT) e várias disposições internas. Em 2001, o Brasil tentou uma política protecionista para o setor automobilístico, mas não se concretizou até 2012, com a criação do “Inovar-auto e do IPI” (Mdic, 2013). Um catalisador dessa nova “política protecionista foi a recessão iminente que já havia começado a fazer com que os consumidores comprassem menos itens” (RAPOZA, 2012). Para De Mello, Marx e Motta (2016), as políticas fiscais brasileiras afetaram negativamente várias empresas do Japão e da UE, como Honda, Toyota, BMW, Volkswagen e Renault. A disputa foi levantada em 2013 e com uma possível violação do GATT de 1994, o Brasil teria até o ano de 2018 para estar em conformidade de acordo com sua condição de país em desenvolvimento, conforme estabelecido no Artigo 5.2 do Acordo TRIMs<sup>3</sup>.

Também será abordado inicialmente de forma breve as políticas protecionistas, condicionadas ao porquê dos países adotarem tais medidas e como o Brasil se insere nesse contexto através do Programa Inovar-auto, os objetivos almejados em sua implementação, bem como suas consequências negativas, se resultante na violação do GATT e consequentemente na condenação em maior parte dos incentivos fiscais estabelecidos. De igual modo, para com algumas vertentes do campo do liberalismo, uma breve contribuição de seu alcance esperado, tendo em vista as atribuições da OMC em supervisionar a liberalização do mercado devido às barreiras comerciais e alfandegárias e, portanto, algumas de suas consequências relacionadas a implementação na política de mercado no cenário internacional, assim como determinadas críticas ao modelo liberal. Na sequência, o papel da Organização Mundial do Comércio operando no processo de regulamentação dos entraves político-econômicos.

---

<sup>2</sup> CAGLIARI, Arthur. Brasil abre mão de status de país em desenvolvimento, diz diretor da OMC. Folha de São Paulo, 2019.

<sup>3</sup> WORLD TRADE ORGANIZATION. Agreement on Trade-Related Investment Measures. Conforme o Artigo 5.2 Cada Membro eliminará todos os TRIMs notificados no prazo de dois anos a contar da data de entrada em vigor do Acordo da OMC e no caso de um membro desenvolvido, dentro de cinco anos, no caso de um membro em desenvolvimento, o prazo de sete anos.

## **1. ABORDAGEM TEÓRICA**

Neste capítulo, a fim de melhor compreender e desenvolver o tema abordado, serão apresentados os conceitos teóricos da temática. Será brevemente analisado as causas e efeitos das políticas protecionistas em contraposição ao liberalismo político-econômico, bem como o lado pró e contra de cada medida adotada, através de alguns autores tais quais Friedrich List e Raúl Prebisch, para com o protecionismo e Friedrich Hayek e David Ricardo, referente às perspectivas das vantagens comparativas. Na sequência, o papel da Organização Mundial do Comércio (OMC), no processo de harmonização do comércio internacional por meio da resolução dos conflitos, tendo por exposição as premissas ilustradas pela vertente do neoliberalismo por Robert Keohane e Joseph Nye .

### **1.1 Políticas protecionista frente ao ambiente político-econômico**

A fim de gerar um crescimento econômico sólido e contínuo, as políticas protecionistas são adotadas em maior ou menor medida pelos países com o objetivo de atingir determinada área em desenvolvimento, protegendo a indústria nacional, diante da concorrência internacional. Segundo a *Thomson Reuters* (2018), o protecionismo tem suas diretrizes influenciadas por meio do aumento de tarifas para importação, subsídios para empresas de produtos domésticos assim como incentivos fiscais, fixação de quotas de quantidade e qualidade para os bens e serviços do mercado externo. Com esse propósito, tem a finalidade de aumentar a demanda no comércio interno, bem como a geração de empregos dos setores interessados.

Logo, países que ainda estão em processo de amadurecimento de sua indústria nacional, costumam a adotar medidas protecionistas de forma mais recorrente, compartilhando da ideia de aquecer o setor, com programas que viabilizem investimentos, inovação, tecnologia e assim, assegurar um mercado interno mais competitivo com as empresas estrangeiras. Dessa forma, as intervenções estatais na economia são contínuas e atuam como principal componente responsável pelas atividades domésticas. Gerando oportunidade de empresas nacionais competirem no cenário internacional, o protecionismo gera incentivos que possibilitem diminuir a divergência desleal, que também pode ser

aplicadas por países que tomem a mesma medida em retaliação, como no caso das disputas de subsídios (*Ibid.* 2018). Assim, Friedrich List pontua que:

O sistema protecionista, na medida em que constitui a única maneira de colocar as nações ainda atrasadas em pé de igualdade com a nação predominante (a qual, aliás, nunca recebeu da Natureza um direito perpétuo ao monopólio industrial, senão que apenas conseguiu adiantar-se às demais em termos de tempo), esse sistema protecionista, considerando sob este ponto de vista, apresenta-se como meio mais eficaz para fomentar a união final das nações, e, portanto, também para promover a verdadeira liberdade de comércio. (LIST, 1983, p. 93)

Para List, recorrer ao protecionismo, permite ao país em questão alavancar sua economia em desenvolvimento para que haja um crescimento nacional a médio e longo prazo. Tendo em vista o jogo mundial de poder e considerando que as economias avançadas irão se apropriar da livre comercialização para empreender um processo em que já obtiveram êxito, a fim de demandar seu mercado, tais países de economia avançada se tornam contra o protecionismo. Assim, segundo List (1983, p. 249) “quando alguém conseguiu atingir o ponto máximo de sua grandeza, é muito comum recorrer a um artifício astuto: atira para longe a escada que lhe permitiu subir, para que outros não a usem para subir atrás dele.”

Portanto, o protecionismo estabelece através da intervenção estatal, a estrutura que fomenta a inserção necessária da indústria nacional, que para a ideologia, é vital para a manutenção da economia e do interesse de sua projeção comercial. Para Prebisch (1971), o protecionismo seria o alicerce da construção de uma nação, de modo que diminuiria as divergências das trocas de produtos importados e exportados, para que se desenvolvesse forma relativamente independente.

No caso inovar-auto, o governo tinha por desenho, uma política de longo prazo que atenda uma demanda de um mercado consideravelmente completo como o automobilístico. Logo, o motivo da intervenção era claramente acirrar a competitividade da indústria nacional para com o ambiente externo com o programa nos moldes que foi implantado. Havia uma preocupação recorrente, como será abordado mais adiante, dos déficits na balança comercial do setor, em certa medida, devido à recessão da crise financeira de 2008, justificando o protecionismo. Dessa forma, o esperado seria o respaldo em investimento em Pesquisa e Desenvolvimento (P&D), incentivos fiscais e entrar no mercado com mais qualidade e preço.

Por outro lado, em determinados casos, o protecionismo favorece os *lobbies*, ao qual visa suprimir a concorrência através da imposição das tarifas impostas às empresas estrangeiras. Assim, favorece o comércio local em detrimento do mercado externo. Conforme expresso pelo portal *Dicionário Informal* (2014), por meio dos conchavos com o poder público, inibe a concorrência, o que por vezes, carece o produto interno por falta de competitividade e de opções e qualidade, gerando atraso tecnológico e da falta de investimento em pesquisa e inovação. Dessa forma, a política se inverte, o mercado passa a interferir na política estatal por meio de *lobby*; financiamento de campanhas, embargos econômicos, corrupção, etc.

Quando o protecionismo vem camuflado de liberdade econômica, por meio de diretrizes que elevam o preços das tarifas de importação, omite e onera o indivíduo no processo. Impondo tarifas, impostos e Barreiras Não-Tarifárias (BTNs), que limitam a quantidade de produtos a serem importados, como sugere a Inovar-auto. Contudo, o processo necessita de licenças federais que devido a sua complexidade, dificultam a liberação e geram lentidão de sua emissão, tornando-se assim inviável, por demasiadas exigências, prejudicando o comércio internacional. Portanto, de forma multifacetada, o protecionismo passa a implementar restrições que, geralmente acarreta reações semelhantes à concorrência do mercado externo, impostas pelos demais países no ramo em questão.

Nesse panorama, uma série de medidas são desencadeadas numa disputa comercial protecionista desenfreada, visando os interesses em certa medida, ambíguos, amadores e contraproducentes, ou seja, que não tem por finalidade estabelecer opções de bens e serviços ao consumidor final à preços de custos acessíveis.

## **1.2 Políticas do liberalismo frente ao ambiente político-econômico**

No campo do liberalismo, chamado de sistema de livre-iniciativa há uma concepção de Estado, limitado. Estando a função do Estado não atribuída nos mais diversos campos, tal como a economia. As limitações dão lugar ao chamado Estado de Direito, ao qual se fundamenta na constituição a regulamentação dos poderes estatais, ainda que insuficientes. Implica-se também em mecanismos de controle de poder, que se dá pelo controle do executivo pelo legislativo, controle do legislativo por uma corte de justiça e autonomia local e, do judiciário frente aos demais poderes. Assim sendo, ao liberalismo nas Relações

Internacionais, sobrepõe-se a maior participação do indivíduo sem a frequente intervenção estatal, em que se oportuna um ambiente mais democrático de atuação comercial e através da regulamentação acordada entre os atores internacionais por meio das organizações internacionais.

Segundo Friedrich Hayek (1990), as ações dos Estados devem estar descentralizadas, de responsabilidade de uma multiplicidade de agentes econômicos, e que, a coordenação de suas ações se dá de modo impessoal, por meio do sistema de preços que sinalizam as informações necessárias aos agentes. Logo, a concorrência seria dotada de uma maior racionalidade do que para com um planejamento robusto ou flexível.

Dado os parâmetros da premissa acima, as relações comerciais se dariam através de um maior número de atores sem imposições políticas estatais que interfiram na produtividade e nos preços. Dessa forma, o indivíduo teria mais opções, que se propunham incentivar a concorrência permitindo ter acesso a tecnologia, informações, serviços e bens duráveis a preços mais baixos, sem os pesados impostos taxados pelo Estado às importações. Desse modo, dando ao cidadão, a liberdade econômica para interagir no mercado, pois na prática, o Estado não perde tanto quanto o importador e conseqüentemente ao consumidor final.

Obviamente, vai haver desigualdade de oportunidade. Assim como somos dotados de características próprias e distintas, o mercado não se porta diante de um padrão universal. Para Hayek (1990), uma escassez relativa de oportunidades seria compensada pelo maior grau de liberdade que beneficia a todos.

Uma ilustração do papel da livre iniciativa ou do liberalismo, partindo da ideia de P&D no âmbito do Inovar-auto, foi a questão das patentes. Segundo Pessoa (2018) o número de patentes depositados na Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE), nos primeiros anos do programa revelam que, em relação aos outros países, foi considerado irrelevante. Traduzindo os índices de inovação e irrisórios. Em suma, como despertar P&D com tecnologia fragmentada em razão das retaliações do protecionismo, que impede as trocas em escala global e devidos incentivos que ficam restritos a burocratização estatal.

Contudo, não é em todos os aspectos que os Estados compartilham interesses, logo, é natural que tenha conflitos, levando-os a cooperarem de forma bilateral, em maior medida. Como explanado, a crítica ao liberalismo estaria atrelado ao fato de que muitos países vão se apropriar de informações, influencia, incentivos e de sua posição no cenário internacional

agindo de forma inconsistente para angariar vantagens ou trazendo para este debate entre List, Presbisch para com Hayek e Ricardo, segundo as vantagens comparativas.

Para Ricardo (2015), a sistematização das vantagens comparativas tem por definição de que cada país deve se especializar na produção de bens ao qual, comparativamente, seja mais eficiente. Supondo que ao relacionar Brasil e Japão na produção de Amortecedores e Radiadores, ao qual abrange a disputa em análise em que “tenham a mesma quantidade de trabalhadores e que o processo produtivo não requer outro fator de produção além de trabalho (...) que a produção tem lugar em ambiente de concorrência perfeita e que não há barreiras de comércio” (BAUMANN; GONÇALVES, 2015, p. 10).

**Tabela I - Vantagens Comparativas**

	Amortecedor	Radiador	Relação de Preços (Amortecedor/Radiador)
Brasil	30	90	$30/90=1:3$
Japão	100	100	$100/100=1:1$

No exemplo explorado pelos autores, o Brasil teria vantagem absoluta na fabricação de amortecedores e radiadores, já que implicaria em menos unidades de trabalho para sua realização que o Japão, ao qual esmiúçam a tabela da seguinte maneira:

o número relativo de unidades de trabalho para produzir uma peça de amortecedor (30 no Brasil, 100 no Japão, ou  $30/100 = 0,3$ ) é inferior ao número *relativo* de unidades de trabalho requeridas para produzir uma peça de radiador (90 no Brasil, 100 no Japão, ou  $90/100 = 0,9$ ). Essa diferença faz com que ambos os países tenham um incentivo a comercializar. No Brasil, uma unidade de amortecedor podia ser trocada por 0,3 unidade de radiador. No Japão, uma unidade de amortecedor podia ser trocada por 1,0 unidade de um radiador. A produção de amortecedores é, portanto, relativamente, mais barata no Brasil do que no Japão. Assim, o Brasil tem um estímulo a se especializar na produção de amortecedores, enquanto o Japão deve se especializar na produção de radiadores. (BAUMANN, GONÇALVES, 2015:11.)

Portanto, é mais custoso para o Japão produzir peças de amortecedores do que radiadores, pois despense mais unidades de trabalho. Como a relação de custo para a produção de radiadores é significativamente menor, tende a se especializar nesse setor. Logo, a premissa de Ricardo coincidiria com a produção em escala global dos produtos comercializados, conforme o exemplo.

O Brasil, hipoteticamente, teria vantagens comparativas na produção de amortecedores em relação ao Japão. Observando que os preços seriam os mesmo, bem como

a estrutura necessária para produzir. Cabe salientar que para Ricardo, o valor do bem depende da quantidade de trabalho necessário para sua produção. Para tanto, quanto menos custoso o preço de pessoas envolvidas para realizar tal trabalho ou o tempo empregado para tal, é mais vantajoso se especializar na área em questão, pois menor será o custo para o bem ou serviço, e menos custo significaria comercializar por preços mais atrativos.

Assim sendo, para o autor, pouco importa qual país é melhor na produção de um produto, desde que restando-lhe ser comparativamente melhor. Pois desenvolverá sua especialidade, tecnologia e demanda para tal fim, exportando conhecimento na área debruçada. Logo, cada país focando no item de série que mais se qualifica, as trocas comerciais iriam surtir as vantagens comparativas para ambos.

No sistema econômico entre os países, com base na livre circulação de bens e serviços, da ausência de taxas alfandegárias, resultaria na trocas comerciais de interesse para cada ator no ambiente internacional. Por este pressuposto, cada país se especializando nas áreas que lhe melhor aprouver.

No entanto, para Baumann e Gonçalves (2015), o conceito é limitado, tendo em vista as necessidades da demanda segundo as peculiaridades a serem considerados como, tecnologia aplicada, gostos, características do produto, ao qual, cada país poderia com P&D, dentro outros incentivos, tornar o produto concorrente menos atrativo. Outro fator sobressalente, seria a disparidade econômica entre os países desenvolvidos e em desenvolvimento, justificando o protecionismo em relação às diferenças estruturais.

É nesse aspecto que o papel do Estado seria preponderante para sobrevivência no sistema internacional com a estrutura e a política necessária para a construção de sua economia. Observando ainda que, o Estado teria por atuação, regulamentar a relação profissional através dos direitos fundamentais ao cidadão e a inserção da sociedade nos programas assistencialista para as camadas mais vulneráveis recorrente nos países em desenvolvimento e exportador de *commodities*. Dessa forma, o que se tem repercutido é a ascensão das grandes empresas, revestidas de monopólios distorcendo os preços por meio de cartéis ofuscados através dos conglomerados e que reduziriam a concorrência através do controle, em maior medida e dos meios de produção, dos preços e direcionando o mercado. A propósito, sem uma maior interferência estatal, afetaria-se as relações do mercado de trabalho na relação empregador e trabalhador, para com as leis que regem tais direitos, com reformas tendenciosas.

Portanto, tendo o cenário acima exposto, as instituições internacionais, tal qual a OMC, para com as incidências em vista, teria por objetivo corrigi-las por meio de mecanismos, normas e procedimentos de forma coordenada, de maneira que supra os ganhos acordados de forma equivalente, ajudando os Estados a regularem problemas comuns provenientes da interdependência e da competitividade.

### **1.3 A Organização Mundial do Comércio diante das resoluções de conflitos**

Para entender a arquitetura comercial no cenário externo, se faz necessário destacar brevemente as relações existentes dentre os regimes internacionais. Todavia, por se tratar de uma complexidade de articulações políticas distintas, de acordo com Oliveira (2010, p. 02 apud Krasner, 1995, p. 02) citando Krasner, é possível conceituar regimes internacionais da seguinte forma:

Princípios, normas, guias e processos decisórios, implícitos ou explícitos, entorno dos quais convergem as expectativas dos atores em uma dada área das relações internacionais. Princípios são crenças de fato, causalidade e retidão. Normas são padrões de comportamento definidas em termos de direitos e obrigações. Regras são prescrições ou proscricções específicas para a ação. Processos decisórios são práticas prevalentes para produzir e implementar a escolha coletiva. (OLIVEIRA, 2010;02)

Dessa forma, é possível analisar que a área que compreende a atuação dos regimes internacionais podem ser próprias e distintas dentro de um grupo de interesses.. Um mesmo país pode adotar uma posição para o regime internacional, ou seja, suas políticas de direitos humanos e, outra para com sua posição em relação à economia, segurança, agricultura, meio ambiente, etc. Para o *Dicionário Financeiro*, outra observação seria que esse conjunto de setores de atuação, podem se dar pelo viés neoliberal, protecionista, mesmo moderado para cada área. Assim, para mediar tais diferenças, e atingir seus interesses em comum, também por vezes, ideológicos, as relações acordadas entre os países ou grupo de países, terão por finalidade convergir e pactuar com base nessas premissas.

O campo que se inserem os regimes internacionais, são intermediados pelas instituições ou organizações internacionais. Nesse sentido, as Organizações Internacionais e, não os regimes internacionais, agem para que as relações acordadas entre os atores internacionais, avancem e tenham segurança jurídica. Tais acordos vão de encontro com as necessidades e interesses de âmbito doméstico e suas demandas, demandas essas que se

estendem pela família, educação, economia, segurança, leis, sobretudo, na figura dos Estados, e que, naturalmente, suas objeções internas sejam relativamente auferidas à sociedade.

Se atendo as demandas econômicas, logo, para com os regimes de comércio, se sobressai nessa função ou modalidade a Organização Mundial do Comércio que tem por objetivo nortear as normas e regras nas interações bilaterais e multilaterais bem como na resolução de possíveis controvérsias e disputas. A propósito, Baumann e Gonçalves (2015) ressaltam que,

Aos traumas da crise econômica e política seguiram-se os traumas ainda mais profundos da Segunda Guerra Mundial. Foi com essa perspectiva que, quando o conflito bélico se aproximava do seu final, a maior parte dos países procurou montar um sistema que evitasse a possibilidade de mais um conflito em escala mundial e a crise de liquidez de divisas, e que impedisse os danos provocados pela imposição de barreiras comerciais. (BAUMANN; GONÇALVES, 2015;107)

O sistema elaborado à época, se propunha a criação de três instituições internacionais, Fundo Monetário Internacional, (FMI), Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD) e Organização Internacional do Comércio (OIC), contudo, apenas a OIC não vingou devido à relutância estadunidense sobre as normas estabelecidas a serem aprovadas pelo congresso norte-americano. Por fim, culminou na criação do Acordo Geral de Tarifas e Comércio (em inglês, General Agreement on Tariffs and Trade – GATT), que perdurou por cerca de 50 anos pela manutenção da temática.

Cabe ressaltar, que dentre as organizações internacionais estabelecidas no pós Segunda Guerra Mundial, o GATT, se reduziu a acordo entre os estados-membros, e não sobre os moldes de um órgão. Os acordos eram negociados nas chamadas Rodadas de Negociações, ao qual os países tinham por objetivo, estipular os parâmetros de suas interações comerciais de forma consensual. O GATT 1994, que ocorreu no Uruguai, foi um dos grandes avanços da área e permitiu a institucionalização através do surgimento da Organização Mundial do Comércio (OMC), conforme destacou a autora Vera Thorstensen,

A Organização Mundial de Comércio foi estabelecida em 1995 pelo Tratado de Marraqueche, e, atualmente, conta com mais de 400 casos interpostos por membros ao seu sistema de solução de controvérsias, com fundamento nos Artigos do GATT (Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio) e nos acordos negociados durante a Rodada Uruguai (1986-1994). Estes litígios envolveram a adoção de medidas ou práticas consideradas em violação às regras estabelecidas nos Acordos Constitutivos da OMC, nas áreas de bens, de serviços ou de propriedade intelectual, como também, decorrem da

adoção de medidas conflitantes à regulamentação da Organização sobre temas relacionando comércio e meio-ambiente, concorrência e investimentos. (THORSTENSEN, 2013; introdução)

Nesse sentido, a OMC, que foi criada de forma substancial a fim de regulamentar as implicações ou inclinações políticas-econômicas, sobremaneira, assegurando a paz mundial. Dentre os princípios ou fundamentos do GATT, tal qual, cláusula da Nação Mais Favorecida, Tratamento Nacional, Subsídios e Medidas Compensatórias, Medidas de Investimento Relacionadas ao Comércio e a cláusula de escape geral serão abordadas pela causa em disputa, no terceiro capítulo deste trabalho.

Para se ter uma imagem da necessidade de regular o comércio internacional devido aos regimes interpostos, segundo Keohane e Nye (1989), por estarem cada vez mais interligadas política e economicamente, os países deveriam compartilhar interações recíprocas, ou de regimes comerciais que convergem entre si. Pois para tal, as cadeias de produção estão cada vez mais interconectadas, com distintas etapas a serem complementadas nos países comercializados. Assim, cada país pode produzir em determinado segmento conforme sua inclinação produtiva. Os regimes produziram, portanto, em uma projeção mais previsível do cenário internacional que os países compactuam, permitindo-lhes estabelecer metas a médio e longo prazo de forma a gerar uma maior estabilidade de sua economia, tendo em vista os princípios, normas, regras e procedimentos de tomadas de decisões, conforme exposto pelo conceito de Stephen Krasner. É nesse cenário que a OMC tem por regulação ou administração.

Ao compartilharem de sua tecnologia, transações financeiras, serviços e produtos, os países vão rompendo suas fronteiras. Tal ligação também pode ser vista por meio dos efeitos repercutidos com as crises em diversas esferas, como a Crise do *Subprime*, que teve seu início nos Estados Unidos e se alastrou para os principais bancos do mundo, atingindo diversos setores do mercado internacional. Assim, as tomadas de decisão, podem ter efeito colateral, o que sugere uma relação de cooperação, ao qual, com novos atores interagindo, tal como organizações não-governamentais, empresas multinacionais, instituições internacionais que buscam suprir demandas nas escalas locais e regionais.

Nessa relação, foi possível, para Keohane e Nye (1989), desenvolverem duas ferramentas que explanam tal vertente, a sensibilidade e a vulnerabilidade, que definem:

sensibilidade significa responsabilidade pelos efeitos onerosos impostos de fora antes que as políticas sejam alteradas para tentar mudar a situação.

Vulnerabilidade pode ser definida como a responsabilidade de um ator de sofrer custos impostos por eventos externos, mesmo após a alteração das políticas. Como geralmente é difícil alterar as políticas rapidamente, os efeitos imediatos das mudanças externas geralmente refletem a dependência da sensibilidade. A dependência da vulnerabilidade pode ser mensurada apenas pelo custo de fazer ajustes efetivos em um ambiente alterado por um período de tempo (KEOHANE E NYE, 1989, tradução nossa).

Logo, diante deste ambiente, o jogo político complexa ainda mais as necessidades e os interesses dos atores no sistema internacional, resultando numa cooperação mais minuciosa e estratégica visto a imprevisibilidade do mercado e demais fatores influenciáveis, que resulta na interdependência, proposta pela teoria liberal neoinstitucionalista. Torna-se, portanto, de caráter significativo manter ou estreitar os regimes comerciais, a fim de estabelecer metas mais realistas e que assegurem uma maior previsibilidade das ações dos atores internacionais.

Nesse aspecto, a OMC, segundo Thorstensen (1998), tem como papel regular a liberalização econômica entre os países. Por se tratar de um tema recorrente na sociedade mundial, é exequível a organização, para com os países signatários, estipular as normas e mecanismos ajustáveis das políticas voltadas para uma maior sintonia das economias no comércio internacional.

É nesse ambiente que a OMC é acionada como espaço das disputas comerciais internacionais através do Órgão de Solução de Controvérsias ou (em inglês, Dispute Settlement Body – DSB) que é responsável pelo espaço de apelação em que os países buscam resolver os possíveis litígios em questão. O DSB, é um dos instrumentos mais acionados como mecanismo para com a incompatibilidade de interesses resultante dos conflitos no ambiente externo, mediante as regras de competência a ser norteadas pela organização, evitando retaliações unilaterais.

Observando e estimulando a celebração de acordos de livre comércio, de modo que os tratados velem entre si, objetivos e interesses recíprocos o Acordo Geral de Tarifas e Comércio (GATT) e do Direito Internacional do Comércio, abarcam os princípios relativos fundamentais para essa finalidade. O DSB conta com conselhos deliberativos responsáveis pela manutenção dos conflitos através dos intitulados painéis, ao qual se tem por objetivo, dar prosseguimento nas causas em questão, acionados pelos países e assegurar relações transparentes, previsíveis e seguras juridicamente para as partes.

Em síntese, o procedimento da Solução de Controvérsias da OMC, é dividido em quatro etapas: consulta, painéis, apelação e implementação. Segundo Monteiro (2016) a consulta, resume-se a comunicação pelas partes sobre a possibilidade de uma disputa conforme exposto o conflito e tendo por prazo, o direito de respostas sobre as implicações. A não conformidade de uma das partes leva o caso para a segunda etapa, o Painel. O Painel assemelha-se a um tribunal composto por três especialistas indicados pelas partes envolvidas. As deliberações do Painel, em outras palavras, pelos especialistas, se traduzem nos relatórios da situação conflitante. Tais relatórios são em certa medida um compêndio das contribuições das partes, e, tem por base as regras e normas relativas às diretrizes comerciais a serem seguidas conforme regulado pela OMC. Observa-se portanto, que nem toda recomendação finda-se a decisão do Painel, sendo possível recorrer. A Apelação, é composta por 7 especialistas, das quais 3 estarão designadas para o caso das partes de forma individual. Os especialistas ficam a par das decisões dos painéis a fim de atender à apelação e reverter a decisão anterior, caso não acordada. A Implementação, como sugere a nomenclatura, na prática seria a alteração da conduta condenada, sendo estipulado o prazo para as modificações legais.

Quanto ao caso em questão, o Inovar-auto, a disputa entre Brasil, União Européia e Japão, o caso será analisado no capítulo 3 tendo em vista as contribuições, em certa medida, disponíveis no painel da DSB. Deste modo, a OMC, em busca de combater a relação discriminada entre os atores internacionais de produtos importados e nacionais e os acréscimos de tarifas para as já estabelecidas nas importações vai agir como órgão responsável para a resolução dos conflitos comerciais internacionais.

Analisando o referido cenário, o questionamento a ser relacionado seria: sabendo das possíveis punições, mesmo sanções ou embargos econômicos, por que há tanto conflito comercial? Uma das possíveis compreensões seria a disparidade política e econômica e o jogo de interesses atrelados ao *status quo*, na posição hierárquica no sistema internacional. Todavia, ao se ater ao caso Brasil, as medidas adotadas vão de encontro com a crise financeira internacional de 2008, que abalou a economia mundial e afetou significativamente o setor automobilístico brasileiro. Portanto para proteger a economia de uma iminente recessão, evitando o desaceleramento e conseqüentemente o endividamento que se segue em recorrência ao Banco Mundial (BM) e ao FMI, o protecionismo é uma das ferramentas para combater o colapso econômico.

## 2 CENÁRIO BRASILEIRO NO SETOR AUTOMOBILÍSTICO

O Brasil já foi o quarto maior mercado de consumo de automóveis por um longo período, e, posteriormente, ocupou em um determinado espaço de tempo o sexto lugar, com uma taxa de consumo anual de quase três milhões de carros (ANFAVEA, 2014). Cabe ressaltar ainda que, segundo o jornal *O Globo* (2014) cerca 12% das estradas do país foram pavimentadas em 2012. O que teria levado a redução desses índices é rapidamente canalizado para a crise financeira de 2008 e seu impacto na economia global.

Fortemente afetada, a economia brasileira procurou manter o crescimento local, que teve sua demanda interna e externa consideravelmente reduzidas. Indo na contramão das medidas tomadas por muito países atingidos pela crise, o Brasil procurou manter a economia aquecida. Muito embora o crédito no mercado internacional ficou restrito a altas taxas e engessado os requisitos para empréstimos, o Brasil optou pela redução do juros. Segundo André Singer, o governo Rousseff adotou ações que pudessem promover o crescimento. Singer (2015) cita que, partindo de uma das mais altas taxas de juros no mundo, o Brasil as colocou entre as menores, paralelas às implementadas nos países desenvolvidos. O BNDES estabeleceu créditos consideráveis bens de capital e inovação tecnológica. A saber: redução de IPI, nas políticas industriais; pacotes de investimentos em ferrovias para ampliar o duto de escoamento de produção, por fim, proteção aos produtos nacionais. Singer destacou que “de modo a favorecer a produção interna, em setembro de 2011 elevou-se em 30 pontos percentuais o IPI sobre os veículos importados ou que tivessem menos de 65% de conteúdo local.” (SINGER, 2015, p. 45).

Com a queda de rendimento no setor nos últimos anos, 2014 e 2017, conforme será explorado pelos gráficos neste capítulo, o programa Inovar-auto, foi um desenho a longo prazo, com a finalidade de retomar a competitividade e aquecer o ramo automobilístico no Brasil. Naturalmente, tendo os precedentes como indicadores, o plano desenvolvimentista do governo Rousseff buscava elevar os níveis de Pesquisa e Desenvolvimento (P&D), aumentar o índice de produção, dar incentivos fiscais a ponto de fomentar a indústria nacional.

Por fim, neste capítulo será abordado de forma sucinta as inclinações políticas no setor através de gráficos e tabela que ilustram a presença brasileira no mercado industrial automobilístico, suas projeções e efeitos. Reações do mercado doméstico e externo tendo por

base o recorte temporal o período que abrange a implementação do programa e as políticas aplicadas pelo governo Rousseff na manutenção do setor.

## **2.1 Condições política para o setor automobilístico**

Pequenos e econômicos são os carros que lideram as vendas no Brasil, pois geralmente têm menor potência e possuem a opção de abastecimento com etanol e gasolina, o que os torna mais viável pelo custo-benefício. Os carros mais comuns, segundo Nes (2012), são o Volkswagen Gol, Fiat Uno, Fiat Palio, Fiat Strada, Volkswagen Fox, Ford Ka, Fiat Siena, Chevrolet Celta e Renault Sandero. As quotas de mercado detidas pelas principais empresas são da seguinte forma: “Fiat (22,6%), Volkswagen (22,1%), GM (20%), Ford (9%), Renault (7%)” (NES, 2012) . Todas essas empresas são estrangeiras e isso levanta a questão: o que o Brasil está fazendo ao dar subsídios aos produtores domésticos e tributando as importações? O Brasil possuiu fabricantes de automóveis internos por um curto período que se estendeu durante os anos 1990 até início dos anos 2000. Algumas das empresas eram a Romi, Miura, Puma, Gurgel e VEMAG, todas elas foram compradas por empresas estrangeiras ou foram forçadas a sair do mercado (*Ibid*, 2012). Assim o mercado internacional automobilístico obteve predominância por meio do eixo europeu-estadunidense-asiático no setor do país.

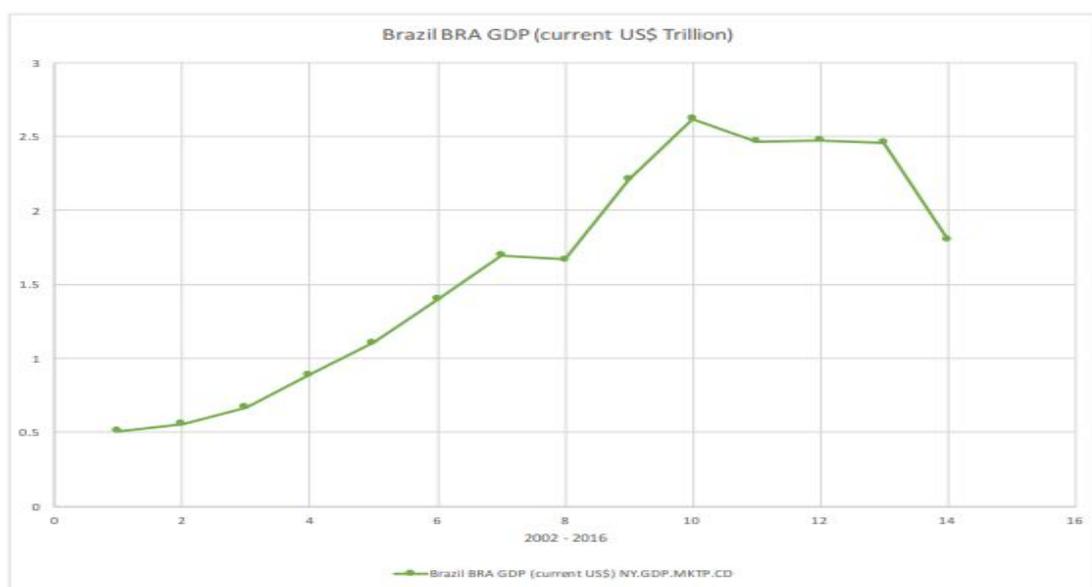
Nesse contexto, a queda de importações estaria vinculada às medidas protecionistas impostas pelo impacto gerado pela crise de 2008 e, posteriormente, pelo Inovar-auto. A tabela apresentada a seguir visa ilustrar a demanda (em milhares de unidades) interna durante a crise e durante o período em que esteve vigente o programa Inovar-auto.

**Tabela I - Os carros mais vendidos no Brasil nos últimos anos (2008-2017)**

Posição	veículo	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	20016	2017
1º	VW Gol	285	303	293	293	293	255	183	82	60	73
2º	Fiat Uno	141	168	229	273	255	184	122	79	34	34
3º	Fiat Palio	197	203	137	15	186	177	184	121	64	20
4º	Chevrolet Onix	x	x	x	x	18	122	150	125	153	188
5º	Fiat Strada	71	89	116	118	117	122	153	98	59	54
6º	VW Fox	115	107	124	102	146	113	89	70	39	40
7º	Ford Ka	64	83	84	63	56	26	43	89	76	94
8º	Fiat Siena	95	116	120	90	103	129	106	59	28	x
9º	Chevrolet Celta	130	139	155	149	137	74	42	17	8	7
10º	Renault Sanero	130	49	68	81	98	102	95	77	63	67

Fonte: Autoo (2016)

As medidas iniciais tomadas pelo governo Rousseff, ainda surtiram um breve crescimento no setor entre 2008, ano que a crise internacional teve início, e 2011. Com a exceção na oscilação das vendas do Chevrolet Onix, a maioria dos veículos teve considerável queda entre 2012 e 2017, período em que vigorou o programa Inovar-auto. As quedas mais bruscas foram do Fiat Palio e do Chevrolet Celta, foi resultante do fim da linha de produção pelas fabricantes em 2015.

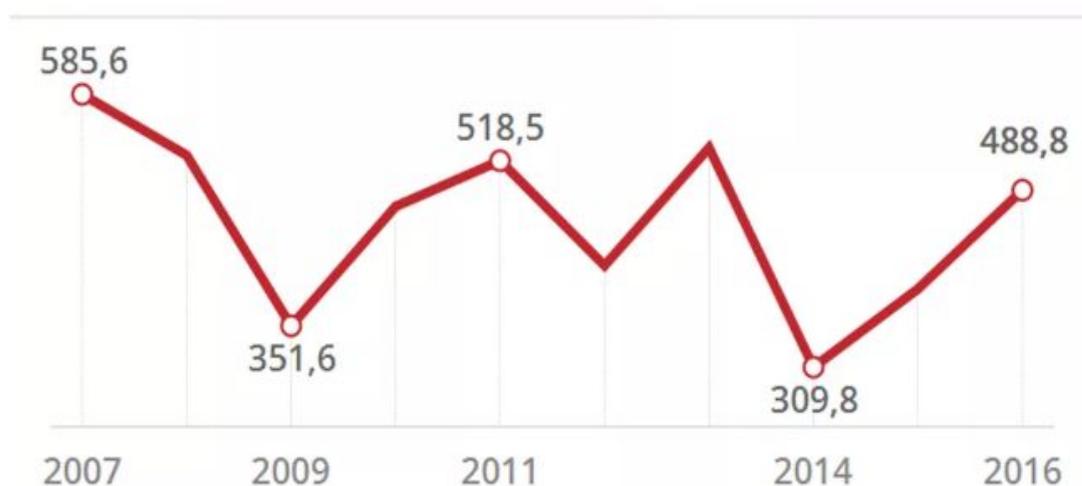
**Gráfico I - Condições de Mercado**

Fonte: GDP (2016)

O Brasil ainda se recupera gradualmente da recessão pós crise que afetou todas as áreas da economia. Como mostra o gráfico acima, o Brasil teve um crescimento significativo de 2002 a 2010. Segundo o consumo automobilístico em trilhões de dólares em escala nacional, através do gráfico em questão, é possível conceber o mesmo efeito para com o setor de automóveis, o que reforça a ideia de implementar políticas de incentivos à produção doméstica, assim, em 2012, Dilma aumentou o IPI para com o Inovar-auto exatamente quando a grande recessão estava prestes a começar. Um dos principais impactos foi a desvalorização que limitava as importações de mercadorias necessárias para produtos acabados. O mercado brasileiro da indústria automobilística não era tão robusto na época e o setor recuou.

Ao determinar o efeito exato que o sistema IPI teve na economia e poderia possivelmente, no futuro, é necessário delinear várias suposições. Uma economia é muito complexa para abarcar tais inclinações diante de um jogo político e econômico diversificado e por vezes, imprevisível. Contudo, as exportações brasileiras de veículos aumentaram sob o IPI, porém oscilou muito conforme ilustrado pelo gráfico II. Observa-se uma queda acentuada com a crise de 2008 e a retomada crescente com as políticas fiscais.

**Gráfico II - Exportações automobilísticas brasileiras de 2007-2016 (em mil unidades)**



FONTE: Anfavea



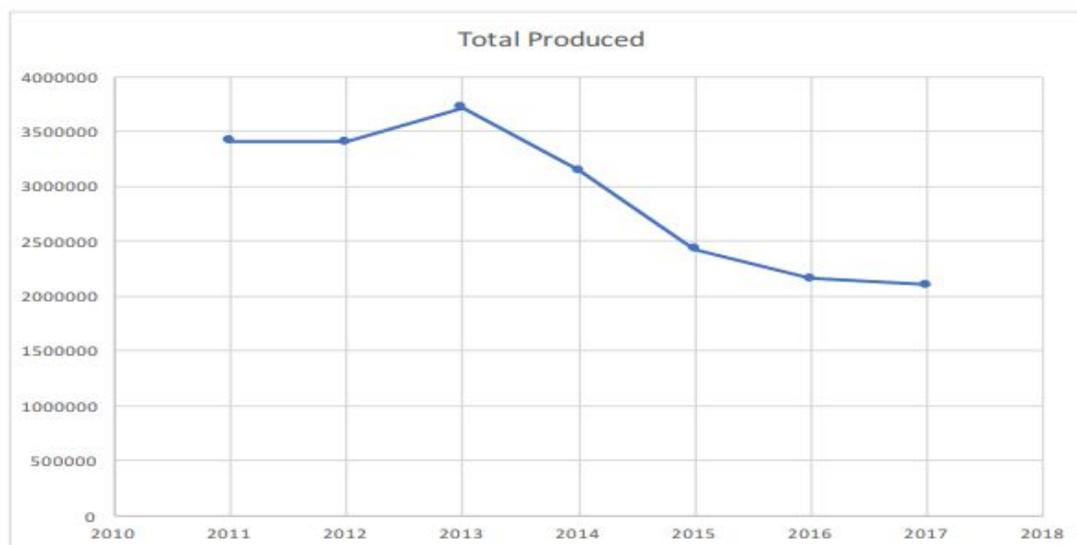
Infográfico elaborado em: 10/04/2017

## 2.2 Projeções e estatísticas no mercado automobilístico

Um dos aspectos importantes na projeção de mercado automobilístico brasileiro foi a implantação de um sistema relativamente novo, o site da ANFAVEA<sup>4</sup> (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores). O site é disponibilizado principalmente como uma ferramenta de transparência para o setor automobilístico permitindo analisar as expectativas almeçadas e inclinações do mercado para o setor, ajustando sua projeção doméstica e externa.

Conforme o gráfico III, no cenário doméstico, um dos fatores também que contribuíram para a queda de produção, seria que os consumidores estariam reagindo tão negativamente ao aumento de preço que foram forçados a não comprar um carro. O Preço de Elasticidade da Demanda (PED) é calculado de forma que a variação percentual na quantidade demandada é dividida pela porcentagem na mudança de preço. Para explicar o PED, um valor negativo é correto, pois à medida que o preço aumenta, as pessoas tendem a comprar menos desse bem particular, e quando o número excede o negativo, é mais provável que as pessoas mudem para um substituto do bem anterior.

**Gráfico III - Total Produzido do Período 2010 A 2018**



Fonte: ANFAVEA (2018)

---

<sup>4</sup> Estatísticas. Desde 2012, o site disponibiliza dados do setor, e, não de modelos. A data coincide com o ano do lançamento do programa Inovar-auto.

A mudança inicial no sistema IPI foi ótima e parecia que o Brasil iria atingir seus objetivos no setor automobilístico. Segundo a AMS (2014) de 2012 para 2013, a produção doméstica aumentou em quase 9%, as importações diminuíram 10% e os preços aumentaram. O último ponto foi em benefício de produtores nacionais e em detrimento de importadores e consumidores.

No geral, o que podemos aprender com esses números e o comportamento do consumidor é que o IPI e o Inovar-auto dificultaram tanto o mercado que os consumidores foram forçados a comprar menos carros. Por sua vez, isso criaria um ciclo em que os consumidores gastariam menos e por conseguinte, as fabricantes fariam cortes de trabalhadores a fim de manter ou aumentar preços para competir com os carros importados.

Para evitar demissões em massa e a falta de produtividade, revertendo o baixo consumo doméstico, o programa Inovar-auto, possuía requisitos intrínsecos ante sua implementação: fomentar a produção e a competitividade na indústria automobilística nacional. Para tal, as empresas interessadas deveriam seguir os seguintes padrões requeridos em seu escopo:

Empresas que produzem veículos no país; empresas que não produzem, mas comercializam veículos no país; empresas que apresentem projeto de investimento para produção de veículos no país” (Mdic. 2016). Em contrapartida, teriam o benefício de: crédito presumido de IPI de até 30 pontos percentuais; crédito presumido de IPI referente a gastos em pesquisa e desenvolvimento e a investimentos em tecnologia industrial básica, engenharia de produção e capacitação de fornecedores. Com prospecto acima, o governo tinha por finalidade atingir as seguintes metas: investimentos mínimos em P&D (inovação); aumento do volume de gastos em engenharia, tecnologia industrial básica (TIB) e capacitação de fornecedores; produção de veículos mais econômicos; aumento da segurança dos veículos produzidos. (Mdic. 2016).

A ideia, sugeria um aumento na oferta, podendo assim, diminuir o preço dos produtos para o mercado interno, compensando os valores, conforme a inversão do PED. Porém, os índices estagnaram, tanto para o consumidor, quanto para as empresas e suas perspectivas devido “a complexidade legal do programa é tamanha que torna sua implementação lenta, talvez em velocidade insuficiente para atingir todos os objetivos propostos”. (AUTOMOTIVEBUSINESS, 2013)

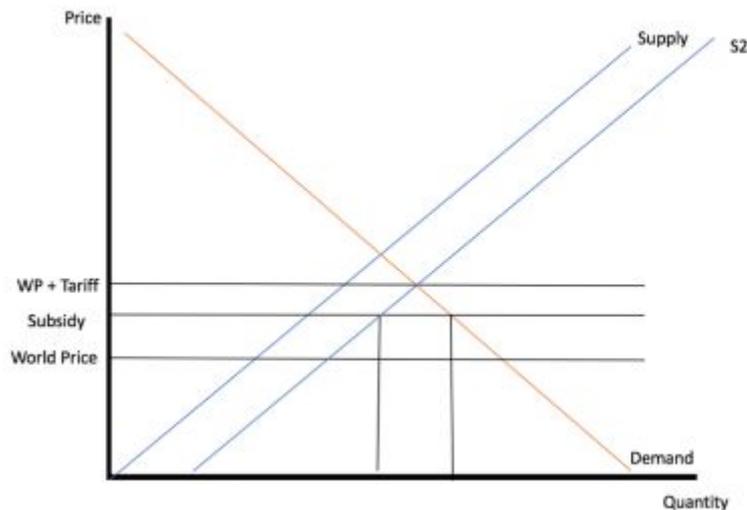
Ainda assim, para evitar as imposições fiscais e revertê-las em incentivos numa época de recessão e queda de consumo, segundo o portal *Auto Esporte* (2012), cerca de 15 empresas

já haviam se habilitado no ano de sua implementação, Jac Motors, Hyundai, Ford, Fiat, Renault, Mitsubishi, Peugeot, Toyota, Volkswagen, Honda, MAN, Mercedes-Benz, Scania, Nissan e General Motors. As empresas que se instalarem no país teriam ainda um desconto considerável através do IPI, ao qual também recorreram à instalação fabril, inicialmente foram as empresas Jac Motors, BMW, Chery e Honda. Por fim, as que não iriam produzir, iriam se encaixar no âmbito de investimentos em P&D, engenharia, tecnologia industrial básica e importar veículos mais econômicos.

Contudo, o Brasil é notório por ter algumas das tarifas mais altas do mundo. Porém, de acordo com o tamanho do mercado global, o Brasil detém uma pequena parcela do mercado e, portanto, é incapaz de afetar o preço mundial com uma tarifa substancial. Com o Inovar-auto, empresas estrangeiras supracitadas poderiam importar até 4.800 veículos e peças para o Brasil sob a cota da tarifa, mas todos os carros estariam sujeitos ao IPI de até 55%, que excede em muito os cinco por cento mínimos de acordo com os regulamentos do GATT, conforme informado pela AMS (2014). Quando os impostos do IPI começaram, os preços aumentaram cerca de 55% em todos os carros importados. O que acontece é que, uma vez que os preços importados aumentam, os produtores domésticos aumentam seus preços para obter lucros ainda maiores. Foi exatamente o que aconteceu e os produtores que já cumpriam as regras de origem de 65% quando começaram a aumentar os preços, gerando efeito contrário do esperado pelo governo.

Quando o subsídio de 35% foi adicionado aos produtores domésticos a ideia era competir no mercado, podendo baixar os preços. Se o preço fosse subir inicialmente 65%, a partir desse momento é onde os 35% seriam subtraídos o que implicaria em preços aproximadamente 35% mais baratos para os consumidores domésticos e criaria um incentivo para o consumo doméstico. (Mdic, 2013)

**Gráfico IV - Tarifas na Indústria Automobilística Brasileira**



Este gráfico é uma estimativa do efeito que o duplo subsídio tarifário teve sobre a indústria brasileira automobilística. Isso fez com que a oferta brasileira mudasse para a direita, causando uma maior quantidade de produção e o que é visto de 2011 a 2013. Isso também ajudou a aliviar alguns dos efeitos que causaram a perda de peso morto na economia e ajudam a beneficiar a economia brasileira ao consumidor.

Uma vez que os produtores tenham construído uma suficiente infraestrutura e usar 65% de produtos domésticos no processo de fabricação, as taxas de imposto vão diminuir em 30 a 35 pontos percentuais (Mdic, 2013). As empresas que se beneficiam do programa Inovar-auto e do regime tributário do IPI em geral são capazes de manter o capital que teriam fora da crise, caso contrário, teria que pagar ao governo em circunstâncias normais. Tais empresas deveriam usar esse dinheiro extra para reinvestir e assim poderiam ganhar na participação de mercado das empresas que se beneficia do programa. Contudo, não é isso que está realmente acontecendo na indústria automobilística. (AMS 2012)

### **2.3 Impactos iniciais sentido pelo programa já implementado**

Desde a implementação do Inovar-auto, os resultados tiveram um impacto interessante sobre o emprego no processo de fabricação. O sistema IPI foi criado para obter mais investimentos e aumentar o número de empregos, que foi o que aconteceu no início. De 2012 a 2013, o número médio de trabalhadores aumentou cinco por cento, mas o programa

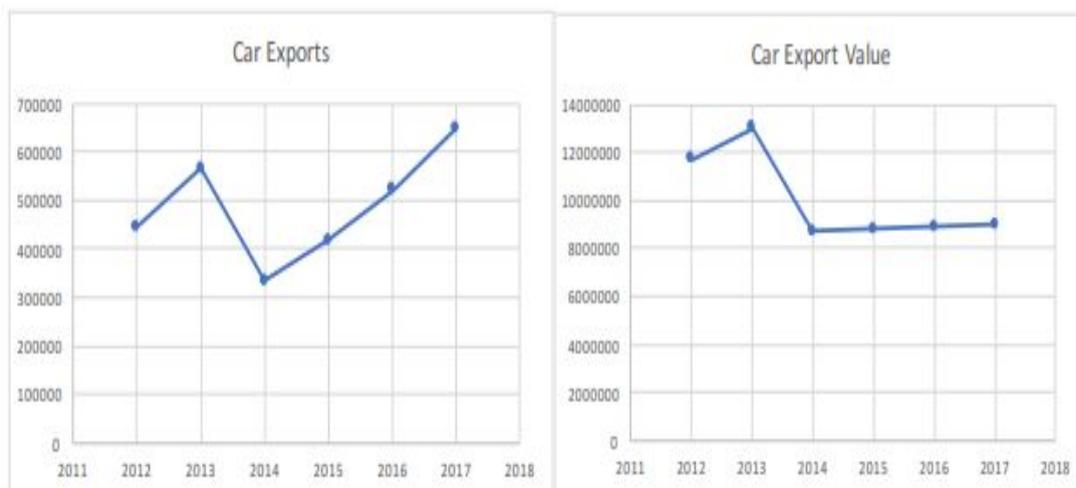
começou a funcionar contra a economia brasileira. Juntamente com a recessão, as barreiras à entrada eram tão altas que vários fabricantes pararam de exportar para o Brasil e algumas até saíram do país, segundo Tavares (2016). Tendo por base um compilado de dados médios do *site GI* (2017), o gráfico V mostra o número de funcionários na fabricação de automóveis no período de Março de 2014, quando os funcionários começam a perder o emprego. Em 2014, houve uma perda de quatro por cento, 2015 teve uma perda de nove por cento, 2016 teve uma perda de oito por cento e até 2017 teve uma perda de seis pontos percentuais de empregos. O Brasil atingiu o pico em outubro de 2013 com 137.775 empregos e em abril de 2016 haviam 103.129 pessoas empregadas na fabricação de automóveis.

**Gráfico V - Efeito Total no Emprego Entre 2011 e 2018**



O duplo subsídio tarifário prejudicou o setor de trabalho brasileiro para automóveis porque estava forçando os principais fabricantes a deixar o Brasil ou reduzir o emprego para permanecer competitivo. A quantidade de perda de empregos também tem sido constante, mesmo com um subsídio que pode fornecer informações sobre o que está sendo feito com o dinheiro.

**Gráfico VI - Automóveis Exportados e Valor de Automóveis Exportados, 2011 a 2018**



Fonte: ANFAVEA (2018)

O que está acontecendo no mercado de exportação de automóveis, segundo o gráfico é que tanto o valor quanto o número total de unidades vendidas diminuíram drasticamente de 2013 a 2014, conforme exposto pela OEC (2017). Isso se deve em grande parte à recessão, mas também ao fato de que muitos fabricantes começaram a limitar a produção mesmo com o aumento dos preços porque não havia mercado para carros brasileiros. Após a queda inicial nas exportações, o número total das unidades exportadas começaram a aumentar rapidamente de ano para ano, mas o valor permaneceu constante. A única explicação lógica para essa ocorrência é que, desde que o real sofreu desvalorização durante o início da recessão, as importações tornaram-se relativamente mais baratas para outros países, particularmente os do Mercosul. As exportações começaram a aumentar, mas porque a tecnologia utilizada foram inferiores aos de outras importações para o Brasil, os preços permaneceram os mesmos e, portanto, o valor não aumentou.

### 3 GATT E O PROGRAMA INOVAR-AUTO

Impostos e tarifas sempre tiveram uma considerável presença na economia brasileira, pois o país é conhecido por ter algumas das mais altas taxas do mundo. Segundo dados da OMC, em 2013, o país ocupava a primeira posição em medidas protecionistas (Estadão, 2013). A propósito, fora o mesmo ano em que o programa Inovar-auto entrou em vigor. Naturalmente, foi uma das ferramentas do governo Rousseff para proteger a economia diante da crise financeira internacional de 2008. Com tais diretrizes, se buscou reaquecer o mercado doméstico em relação às regras e normas estabelecidas pelo programa Inovar auto.

Responsável por cerca de 5% do PIB, em 2009, o setor automobilístico se mostrou apreensivo em relação ao pós crise. Para manter a robustez de um mercado que se encontra entre os dez maiores do mundo, vice-presidente da ANFAVEA, responsável pelo setor da Volkswagen, comentou à época que, medidas diretamente tomadas pelo governo federal tal como redução de impostos, deveriam nortear a recuperação do setor. Para Megale, medidas que compõem “um nível de crédito mais amplo é fundamental para garantir o mercado”. Para estar à altura, o governo projetou para o setor o programa Inovar-auto e assim, incentivar a venda de automóveis, tanto no ambiente doméstico como para com o externo.

Dessa forma, conforme o informativo do Ministério da Economia:

O Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores (Inovar-Auto) é o regime automotivo do Governo Brasileiro que tem como objetivo a criação de condições para o aumento de competitividade no setor automotivo, produzir veículos mais econômicos e seguros, investir na cadeia de fornecedores, em engenharia, tecnologia industrial básica, pesquisa e desenvolvimento e capacitação de fornecedores. (Mctic, 2013)

Em sua projeção inicial bem com em seus efeitos a curto prazo o programa para o setor Automobilístico, Inovar-auto, foi implantado durante o governo Dilma Rousseff em janeiro de 2013 e gerou repercussões positivas conforme estipulado por suas diretrizes. Em seu discurso no Salão de Automóvel em São Paulo, a então presidente comentou a respeito das perspectivas: “Nós queremos gerar tecnologia, porque o nosso país tem um desafio e chama-se o desafio da produção, e produzir vai significar para o nosso país ter uma imensa capacidade de inovar”(G1, 2012). Para a Imprensa Sindicato do Metalúrgicos do ABC

(SMetal), o programa tinha os moldes necessários para garantir a produção e alavancar o setor, tendo em vista que, segundo o diretor do sindicato, José Roberto Nogueira, “para ter acesso ao Inovar-Auto, as montadoras terão que aumentar seu conteúdo nacional, investir em tecnologias para produzir motores que gastem e poluam menos” (SMetal, 2014). Dessa forma, seguindo as restrições de importação, elevaria os investimentos técnicos almejados através de Pesquisa e Desenvolvimento (P&D).

Devido a recessão da crise financeira, o programa levaria as montadoras a “modernizar a produção de carros no país nos próximos anos com investimentos estimados de R\$ 14 bilhões em pesquisas, desenvolvimento e engenharia automotiva” (Smetal, 2014). Assim, o país teria por pressuposto aumentar a competitividade no setor automobilístico, diversificando a indústria e tornando-a mais atrativa conforme especulava-se por parte da mídia local.

### **3.1 Breve Revisão do Regime Tributário Brasileiro**

Em 2 de julho de 2015, o Japão ingressou na União Européia na apresentação de uma queixa contra o Brasil por certas características de suas leis fiscais e aduaneiras<sup>5</sup>. Essas reivindicações são direcionadas especificamente aos setores automotivo, de tecnologia da informação e comunicação, automação e bens relacionados, nos quais o Brasil estaria favorecendo o mercado interno em detrimento do estrangeiro, segundo o portal AMS (2014). Esses fatores estão na forma de impostos contra importações de veículos, peças e tecnologias de fabricação estrangeira, bem como incentivos fiscais para empresas que produzem qualquer um desses itens ou ferramentas internamente, o que será explicado em detalhe. Um painel foi formado na Organização Mundial do Comércio, que consistia em vários estados que também se queixaram dos regimes fiscais injustos no Brasil. Para Ceratti, (2012) o Brasil, por sua vez, está crescendo em um dos maiores mercados de consumidores do mundo, à medida que mais pessoas são atraídas para a classe média, e muitas empresas estão tentando tirar proveito disso; Por isso, o Brasil buscou uma solução para proteger os produtores domésticos. Para o ICTSD<sup>6</sup> os mercados externos são capazes de produzir carros e peças a um preço muito mais

---

<sup>5</sup> DS497: Brazil — Determinadas Medidas Relacionadas a Taxas e Impostos, tradução livre).

<sup>6</sup> International Centre for Trade and Sustainable Development. (Centro Internacional de Comércio e Desenvolvimento Sustentável (tradução livre).

barato e, para evitar um colapso total das indústrias domésticas, o Brasil criou alguns programas, incluindo o Inovar-Auto para ajudar a incentivar a produção doméstica. Esses incentivos podem limitar as importações e levantar uma preocupação relacionada ao livre comércio, sendo que se Brasil violou a lei internacional, impede o comércio com esses programas.

Um incentivo é definido como qualquer coisa que motive ou encoraje alguém a fazer algo. Nesse caso, para Bruha (2014), o Brasil está dando incentivos fiscais aos produtores domésticos e limitando os produtos estrangeiros no mercado, a fim de permitir que os fabricantes brasileiros de carros e peças concorram em nível internacional. As empresas automobilísticas japonesas ficaram frustradas em 2011, quando o Brasil aplicou um aumento sobre o IPI. Muller(2012), pontuou que o imposto de importação foi direcionado para automóveis que não eram fabricados no Brasil ou não tinham ao menos 65% de uma exigência doméstica. Junto com o imposto, uma cota tarifária também foi implementada, o que apenas permitiu que produtores estrangeiros que não tivessem uma base industrial brasileira exportassem 4.800 carros para o país<sup>7</sup>.

O setor de informação está crescendo rapidamente no Brasil desde que as leis foram implementadas, a partir de 1991, para fomentar a pesquisa e o desenvolvimento. Para o ICTSD ( 2015), o Japão está reclamando que as leis e portarias estabelecidas em informática, que incluem tecnologia da informação, automação, comunicação e bens relacionados, como televisores, também estão dificultando o comércio. Há uma sensação do Japão de que os produtos e tecnologias desses setores estão sendo discriminados com impostos injustos devido à sua origem. O Brasil tem uma extensa lista de leis e regulamentos que regem cada um desses setores, todos os quais o Japão reconheceu como juridicamente vinculantes, mas continua afirmando que essas medidas são ilegais.

O Japão e a UE alegam que esses impostos incentivam a produção doméstica e prejudicam a concorrência estrangeira, o que significa que eles devem ser contrários ao GATT sob os artigos I: 1, II: 1, III: 2,4,5<sup>8</sup>. Sob tais alegações, o Inovar-Auto e outros programas seriam ilegais, de acordo com o GATT, porque estimula o crescimento doméstico, ao mesmo tempo que prejudica os produtores estrangeiros. O Japão e a UE também citam que

---

<sup>7</sup> Brazil - Foreign Trade. Para dados, vide:

<https://www.nationsencyclopedia.com/Americas/Brazil-FOREIGN-TRADE.html>.

<sup>8</sup> GATT: artigos I: 1, II: 1, III: 2,4,5. Ver em: [the general agreement on - World Trade Organization](#).

isso é contrário a várias outras leis internacionais, que serão explicadas em detalhes. Os países têm uma grande quantidade de comércio entre eles e o Japão só deseja eliminar essas barreiras desnecessárias para que haja imparcialidade e os ganhos do comércio possam ser adquiridos da maneira adequada para aumentar seus investimentos no país.

O Brasil alegou que não esteve dando tratamento preferencial, mas que esteve apenas cumprindo as obrigações que já tem com alguns estados envolvidos no bloco comercial do Mercosul<sup>9</sup>. As autopeças ainda são relativamente mais caras para produzir porque o estado não está experimentando retornos de investimento como algumas outras entidades estrangeiras e desenvolvidas, razão pela qual o programa “Inovar-Auto” foi desenvolvido. Eles foram criados para estimular cada um dos respectivos setores e para permitir que o Brasil se especialize na fabricação de autopeças, criando novas tecnologias e construindo a economia. Segundo Quintanilha (2016), esse foi um programa criado com a ajuda da ex-presidente Dilma Rousseff para revigorar uma parte manufatureira do Estado que poderia competir em nível global. Como os mercados externos têm tecnologia muito mais avançada, Kiernan expressou que “o Brasil ainda é incapaz de competir em nível internacional sem a ajuda de incentivos fiscais e cotações tarifárias destinadas a impulsionar um setor importante que vem declinando durante a recessão mais recente”. (THE WALL STREET JOURNAL, 2015)

Todos esses produtos e tecnologias estão sendo criados no Brasil para tornar cada um dos setores mais eficientes. Os produtos que o Japão tem produzido e visa exportar são semelhantes e por serem parecidos e terem o mesmo uso, mas a tecnologia é diferente no Brasil, portanto, não são intercambiáveis e a percepção dos consumidores sobre os produtos difere especialmente para os veículos, uma vez que o Brasil está tentando seguir melhores padrões de combustível que eliminam o desperdício, explicou Stansfield (2014). Existe a possibilidade de que o governo brasileiro esteja implementando regimes fiscais mais rígidos em automóveis, devido à regulamentação de emissões que está sendo estabelecida na Europa pela União Européia. Todos os veículos serão obrigados a ter melhor eficiência de combustível e, possivelmente, uma maior porcentagem de peças produzidas internamente. O Japão sente que o Brasil não está tentando se manter dentro dos padrões de emissões e simplesmente quer favorecer itens produzidos internamente e aos membros do Mercosul, mas esse não é o caso de acordo com o Brasil.

---

<sup>9</sup> Mercosul. Vide página brasileira: <http://www.mercosul.gov.br/>.

O Brasil está lutando durante sua mais recente recessão em meio a turbulências políticas e posteriormente sob as perspectivas do então presidente, Michel Temer, assumiu a presidência ao qual a então presidente Dilma Rousseff sofreu um processo de *impeachment*. As relações comerciais normais ainda estão sendo mantidas enquanto o Brasil oferece assistência econômica a produtores domésticos, bem como dos estados envolvidos no Mercosul, porque é isso que um bloco comum de negociação de mercado permite. Assim, na visão da implementação do programa, o Brasil encoraja entidades estrangeiras a investir em seu mercado, permitindo que mais carros estrangeiros sejam produzidos se eles construírem uma fábrica no país. Os artigos que o Japão está citando claramente afirmam que um país não deve se engajar em esquemas de incentivo que prejudiquem a concorrência estrangeira, mas, sob o acordo comercial entre os países envolvidos no Mercosul, é legal permitir que esses métodos sejam adotados.

### **3.2 Cláusula da Nação Mais Favorecida**

O desacordo comercial entre Brasil, Japão e UE em relação ao sistema tributário injusto nos setores automotivo e de informação tem um princípio fundamental no primeiro artigo do GATT. O artigo um seção um é conhecido como sendo a regra padrão para acordos comerciais multilaterais e é conhecido como a cláusula da nação mais favorecida<sup>10</sup> Desde a formação do GATT e OMC, a cláusula da nação mais favorecida tem sido um dos fatores mais importantes e determinantes no comércio justo entre os países membros<sup>11</sup> Esta cláusula pode facilitar acordos comerciais, bem como criar problemas, conforme demonstrado por este caso. O Japão alega que o Brasil está violando a cláusula de Nação Mais Favorecida, bem como a cláusula de Tratamento Nacional, conforme descrito no GATT, artigo um, seção um, e várias seções no artigo três. Estas são as questões levantadas em vários artigos, sendo que se o Brasil violou alguma das disposições anteriormente listadas quando deu incentivos tributários para produtores domésticos e países específicos, exceto para o Japão, que estava negociando com produto similar.

Um dos princípios mais fundamentais do GATT é a cláusula da Nação Mais Favorecida, que é definida como dando tratamento não-preferencial a todos os parceiros

---

<sup>10</sup> WTO. The General Agreement on Tariffs and Trade (GATT 1947). (Article I — XVII).

<sup>11</sup> WTO. Principles of the trading system.

comerciais envolvidos na OMC<sup>12</sup>. Isso significa que um preço ou tarifa é definido entre dois países, o mesmo deve ser oferecido a todos os outros na OMC. Um dos benefícios e problemas que podem surgir disso é conhecido como o problema do *free-rider*<sup>13</sup>, em que certos países se aproveitarão de outros devido a acordos comerciais anteriores. Os países em desenvolvimento, como o Brasil, têm dificuldades em seguir a cláusula NMF com perfeição porque, se seus mercados estão abertos a todos, podem perder setores importantes de seu produto interno bruto (PIB) para o comércio. Para Stansfield (2014), o Japão pode ou não ser *free-rider*, mas, de acordo com o atual regime tributário, está recebendo uma tarifa e alíquota de imposto significativamente maiores sobre automóveis e peças exportadas.

O artigo três do GATT delinea vários fatores importantes relacionados à cláusula do Tratamento Nacional. Define como os produtos importados e produzidos localmente devem ser tratados igualmente e sujeitos aos mesmos impostos na maioria das circunstâncias<sup>14</sup>. O Japão argumenta que, embora as exportações sejam muito semelhantes às produzidas no Brasil, elas estão sujeitas a um imposto muito mais alto que está enfraquecendo a participação de mercado do Japão nos setores automotivo e de informática do Brasil. O programa oferece incentivos para produzir internamente oferecendo uma redução de 30% nas tarifas, mas também inclui uma punição severa por não fazê-lo, adicionando o que equivale a quase 55% de aumento de impostos em automóveis ou peças que não atendem ao requisito de conteúdo instituído pelo Inovar-Auto. De acordo com o Japão, essa também é uma prática injusta destinada a dar à indústria nacional melhores capacidades em nível doméstico e o Brasil deveria ser repreendido.

O Japão citou uma violação dos artigos I e III do GATT porque eles não têm recebido os mesmos benefícios que outras empresas multinacionais e de países próximos ao Brasil, e

---

<sup>12</sup> GATT Article I:1: “qualquer vantagem, favor, privilégio ou imunidade concedido por qualquer parte contratante a qualquer produto originário ou destinado para qualquer outro país deve ser concedido imediatamente e incondicionalmente ao produto similar originários ou destinados aos territórios de todas as outras partes contratantes.” (tradução livre)

<sup>13</sup> *Free Rider*. Segundo Catherine Romberger, o termo pode ser definido como: “Um país menor e mais fraco, parte de uma aliança, se beneficia da força e poder dos países maiores em sua aliança. Se um dos países mais poderosos da aliança luta contra um inimigo em comum, o país mais fraco se beneficia, mas não precisa usar sua energia ou recursos para se proteger”.(2010).

<sup>14</sup> Artigo III do GATT: 1 “As partes contratantes reconhecem que os impostos internos e outros encargos e leis, regulamentos e requisitos que afetam a venda interna, a oferta para venda, compra, transporte, distribuição ou uso de produtos e regulamentos quantitativos internos requerendo a mistura, processamento ou uso de produtos em quantidades ou proporções especificadas, não ser aplicada a produtos nacionais ou importados, a fim de proteger os consumidores de produção doméstica”. (tradução livre)

está sujeito a diferentes tabelas de impostos do que as da produção doméstica. Segundo o portal de notícias *AMS* (2014) a Volkswagen, a BMW e a Jaguar são três das empresas que produzem um produto similar, mas não pagam quase o mesmo que o Japão nas tarifas. A participação de mercado é um fator importante do comércio internacional e pode determinar se a empresa poderá permanecer no mercado ou terá que sair. No caso do Japão, ele tem sido negativamente afetado pelas diferentes taxas de impostos e cotas, o que faz com que perca sua participação no mercado não permitindo que o país mantenha um número estável de exportações (o Japão poderia manter suas exportações, mas então perder muito mais dinheiro). O duplo efeito é que, como o Japão é forçado a diminuir as exportações, outras indústrias domésticas ou corporações multinacionais terão que preencher a lacuna deixada pelo Japão, permitindo-lhes ganhar controle e poder sobre o mercado. O Japão não deseja ser mais competitivo do que essas indústrias, mas sim ter justificativa para os diferentes impostos com um plano justo e equitativo para o mercado brasileiro.

Houve inúmeras ocasiões em que o comércio ou negócios no Brasil foi mascarado por funcionários corruptos, o que foi outra preocupação do Japão. O país tornou-se famoso pela corrupção e por recentes fraudes fiscais, como a “Operação Lava-jato e certas medidas tributárias envolvidas com a Refinaria de Capuava (RECAP), ao qual ambas estavam envolvidas com a petrolífera Petrobras”, que foi considerada parte de um grande escândalo de corrupção do governo (FOLHA DE S. PAULO, 2019). O Japão tem fortes indicadores de que o “Inovar-Auto” poderia estar no mesmo nível de corrupção do RECAP desde que um comunicado de autoridades brasileiras foi divulgado dizendo que eles permitiram que os mecanismos ilegais do RECAP continuassem porque, “se fossem pegos, levaria pelo menos três anos na OMC para resolver o caso e o pior que aconteceria é que eles teriam que revogar essa lei” (ICTSD, 2016). Se este é o caso e o Brasil está discriminando o Japão, então a OMC deveria analisar o Inovar-Auto por estar infringindo muitos artigos do GATT, e deveria ser revogado.

Um dos principais argumentos a favor do Brasil que lhe permitiria negar algumas das acusações do Japão e União Européia, seria o estatuto da NMF e que o país está envolvido no bloco comercial Mercosul. O Mercado Comum do Sul (Mercosul), é uma união aduaneira composta por todos os países da América do Sul, mas os únicos estados membros são o Brasil, a Argentina, o Uruguai, o Paraguai e a Venezuela<sup>15</sup>, que está suspensa por tempo

---

<sup>15</sup> Mercosul. Saiba Mais Sobre o Mercosul: <http://www.mercosul.gov.br/saiba-mais-sobre-o-mercocul>.

indeterminado. Um bloco comercial é uma das poucas exceções à cláusula NMF, porque permite que os países desses acordos específicos discriminem produtos similares que são negociados dentro do bloco<sup>16</sup>. A documentação para provar isso é encontrada na decisão de 28 de novembro de 1979 (L/4903) para reciprocidade diferencial e tratamento mais favorável e maior participação dos países em desenvolvimento na seção 2-c<sup>17</sup>. Nos termos da disposição fornecida, explica explicitamente como as partes contratantes em um acordo de livre comércio ou união aduaneira podem reduzir medidas não-tarifárias entre si. Para ilustrar melhor este ponto, o Artigo V<sup>18</sup> Acordo Geral sobre Comércio de Serviços (GATS) do Uruguai declara que deve haver flexibilidade para ajudar os países menos desenvolvidos e que um tratamento mais favorável pode ser concedido às pessoas jurídicas ou controladas por pessoas físicas das partes de tal acordo/ Essas exceções permitiriam que o Brasil continuasse favorecendo os produtos automotivos e de informática desses estados membros, bem como as corporações multinacionais que produzem no Brasil.

Outra racionalização do programa Inovar-auto e outros incentivos fiscais tem sido continuar melhorando a tecnologia, incluindo as emissões de um veículo. Segundo o jornal eletrônico G1 (2016), o Brasil foi o quinto maior mercado de consumo de automóveis e teve queda para o sétimo lugar, com uma taxa de consumo anual de 2,5 milhões de automóveis, mas ainda está crescendo no mercado automobilístico e necessitará de soluções viáveis para diminuir a poluição com o aumento do consumo. Para diminuir as emissões, “o Brasil mantém acordos com fabricantes europeus e de outros setores, como Volkswagen, BMW, Audi, Mercedes-Benz e Jaguar Land Rover, para construir localmente peças com maior eficiência de combustível” (AMS, 2014). Essas empresas iniciaram operações no Brasil para produzir peças especializadas projetadas especificamente para cada carro que fabricam. Isso não permitiria que o Japão alegasse que os carros e peças que fabrica são “produtos

---

<sup>16</sup> WTO. Princípios do Sistema de Negociação.

<sup>17</sup> Acordos regionais ou globais firmados entre partes contratantes menos desenvolvidas para redução ou eliminação mútua de tarifas e, de acordo com critérios ou condições que pode ser prescrito pelas partes contratantes, para a redução ou eliminação mútua de medidas não tarifárias, sobre produtos importados uns dos outros.

<sup>18</sup> ARTIGO V. Integração econômica 3. (a) Onde os países em desenvolvimento são partes de um acordo do tipo referido, deve ser prevista flexibilidade relativamente às condições estabelecidas. [...] nos termos do nível de desenvolvimento dos países em questão, tanto global quanto individualmente, e subsetores. b) Não obstante o disposto no n.º 6, no caso de um acordo do tipo referido no parágrafo 1, envolvendo apenas países em desenvolvimento, pode ser concedido tratamento mais favorável às pessoas coletivas pertencentes ou controladas por pessoas físicas das partes de um acordo. (tradução livre)

similares”, porque um Audi A5 não é um Honda Civic e nem usa as mesmas peças. O Japão, segundo o portal Nikkei Asian Review (2016) precisaria começar a produzir veículos mais eficientes no Brasil para que seus carros começassem a receber incentivos fiscais do Inovar-Auto, ao qual eles parecem ansiosos em fazer desde que o mercado brasileiro vem crescendo.

As violações que o Japão citou no processo de solução de controvérsias contra o Brasil são válidas, mas não percebem algumas das exceções. O Brasil faz parte de um bloco comercial que permite negociar produtos similares e discriminar produtos originários de estados não-membros do bloco. Enquanto as medidas permanecerem constantes no programa Inovar-auto com outros membros da OMC, não haverá violação da NMF, o que claramente não está sendo feito, uma vez que empresas que pertencem a países que não são parceiros do Mercosul estão se beneficiando sem serem incluídas em um bloco comercial. Uma análise de produto similar mostra que as peças de automóvel são similares, o que significa que um ponto é válido e se o Brasil oferece incentivos diferentes para vários países não envolvidos no Mercosul, é uma violação do princípio da NMF. Os vários tratados apresentados aqui também mostraram exceções e flexibilidade em torno do status NMF para estados menos desenvolvidos e que também permite que os produtos sejam tratados de maneira diferente e ofereçam incentivos para a produção doméstica. A natureza do Inovar-auto mostra que o Brasil não seguiu as regras estabelecidas no GATT e não deve ser punido com base no princípio da NMF, devido aos benefícios que as nações podem obter após o investimento, que se torna uma forma de discriminação de outros países e empresas. É, portanto, muito mais difícil para uma empresa entrar no mercado brasileiro quando os concorrentes são capazes de acessar taxas fiscais mais baratas se tiverem uma maior participação de mercado ou quantidade de infraestrutura construída no Brasil e usando conteúdo doméstico.

### **3.3 Princípio do Tratamento Nacional e Tributação Interna**

Juntamente com a cláusula da nação mais favorecida, a UE e o Japão alegaram que O Brasil está violando três artigos do GATT 1994 relacionados ao Tratamento Nacional. Os Artigos que estão sob disputa são III.2, III.4 e III.5, os quais contêm uma grande quantidade de informações que serão expandidas em seções separadas, pois estão relacionadas ao SCM e ao acordo TRIMs. O Brasil defendeu o programa Inovar-auto e o sistema tributário que criou,

alegando que os argumentos apresentados pela UE e pelo Japão são inválidos devido a certas discrepâncias na redação que serão discutidas nos próximos parágrafos. A UE respondeu ao Brasil em sua segunda submissão ao Painel, e deseja que o Painel observe as diferenças cuidadosas entre o que está escrito no GATT (1994) e o que o Brasil declarou. No geral, com esses três artigos em discussão, será importante que o Painel determine se houve ou não uma violação da política de tratamento nacional.

Para começar a análise, é importante entender certas palavras e frases usadas nos artigos disponíveis. No artigo III.2, afirma-se que não devem ser aplicados, direta ou indiretamente, impostos ou encargos internos diferentes a produtos importados que ainda não sejam aplicados a produtos nacionais similares<sup>19</sup>. A distinção aqui é a palavra “indiretamente”. Um exemplo disso pode ser dado do livro didático de Economia Internacional de Carbaugh (2015) que afirma que qualquer tarifa, imposto ou encargo que seja aplicado a uma firma ou produtor causaria perda de lucratividade e obrigá-lo a usar menos dinheiro no reinvestimento para melhorar seu produto, proporcionando assim um custo indireto ao produto da empresa, tornando-o menos competitivo no mercado<sup>20</sup>. No Artigo III.4 declara que a nacionalidade do produto não deve ser uma preocupação e, no Artigo III.5, descreve como os requisitos de conteúdo nacional são estritamente proibidos<sup>21</sup>. A questão agora é se o programa Inovar-auto é uma violação dos artigos listados acima e *National Treatment*?

Quando o Brasil aplicou o programa Inovar-auto, foi feito para melhorar o setor automotivo nacional, permitindo que as empresas investissem no Brasil e cumprissem certos padrões ambientais. O que começou a acontecer foi que, se os produtores doméstico (não importava se sua origem era nacional ou estrangeira) não estavam usando pelo menos 65% de conteúdo local no processo de fabricação de veículos, então as taxas de impostos

---

19 Artigo III.2 do GATT 1994 - Os produtos do território de qualquer parte contratante, importados para o território de qualquer outra parte contratante não estarão sujeitos direta ou indiretamente, os impostos internos ou outros encargos internos de qualquer natureza além dos aplicados, direta ou indiretamente dos produtos nacionais. Além disso, nenhuma parte contratante deverá aplicar impostos internos ou outros encargos internos a produtos importados ou domésticos de maneira contrária aos princípios estabelecidos no parágrafo 1(tradução livre).

20 Carbaugh, R. J. (2015)[2] – Indirect taxes, Subsidies and Countervailing Measures, page 187

21 Artigo III.4 do GATT 1994 - Os produtos do território de qualquer parte contratante importados para o território de qualquer outra parte contratante receberá tratamento não menos favorável do que aquele concedido a produtos similares de origem nacional em relação a todas as leis, regulamentos e requisitos afetando sua venda interna, oferecendo para venda, compra, transporte, distribuição ou uso. o disposições do presente número não impedem a aplicação de diferenciais internos taxas de transporte baseadas exclusivamente na operação econômica dos meios de transporte e não na nacionalidade do produto.(tradução livre).

aumentariam. Se eles estivessem usando 65% ou mais de conteúdo local, cada empresa em conformidade com esses padrões receberia um corte de impostos de até 30%. Tanto a UE quanto o Japão alegam que esses requisitos de conteúdo local são uma violação do *National Treatment*, com a UE tendo a única voz pública a partir de então, já que o Japão ainda não havia publicado suas contribuições ao Painel.

O Brasil discorda inteiramente das alegações de violações do Artigo III do GATT (1994) e diz que o Inovar-auto está isento do artigo. Afirma que os requisitos do programa para executar determinadas etapas de fabricação no Brasil, investir em pesquisa e desenvolvimento para receber um benefício dos cortes de impostos não são requisitos de conteúdo nacional relacionados a produtos similares.

O Brasil trata os requisitos de produção e tecnologia afirmando que são "requisitos de pré-mercado" que não afetam os produtos em questão e o argumento é irrelevante<sup>22</sup>. O Brasil também afirma que o Inovar-auto fornece subsídio aos produtores domésticos, tornando o Artigo III.8 um fator benéfico e anulando quaisquer argumentos do Tratamento Nacional que a UE tenha<sup>23</sup>. A última crítica do Brasil sobre os litígios levantados pela UE e pelo Japão é que ele não aceita os testes jurídicos realizados por nenhum dos países e que os produtos em disputa não são produtos similares<sup>24</sup>.

Baseando-se no que a UE forneceu, conclui que o Inovar-auto se enquadra no âmbito de todas as três secções envolvidas no Artigo III do GATT de 1994. Primeiro, a UE rejeita a alegação de que existe mesmo a existência do termo e que “ Trata-se de uma tentativa de gerar a possibilidade de uma brecha na cláusula do *Treatment National* que, se existisse, permitiria que outros países aproveitassem também dizendo que, durante a produção, um bem não pode ser afetado<sup>25</sup>. O Brasil tenta abordar o problema como se apenas os produtores fossem afetados e não o produto, o que seria a mesma lógica que um divórcio afeta apenas os pais de uma família e não as crianças. Se uma empresa perde ou ganha dinheiro na forma de aumentos ou cortes de impostos, ela poderá aumentar ou diminuir a produção ou melhorar o produto e torná-lo mais competitivo ou não.

---

22 Segunda alegação escrita da UE, parag. 97

23 Primeira submissão escrita do Brasil, parágrafos 549 - 552.

24 Primeira submissão escrita do Brasil, parag. 584

25 Segunda alegação escrita da UE, parag. 13

A UE também refuta a alegação de que os produtos não são semelhantes e que testes suficientes foram realizados<sup>26</sup>. Todos os veículos e peças têm o mesmo uso final mostrado na nota final anterior, o que significa que o Brasil não pode alegar que os produtos não são semelhantes, especialmente quando são de igual calibre. Essas alegações anteriores são suficientes para mostrar que o argumento do Brasil para o Artigo III.2 é inválido, assim como os produtos são, e quando um produtor é afetado, o mesmo acontece com o produto. O Painel também deve saber que, no caso da Indonésia Auto (DS 55), foi determinado que a distinção entre produtos para fins tributários é baseada na nacionalidade do produtor ou na origem das peças e insumos no produto. Decidiu-se que a imposição de requisitos a esses fabricantes de automóveis estava sob o âmbito do Artigo III.2 devido ao efeito discriminatório que o programa exercia sobre os produtos.<sup>27</sup>O fato de os produtos terem sido afetados mudou as condições de concorrência no mercado e proporcionou tratamento menos favorável às importações de produtos estrangeiros e foi uma violação do Artigo III.4, que a UE alega ser o caso do Brasil<sup>28</sup> A UE também alega que a solicitação do Brasil de ser isenta de qualquer violação do Artigo III por causa do Artigo III.8 (b) é inválida porque só entraria em vigor se os subsídios fornecidos forem na forma de uma despesa do governo e não uma isenção de impostos. .

A UE tem um argumento muito mais forte em relação ao *Treatment National* I e as disposições do Artigo III. O Brasil não ajudou em nada quando tentou usar uma linguagem que não está incluída no tratado para se defender. O Painel deve examinar as evidências e ver que os produtos em questão são semelhantes em todos os aspectos, que o governo brasileiro não qualifica o programa como um subsídio acionável porque o subsídio é na forma de uma isenção de impostos e que quando os produtores são tratados de forma menos favorável, os produtos também recebem tratamento menos favorável. Também não há noção de um produto pré-mercado e se o Brasil tentar fazer a reivindicação novamente, o Painel deve fazer uma declaração específica sobre a importância do uso correto da linguagem do tratado. O Brasil deve ser considerado violador de todos os três artigos relacionados ao Artigo III.

---

26 Primeira petição da UE, parag. 321

27 Segunda alegação escrita da UE, parag. 17

28 Segunda alegação escrita da UE, parag. 18

### 3.4 Acordo Sobre Medidas de Investimento Relacionadas com o Comércio

A UE e o Japão afirmaram que o programa Inovar-auto do Brasil é incompatível com o acordo sobre medidas de investimento relacionadas com o comércio (TRIMs) nos termos dos Artigos 2.1, 2.2 e do Anexo. Ambos os países anteriores mencionaram que a exigência de que as empresas comprem insumos, equipamentos de fabricação e outros produtos que são produzidos internamente se encaixam no exemplo listado no parágrafo 1 (a) do Anexo do acordo para TRIMs. É importante distinguir quem está se beneficiando neste caso e se os produtos que se enquadram na categoria do programa Inovar-auto estão relacionados ao comércio. Se eles não estão relacionados ao comércio, ou os produtos não são como produtos, então não há argumento.

O que precisa ser estabelecido primeiro é o que está acontecendo sob o programa Inovar-auto, que poderia estar relacionado ao acordo TRIMs e se os produtos envolvidos são semelhantes. O programa Inovar-auto exige que as empresas automotivas invistam pesadamente no Brasil construindo infra-estrutura lá ou fabricando qualquer veículo com não menos que 65% das peças e equipamentos de construção produzidos localmente. O Brasil alega que os produtos utilizados não são considerados produtos similares aos do Japão, porque as peças brasileiras são mais eficientes em termos de combustível do que as de seus concorrentes<sup>29</sup>. Afirma também que o programa não obriga empresas estrangeiras a investir no Brasil, nem afeta o comércio com qualquer um dos automóveis ou partes que estão na categoria benéfica. Os artigos citados no acordo TRIMs são 2.1, 2.2 e o Anexo. O artigo 2.1 estabelece que a medida só tem validade com bens relacionados ao comércio, que é basicamente a cobertura do acordo TRIMs<sup>30</sup>. O Artigo 2.2 declara que não deve ser aplicado nenhum TRIM que cause uma violação do Tratamento Nacional e que verifique o Anexo para exemplos de inconsistências TRIM<sup>31</sup>, que é o que está incluído nele<sup>32</sup>.

---

29 TRIMs Artigo 1: Cobertura: O presente acordo aplica-se a medidas de investimento relacionadas apenas ao comércio de mercadorias (referido neste Contrato como "TRIMs"). (tradução livre)

30 Artigo 2.1 da TRIMs - Sem prejuízo de outros direitos e obrigações do GATT 1994, nenhum Membro aplicará qualquer TRIM que seja inconsistente com o disposto no Artigo III ou no Artigo XI do GATT 1994.

31 TRIMs Artigo 2.2 - Uma lista ilustrativa de TRIMs que são inconsistentes com a obrigação de tratamento nacional previsto no parágrafo 4 do Artigo III do GATT 1994 e a obrigação de eliminação geral das restrições quantitativas previstas no parágrafo 1 do Artigo XI do GATT 1994 consta do anexo do presente acordo.

32 TRIMs Anexo - 1. Os TRIMs que são inconsistentes com a obrigação de tratamento nacional prevista no parágrafo 4 do Artigo III do GATT 1994 incluem aqueles que são obrigatórios ou X aplicáveis de acordo com a legislação nacional ou sob decisões administrativas, ou com o cumprimento

Os produtos em jogo são uma variedade de automóveis, peças e equipamentos para fabricação dos dois anteriores. Quando comparados, os autos, peças e equipamentos brasileiros compartilham exatamente as mesmas características de suas contrapartes na UE e no Japão. Todos parecidos, eles têm o mesmo uso para dirigir, reduzir emissões e construir. O processo de fabricação e a distribuição também são os mesmos, já que as peças e os carros têm o mesmo uso final durante o consumo e as peças são distribuídas entre as fábricas para construir veículos. Estas razões são suficientes para mostrar que a UE e o Japão têm razão em concluir que os produtos são semelhantes e podem proceder à investigação das TRIMs.

A fim de estabelecer se existe uma violação TRIM, as partes em disputa precisariam mostrar que existe um investimento relacionado ao comércio de um bem ou mercadoria para verificar um TRIM, mostrando que há uma violação do Tratamento Nacional que se enquadra no Artigo III. do GATT, ou verifique se o programa coincide com os exemplos dados no Anexo<sup>33</sup>. Nesta área dos casos, o Japão e o Brasil publicaram de forma tardia suas submissões, o que significa que a maioria das evidências será da UE, mas eles puderam fornecer citações da submissão do Brasil ao painel. No argumento contra o Inovar-auto nos termos que é um TRIM, a UE forneceu os artigos relevantes do documento oficial do Inovar-auto que o programa tem um propósito claro de investir em pesquisa e desenvolvimento<sup>34</sup>. Uma segunda evidência de que o Inovar-auto é um TRIM é o decreto para “estimular a produção doméstica, exigindo que as operações de manufatura sejam construídas dentro do território brasileiro” (EXAME, 2012). Para a *Export* (2014) a UE também alega que os itens incluídos nas exigências de conteúdo local do Inovar-auto estão relacionados ao comércio de mercadorias, porque os veículos automotores são afetados tanto em termos de quantas exportações, importações e mercados do Brasil no Brasil. Em suas observações finais, a UE alega que, com base nessas evidências, o Inovar-auto é uma violação TRIM e deve ser removido.

O Brasil discorda do que a UE apresentou e afirma que o programa Inovar-auto é uma medida de investimento, mas não envolve o comércio de bens porque é utilizado apenas para

---

necessário para obter uma vantagem e que exija: (a) a compra ou uso por uma empresa de produtos de origem doméstica ou de qualquer fonte doméstica, seja especificado em termos de produtos específicos, em termos de volume ou valor de produtos ou em termos de proporção de volume ou valor de sua produção local.

33 Primeira submissão da UE.

34 Artigo 6 do Decreto 7.819 / 2012 no Documento Oficial da Inovar-auto.

fins de pesquisa, desenvolvimento e produção<sup>35</sup>. Não há provas suficientes para mostrar que o comércio de bens está relacionado ou que os produtores e as importações estrangeiros são tratados de forma menos favorável<sup>36</sup>. Nos artigos publicados para o caso, o Brasil apenas reconheceu que o Inovar-auto é uma medida de investimento, mas não é uma violação do acordo TRIMs porque os bens que recebem o investimento não são negociados.

As alegações que o Brasil fez não são capazes de competir com as evidências fornecidas pela UE. De acordo com o acordo TRIMs, o Brasil não conseguiu justificar um meio para o Inovar-auto porque é claramente uma violação do artigo III do GATT, e as mercadorias são comercializadas. É uma violação do artigo 2.2 e do Anexo TRIMs porque foi concebido para aumentar o investimento direto estrangeiro no setor automotivo e pretende ser um benefício para a produção nacional, mas também era uma ameaça para as empresas estrangeiras sob a forma de uma tarifa - Quota de alíquota que seria aplicada para mostrar um requisito de conteúdo local flagrante de não menos que 65 por cento em cada veículo produzido. O Brasil ainda teria que mostrar argumentos substanciais para explicar por que a Inovar-auto ou qualquer um dos produtos da categoria IPI são violações do acordo TRIMs. A melhor opção para o Brasil seria remover essas políticas de substituição de importações para estar alinhada com os artigos do GATT.

O Brasil tentou essas formas de substituição de importações no passado com computadores pessoais e injeção eletrônica de combustível em automóveis durante a década de 1990<sup>37</sup>. Essas políticas levaram o Brasil a piorar seus termos de troca e a perder preciosa tecnologia que fez o país voltar 10 anos em comparação com outros mercados globais. Inovar-auto é o mesmo conceito básico de que quanto mais o setor automotivo for protegido, menos investimentos ele receberá. Isso é duplamente negativo, na medida em que a tecnologia vai estagnar, porque as empresas não estarão dispostas a investir e transferir suas informações para o país, e as pessoas consumirão menos por causa dos preços mais altos, com base nos requisitos de conteúdo doméstico. Para que o setor automotivo brasileiro

---

35 Segunda alegação da UE - § 377

36 Segunda alegação da UE - § 377

37 Na página 251, há uma seção dedicada às políticas de substituição de importações e como o Brasil foi impactado negativamente no setor de tecnologia. Carbaugh, R.J. (2015). *International Economics* (15ª Edição, ed.).

prosperar, o governo brasileiro precisaria remover as barreiras relacionadas ao Inovar-auto e outras TRIMs para que mais empresas invistam no Brasil.

Tanto a UE quanto o Japão disputaram o regime tributário do Brasil no sistema de Solução de Controvérsias da OMC em relação aos artigos 3.1 (b) e 3.2 do acordo SCM. Uma das preocupações é que o governo brasileiro está fornecendo assistência ilegal a empresas domésticas afiliadas à Programa de Promoção da Inovação Tecnológica e Densificação da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores (Inovar-auto), Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC) e automação, Programa de Incentivo ao Setor de Semicondutores (PADIS), Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico do Setor Indústria de Equipamentos Digitais (PADTV) e o Programa de Inclusão Digital. Para o propósito deste estudo, a questão dos subsídios relacionados ao programa Inovar-auto será o foco principal. Duran (2013), observou que, a UE solicitou pela primeira vez consultas com o Brasil em 19 de dezembro de 2013, um ano após a ex-presidente Dilma Rousseff ter ratificado Inovar-auto. Assim, segundo a *Agência Brasil* (2016) seguiu-se a solicitação do Japão para consultas em junho de 2015, mas desde então tem visto o declínio de sua participação no processo de solução de controvérsias e um aumento nos investimentos em infraestrutura brasileira. O Brasil deseja incentivar a pesquisa e desenvolvimento na indústria automotiva através do Inovar-auto, mas a questão permanece se o programa é uma violação do Acordo sobre Subsídios e Medidas Compensatórias (SCM) da Assembléia Geral.

### **3.5 Acordo sobre Pautas Aduaneiras e Comércio (GATT) de 1994.**

Nas primeiras submissões ao Painel da UE e do Brasil, ambos consideraram relevante definir um subsídio. A partir do GATT de 1994, é evidente que um subsídio é definido como uma contribuição financeira de um governo para uma indústria que lhe oferece um tratamento mais favorável do que as importações estrangeiras de um produto similar, observou a *Agência Brasil* (2016)<sup>38</sup>. É importante entender que há também exceções, conforme declarado no artigo III seção 8 (b) do GATT de 1994, se o produto for estritamente para uso doméstico<sup>39</sup>. Essa isenção exige a definição de impostos internos, que são impostos cobrados sobre

---

38 Artigo 1.1 do acordo SCM do GATT de 1994.

39 Seção 8 (b) do artigo III do GATT 1994, Cláusula Nacional de Tratamento. Isso indica claramente que os produtores domésticos são elegíveis para receber subsídios se a produção for destinada apenas ao uso doméstico.

transações de bens que causam impacto direto em sua competitividade, traduzindo-se diretamente em uma mudança de preço<sup>40</sup>. As mercadorias que entram no mercado brasileiro já estão sujeitas a muitos impostos internos, como o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), contribuições para o programa de integração social (PIS) e para financiar a seguridade social (COFINS) e Imposto sobre Serviços (ISS)<sup>41</sup>. O Inovar-auto se enquadra na categoria de IPI e pode ter uma taxa efetiva de proteção de 80% ou mais<sup>42</sup>. Como alguns produtos brasileiros estão isentos de tais impostos sob Inovar-auto, este programa pode ser distorcivo ao comércio e funcionar como um subsídio de acordo com a UE<sup>43</sup>.

Em 2012, Dilma firmou o Inovar-auto em lei com a intenção de incentivar a produção local de automóveis no Brasil. O texto do programa Inovar-auto afirmava que haveria investimentos mínimos em “pesquisa e desenvolvimento, produção de veículos mais seguros e econômicos, e créditos fiscais de até 30 pontos percentuais” (Mdic, 2013). Beneficiários do programa seriam empresas que produzem no Brasil, empresas que não produzem, mas comercializam veículos no Brasil, e empresas que apresentam projetos para investir no Brasil para a produção de veículos. Conforme noticiado pelo jornal *GI* (2013) havia também uma exigência de conteúdo local com 65% das peças de veículos que precisavam ser produzidas no Brasil de 2012 a 2013, mas supostamente foi eliminada após a UE ter levantado a queixa. Outra questão é que é uma iniciativa impulsionada pela exportação, dando aos produtores nacionais mais créditos fiscais se tiverem planos de exportar.

A UE alega que a situação em questão é entre produtos similares na indústria automotiva e que a Inovar-auto é um sério prejuízo às importações de outros produtos similares. O Inovar-auto é uma violação direta do 6.1 do SCM porque não apenas o subsídio *ad valorem* excede cinco por cento, mas pode subir até 30 por cento<sup>44</sup>. A *AMS* (2014), pontuou que, as empresas estrangeiras têm permissão para importar até 4.800 veículos e

---

40 A definição de impostos internos encontra-se na página 2, parágrafo 5 do primeiro envio da UE.

União Europeia. (2015)

41 Página 27, parágrafo 82 do primeiro envio da UE. (União Europeia, 2015).

42 Página 2, parágrafo 5 da primeira comunicação escrita (União Europeia, 2015)

43 Todo o documento da primeira petição (União Europeia, 2015).

44 6.1 (a) do acordo SCM Considera-se que existe prejuízo grave no sentido de que o parágrafo (c) do Artigo 5 no caso de: a) O subsídio total *ad valorem* (14) a um produto superior a 5% (15): XII Parágrafo intitulado “Incentivos e desincentivos”.(tradução livre)

peças para o Brasil sob a cota tarifária, mas depois cada carro e parte depois disso está sujeito ao Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) de até 55%, o que excede em muito os cinco por cento mínimo. A UE e o Japão também observaram como o programa é uma forma de substituição de importações, o que é uma violação do artigo 3.1 (b) do acordo SCM porque os subsídios condicionados ao uso de produtos domésticos em detrimento de produtos importados são proibidos<sup>45</sup>. O Japão e a UE entendem que sua interpretação dos artigos 1.1 (a) e (b) do acordo SCM não é um fato, mas que qualquer benefício é acumulado para os produtores domésticos porque se eles não são obrigados a pagar impostos, eles podem baixar preço para tornar os veículos mais competitivos no mercado global, distorcendo assim o comércio<sup>46</sup>. Essas distorções não são apenas específicas da indústria automotiva, mas colocam uma empresa doméstica em uma posição vantajosa, permitindo que ela exporte e consuma a um preço menor.

O Brasil tentou vários métodos para combater todas as outras acusações de violações do GATT de 1994, sendo uma delas a remodelação do Inovar-auto em 2013 para torná-lo consistente com o GATT. Infelizmente, nem o Brasil nem o Japão publicaram sua primeira ou segunda submissões ao painel para a disputa 472 ou 497, deixando o estudo para mostrar o que a UE citou dos documentos confidenciais. A primeira grande defesa que o Brasil forneceu foi que os artigos sob exame (3.1 (b) e 3.2 do acordo SCM) não verificam qualquer violação e o Inovar-auto não deve ser classificado como um subsídio ilegal<sup>47</sup>. Alguns dos membros de terceiros expressaram suas idéias sobre o assunto, como a Austrália, que concorda com as afirmações da UE de que o Inovar-auto é ilegal de acordo com o GATT de 1994. Significativamente para o Brasil, os Estados Unidos argumentaram que a definição da UE de um subsídio e interpretação do artigo 3.1 (b) do SCM está errado e que esta falácia poderia ser um meio para novas investigações sobre o que o programa Inovar-auto faz. Enquanto os subsídios forem destinados à produção e uso doméstico, não haverá violação do

---

45 Artigo 3.1 (a) e (b) do acordo SCM. Exceto conforme previsto no Acordo sobre Agricultura, dos seguintes subsídios, é proibido o significado do artigo 1. (a) subsídios contingentes, de direito ou de fato (4), seja única ou como uma das várias outras condições, no desempenho das exportações, incluindo as ilustradas no anexo I, no. 5; (b) subsídios contingentes, unicamente ou como uma de várias outras condições, à utilização de bens domésticos sobre importados.(tradução livre)

46 Parágrafo 15 da segunda submissão da UE

União Européia. (2016)

47 Página 3, parágrafo 8 da segunda submissão da UE (União Europeia, 2016).

artigo 3.1 (b)<sup>48</sup>. Além disso, os Estados Unidos afirmam que não há nada no texto do acordo SCM que chegue perto de uma interpretação de que os subsídios dados estritamente aos produtores que exercem atividades de produção no território do concedente sejam equiparados a subsídios contingentes ao uso de bens domésticos em detrimento de mercadorias importadas<sup>49</sup>.

Assim, do ponto de vista dos Estados Unidos, o Brasil não deve ser julgado pelas interpretações da UE do acordo SCM, mas pelo uso dos bens produzidos, em última análise, alegando que as acusações da UE falharam. Os Estados Unidos acreditam que o Brasil não deve ser punido com base no que é considerado um subsídio porque ainda não violou os termos delineados no acordo SCM. Ao não fornecer subsídio aos produtores que não satisfazem os critérios para recebê-los, o Brasil não está oferecendo tratamento menos favorável às importações estrangeiras, porque o subsídio é relevante para a produção.

O Inovar-auto é um dos regimes fiscais mais polêmicos a sair do Brasil nos últimos anos, e é vital que todos os participantes do processo de solução de controvérsias compreendam os diversos acordos citados. Neste caso, as alegações da UE parecem ser válidas, mas ficam aquém dos requisitos como entendidos pelos Estados Unidos. A UE não deveria ter argumentado que o tratamento menos favorável é fornecido aos produtores e, em vez disso, deveria ter contrariado a alegação dos Estados Unidos porque a sua afirmação em si é falsa. O acordo SCM afirma que os subsídios são proibidos com base em se eles fornecem o uso de “bens domésticos sobre bens importados” e os Estados Unidos estão certos que o acordo não declara nada sobre o uso de fabricação doméstica sobre manufatura estrangeiras, mas há duas falhas com esta afirmação. Há claramente uma vantagem dada aos produtores domésticos de autopeças e outros produtos que são insumos no veículo acabado, já que eles serão incorporados ao processo de fabricação. O fato de existir uma exigência de conteúdo local, o Inovar-auto está fornecendo tratamento menos favorável às importações estrangeiras de autopeças, porque os produtores são forçados a usar insumos domésticos e, assim, fornecendo subsídios ilegais e favorecendo produtos domésticos sobre importações.

A segunda falha com o argumento dos Estados Unidos é que, ao oferecer um tratamento mais favorável à produção doméstica, a cotação tarifária atua como um incentivo para os produtores estrangeiros construírem infraestrutura no mercado doméstico ou serem

---

<sup>48</sup> Ponto 116 da resposta dos EUA à UE (Estados Unidos da América, 2016).

<sup>49</sup> Parágrafos 123 e 124 da resposta dos EUA à UE (Estados Unidos da América, 2016)

forçados a sair do mercado devido à concorrência desleal, com base no tratamento preferencial aos produtores domésticos de qualquer tipo. Isso seria uma violação da soberania de uma nação, forçando-a a cumprir restrições domésticas às quais ela não necessariamente concorda, nem houve um acordo predeterminado. O mercado poderia ser pequeno para certos produtores estrangeiros, deixando-os sem o desejo de investir ou licenciar no Brasil e forçando-os a sair de um país que deveria ser um membro da OMC e não fornecer tratamento menos favorável a produtos estrangeiros. Ao forçar os membros da OMC a investir e cumprir restrições que de outra forma não o seriam, o Brasil está violando os direitos de soberania nacional e fornecendo tratamento menos favorável às importações sobre as exportações de automóveis e peças fornecendo subsídios e diminuindo a concorrência.

Outro item de importância é como uma vez que os produtores construíram infraestrutura suficiente e usam 65% de produtos nacionais no processo de fabricação, as taxas de impostos diminuem em 30 pontos percentuais (Mdic, 2013). Este também não é um subsídio acionável, porque é maior do que os cinco por cento que o Brasil tem permissão para dar e o governo está renunciando a 30% de receita extra. Na disputa da OMC 55 entre a Indonésia e o Japão, a Indonésia estava concedendo isenções fiscais a certas empresas do setor automotivo que atendiam aos “padrões nacionais” e o Painel considerou que violava o artigo 3.1 (b) do acordo SCM<sup>50</sup>. Esse tipo de prática é um exemplo claro do que é um subsídio. As empresas que se beneficiam do programa Inovar-auto e do regime de IPI em geral são capazes de manter o capital que, de outra forma, teria que pagar ao governo em circunstâncias normais. As empresas usam esse dinheiro extra para reinvestir e conseguem ganhar a participação de mercado das empresas que não se beneficiam do programa, o que significa que há uma vantagem injusta. Todas as empresas estrangeiras que não constroem veículos com pelo menos 65% dos insumos brasileiros estão sujeitas aos impostos mais altos, que é o dinheiro que não pode mais ser usado para fins de reinvestimento e, portanto, um subsídio é fornecido a empresas domésticas. Essa prática é algo que os Estados Unidos e a União Européia não anunciaram e o painel deveria levar em consideração o que aconteceu no passado com outras reivindicações envolvendo violações do acordo SCM.

O Brasil não discutiu que o programa Inovar-auto se qualificou como um subsídio à produção, mas alegou que foi concedido em conformidade com os requisitos do Acordo SCM, porque o programa Inovar-auto não foi um subsídio dependente do uso doméstico bens

---

<sup>50</sup> DS55: Indonésia - Certas medidas que afetam a indústria automobilística.

importados. Depois de ter examinado mais detalhadamente o uso do produto produzido internamente no que se refere ao acordo SCM, o Inovar-auto deveria ser considerado um subsídio ilegal. Isso não significa que o Brasil não esteja fornecendo subsídios ilegais porque, como afirma o site Inovar-auto, um dos principais incentivos do programa é que as empresas precisem ser impulsionadas pelas exportações. Pelo que está dito no site, o Inovar-auto é uma violação do acordo SCM, assim, a UE precisou melhorar sua análise e argumentar que exigia que os produtores usassem o conteúdo local aderissem ao que é considerado um subsídio de acordo com os Estados Unidos. para provar a violação.

### 3.5.1 Artigo XX do GATT

Um dos muitos problemas polêmicos que o Japão e a UE lidaram na disputa com o Brasil em relação à tributação de automóveis, peças e informática com o imposto sobre bens industrializados é uma citação do Artigo XX do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio<sup>51</sup>. O Brasil ainda não havia publicado ainda uma citação do artigo em sua defesa, quando a UE publicou então que o Brasil usou um Artigo XX citando os tópicos b e g da cláusula de exceção. Segundo o *site Rede Brasil Atual* (2016), os donos de fábricas no Brasil estão preocupados com o que a concorrência estrangeira poderia suas fábricas de fabricação emergentes, bem como a força de trabalho, que é parte da razão pela qual esses componentes do Artigo XX foram citados. No comércio internacional, os países comerciais tendem a exportar mais do produto que tem uma vantagem comparativa em relação aos outros produtos. O Brasil está tentando promover seu setor de fabricação de automóveis e, para isso, a cláusula de exceção geral poderia ajudar sua defesa no caso do Japão e da UE. Existem algumas exigências, sendo uma delas se o imposto industrial que o Brasil está aplicando contra a concorrência externa (incluindo o Japão e a União Européia), que se alega violar vários artigos do GATT, é permissível pela legislação geral, cláusula de exceção.

O Artigo XX é uma regra geral de exceção aos outros artigos do GATT, que permite aos membros da Organização Mundial do Comércio usá-lo como uma defesa para certas políticas comerciais que podem afetar a moral doméstica, a saúde, os tipos de trabalho, os recursos naturais e outros<sup>52</sup>. Esta exceção foi usada em mais de 40 casos que ocorreram antes

---

<sup>51</sup> 2 IPI, “Imposto sobre Produtos Industrializados”: <https://thebrazilbusiness.com/article/understanding-ipi>.

<sup>52</sup> GATT 1994 article XX

do sistema de solução de controvérsias; no entanto, apenas um caso já atendeu aos requisitos para usar o artigo XX<sup>53</sup>. Há dois testes principais que um estado precisa passar para satisfazer os requisitos do artigo, que são o assunto ou o escopo da política defendida com o qualificador (se a política for necessária) e o caput<sup>54</sup>. Se todos os critérios fossem cumpridos, o Brasil poderia ter citado o artigo, mas é muito difícil conseguir esse feito. O Japão e a UE consideraram que o Brasil viola os artigos um e três do GATT, que são a cláusula de Nação Mais Favorecida, os cronogramas de tarifas e a cláusula de Tratamento Nacional, respectivamente. Ao citar esses três artigos do GATT, o Japão e a UE deram ao Brasil a chance de possivelmente usar o artigo XX com sucesso em sua defesa da concessão de isenções fiscais a certos produtores domésticos nos setores eletrônico e especialmente automotivo.

Um dos princípios mais fundamentais do GATT é a cláusula da Nação Mais Favorecida, que é definida como dando tratamento não preferencial a todos os parceiros comerciais envolvidos na Organização Mundial do Comércio<sup>55</sup>. Isso significa que, uma vez que um preço ou tarifa seja estabelecido entre dois países, o mesmo preço ou programação deve ser oferecido a todos os outros membros da OMC. Há pouquíssimas exceções, muitas das quais são encontradas no artigo XX, mas o Brasil precisaria se qualificar para elas primeiro. O Brasil citou as seções b e g do Artigo XX, contra o Japão e a UE, para proteger a saúde e a vida de seres humanos, plantas e animais e conservar recursos esgotáveis<sup>56</sup>. Uma das primeiras explicações para isso é que os países em desenvolvimento, como o Brasil, podem ter dificuldades em seguir a cláusula NMF com perfeição porque, se seus mercados estão abertos a todos, podem perder setores importantes de seu produto interno bruto (PIB)

---

<sup>53</sup> PublicCitizen: Vide: <https://www.citizen.org/wp-content/uploads/migration/general-exception.pdf>.

<sup>54</sup> O caput possui três subtestes para examinar que a medida “não é aplicada de uma maneira que constituiria um meio de arbitrária discriminação entre países”, “onde o mesmo prevalecem as condições injustificáveis entre países onde as mesmas condições prevalecem” e “a medida “não é aplicada de uma maneira que constituiria uma restrição disfarçada ao comércio internacional”.

<sup>55</sup> Artigo I: 1 do GATT 1994: “Com relação aos direitos aduaneiros e encargos de qualquer tipo impostos sobre ou em conexão com importação ou exportação ou impostas à transferência internacional de pagamentos de importações ou exportações e com relação ao método de cobrança desses direitos e encargos e com respeito a todas as regras e formalidades relacionadas à importação e exportação e com respeito a todos os assuntos mencionados nos parágrafos 2 e 4 do Artigo III, \* qualquer vantagem, favor, privilégio ou imunidade concedido por qualquer parte contratante a qualquer produto originário ou destinado a qualquer outro país deve ser concedido imediatamente e incondicionalmente ao produto similar originário ou destinado aos territórios de todas as outras contratantes.”(tradução livre)

<sup>56</sup> Artigo XX do GATT 1994 (a) necessário para proteger a moral pública; (b) necessário para proteger a vida ou a saúde humana, animal ou vegetal. (tradução livre)

para o comércio. Em geral, os países em desenvolvimento são forçados a se reconciliar com o agravamento dos termos de troca e acesso limitado ao mercado, que poderiam ser uma das razões pelas quais o Brasil citaria as seções b e g do Artigo XX, que permitiria ao Brasil desenvolver carros mais econômicos os empregos de seus cidadãos porque mais empregos baseados em habilidades estariam abertos a eles e para proteger o meio ambiente das emissões poluidoras.

O Japão e a UE citaram uma violação dos artigos I e III do GATT 1994 porque eles não têm recebido os mesmos benefícios que outras empresas multinacionais de países próximos ao Brasil, e estão sujeitos a diferentes esquemas tributários do que os da produção doméstica. “Volkswagen, BMW e Jaguar são três das empresas que produzem um produto similar, mas não pagam quase tanto quanto o Japão em tarifas (STANSFIELD, 2014). A participação de mercado é um fator importante do comércio internacional e pode determinar se a empresa poderá permanecer no mercado ou terá que sair. No caso do Japão, ele tem sido negativamente afetado pelas diferentes taxas de impostos e cotas, o que faz com que perca sua participação no mercado não permitindo que o país mantenha um número estável de exportações (o Japão poderia manter suas exportações, mas então perder muito mais dinheiro). O que o Brasil esteve citando, no entanto, mostra que deve ser capaz de exportar e importar o que achar necessário para atender às pessoas, e o artigo XX do GATT 1994 permitiria que o Brasil faça isso. Deve ser do melhor interesse das pessoas e criar empregos para elas, e é por isso que a seção A poderia ser citada na cláusula geral de exceção. As emissões de combustível e padrões de segurança podem ser perigosos para pessoas, animais, plantas e o planeta em geral, razão pela qual a seção B é citada, e essas medidas seriam para assegurar que todos os recursos esgotáveis como combustíveis e ar sejam protegidos. Estes dois princípios são suficientes para criar um uso estável do artigo XX.

O primeiro requisito seria se o Brasil seria capaz de satisfazer o assunto ou o escopo das condições. Para Kutney (2014), às autoridades brasileiras afirmaram que o imposto industrial e o Inovar-auto ajudavam a transformar o setor automotivo no Brasil de linhas de montagem para fábricas, incentivando entidades estrangeiras a estabelecerem a produção nacional. Segundo o portal *Rede Brasil Atual* (2016), isso permite que eles mantenham o conhecimento de trabalhadores baseados em habilidades, bem como de tecnologia, que podem ser usados e aprimorados no futuro para a inovação e aumentar a demanda por mão de obra mais qualificada. A segunda parte é que o “Brasil estaria buscando reduzir as emissões

de cada veículo para limitar a quantidade de poluição” (REDE BRASIL ATUAL, 2016). O Brasil está entre os dez maiores mercados consumidores de automóveis do mundo e, “com tantos veículos que emitem óxidos de nitrogênio, monóxido de carbono e outros tipos de poluição, os automóveis de passageiros são extremamente prejudiciais à saúde em geral” (UNION OF CONCERNED SCIENTIST, 2014). Esses riscos para a saúde aumentam as condições respiratórias, como asma, bronquite e podem elevar o risco de câncer, especialmente porque o transporte contribuiu para quase metade da quantidade total de emissões liberadas em 2013(*Ibid.*). Ambos os argumentos estabelecem a causa para o uso das seções b e g do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio de 1994, artigo XX, mas o próximo critério questiona se essas medidas são necessárias.

Uma pergunta que precisa ser feita neste ponto é se as razões citadas pelo Brasil para usar o artigo XX são necessárias? Em primeiro lugar, um exame do uso da seção a (deveria ser usado como foi em relação ao setor de informática com PADTV e PADIS) mostra que há um preconceito em relação aos trabalhadores domésticos, e a moral não é facilmente quantificável. Os trabalhadores brasileiros não estão sendo forçados a trabalhar ou não nas fábricas de montagem. Não há provas de que mudar de linhas de montagem para fábricas melhore a moral, porque nem todo mundo quer trabalhar na indústria automobilística. As pessoas poderiam facilmente encontrar trabalho em outros setores e até se beneficiariam da concorrência estrangeira porque os preços diminuiriam para os carros e permitiriam que os cidadãos gastassem o dinheiro excedente em diferentes áreas. Isso invalida o uso da seção a porque não há evidências de que o Japão obrigue os brasileiros a realizar trabalhos humilhantes. A seção b tem algum significado para a defesa brasileira porque, como declarado no parágrafo anterior, o transporte foi responsável por cerca de metade dos gases nocivos lançados na atmosfera.<sup>57</sup> Outro item importante é que “o Brasil está tentando melhorar os padrões de segurança dos veículos, o que separaria ainda mais as semelhanças dos produtos e seria benéfico para a saúde do consumidor” (LIRA AT LAW, 2014). Se os veículos da UE ou do Japão não são tão seguros ou menos eficientes do que os do Brasil, seria necessário que o Brasil citasse a seção b. A terceira parte estaria relacionada à seção g do Artigo XX, que estabelece que a medida deve ser necessária para proteger os recursos

---

<sup>57</sup> “Em 2013, o transporte contribuiu com mais da metade do monóxido de carbono e nitrogênio óxidos e quase um quarto dos hidrocarbonetos emitidos para o ar”. Débora S. Alvim. Estudo dos Principais Precursores de Ozônio na região Metropolitana de São Paulo.

naturais esgotáveis. O Brasil argumentou que, para conservar os recursos necessários para a sobrevivência, como ar e água limpos, bem como um suprimento decente de combustíveis fósseis<sup>58</sup>. Também alegou que uma das características mais importantes do Inovar-auto é que é essencial para aumentar os padrões ambientais no Brasil, para que outros países não o aproveitem para explorar as políticas mais antigas e menos favoráveis ao meio ambiente (*Ibid*, 2017) . Essas reivindicações devem permitir que o Brasil continue com seu programa Inovar-auto, para que ele possa ajudar a criar políticas ambientalmente seguras e fornecer melhores automóveis para consumo.

A UE disputa o uso do argumento do Artigo XX no Brasil. Diz-se que o primeiro problema vem da ligação entre os padrões ambientalmente seguros e os produtos domésticos<sup>59</sup>. As empresas européias estão furiosas com as declarações feitas pelo Brasil de que as autopeças brasileiras são fabricadas em um nível ambiental muito mais alto, quando o Brasil afirmou claramente que "se todas as empresas qualificadas no programa Inovar atingissem a meta de 1,68 MJ/km para o IPI de 2 pontos percentuais) até 2017, a eficiência energética dos veículos comercializados no Brasil seria próxima da eficiência energética dos veículos europeus"<sup>60</sup>. A UE sustenta que, simplesmente pressupondo que os insumos brasileiros são ambientalmente mais seguros do que os da UE, sem qualquer prova científica, é desconcertante<sup>61</sup>.

O Brasil até alegou que seus carros não seriam tão eficientes quanto os carros da UE até possivelmente o ano de 2017, se a cotação fosse interpretada corretamente. Em relação à seção g do Artigo XX do GATT de 1994, a UE considera que a eficiência energética, a segurança viária e a preservação de recursos naturais esgotáveis são relevantes para o que o Brasil está argumentando, exceto pelo fato de o Inovar-auto ser uma política protecionista. A UE entende que os padrões precisam ser cumpridos para que partes e veículos entrem no Brasil, mas, como seus padrões já são mais altos do que os do Brasil, o argumento é anulado porque foi claramente projetado para aumentar a competitividade de firmas domésticas já existentes<sup>62</sup>. O Brasil citou o memorando do Artigo XX em sua apresentação escrita ao Painel, mas depois contestou seu uso depois que a UE explicou que pelo memorando que o

---

<sup>58</sup> Segunda submissão da UE - Uso do artigo XX, seção g, Parag. 107

<sup>59</sup> Segunda submissão da UE - Uso do artigo XX, parág. 108.

<sup>60</sup> Primeira petição do Brasil, parag. 607, citando o memorando explicativo da Medida Provisória 563/2012, par. 45 (Anexo BRA-51).

<sup>61</sup> Segunda submissão da UE - Uso do artigo XX, parág. 109.

<sup>62</sup> Segunda submissão da UE - Uso do artigo XX, parág. 111

Inovar-auto e suas políticas não eram suficientes para estar qualificado para usar as disposições do artigo XX<sup>63</sup>. O Brasil tentou rejeitar o argumento europeu, e nunca foi dada uma resposta se o Brasil entende o memorando ou não. Outro ponto importante é que a UE tem dúvidas quanto à validade do uso de uma defesa do Artigo XX. Esta questão decorre principalmente da revelação, após uma análise minuciosa do programa Inovar-auto, de que 30 dos 52 códigos totais de produtos relativos a automóveis, peças e processos de fabricação estão isentos dos requisitos de eficiência energética<sup>64</sup>. Não é apenas absurdo que um programa que é supostamente benéfico para o ambiente isente mais da metade dos produtos em questão das regras de eficiência, mas comprova a alegação feita pela UE de que essa política é mais protecionista do que qualquer outra coisa. Até que o Brasil pudesse fornecer uma razão válida para o motivo pelo qual esses produtos estariam isentos das normas ambientais, sua reivindicação de usar o Artigo XX será inválida e será igual aos outros 43 casos que não tiveram sucesso na tentativa de usar esse tipo de defesa.

Na próxima e última barreira que o Brasil precisaria provar para usar o Artigo XX do GATT de 1994 para fornecer uma exceção para as políticas discriminatórias do imposto industrial. Ele teria três subtestes, o primeiro dos quais seria mostrar que o regime tributário do Brasil não é aplicado de uma maneira que constitua um meio de discriminação arbitrária entre países onde prevalecem as mesmas condições” (PUBLIC CITIZEN, 2013). Isso poderia passar porque o Brasil está em um acordo de livre comércio com os países envolvidos no bloco comercial Mercosul, que lhe permitiria mostrar tratamento favorável aos membros e aumentaria os impostos para outros, incluindo o Japão. O próximo teste é que a medida não seria uma discriminação injustificável entre países onde prevalecem as mesmas condições<sup>65</sup>. As únicas justificativas do Brasil são que é um país em desenvolvimento tentando melhorar um setor, que o Japão argumentaria que não é suficiente para passar neste teste. O Brasil também fracassaria no teste neste momento porque alega não ter uma alternativa menor para o imposto e, mais importante, não há evidências científicas que justifiquem as alegações, mas outras empresas européias foram incluídas no incentivo fiscal devido a investimentos e infra-estrutura. O Brasil, que é uma oportunidade, precisaria oferecer aos fabricantes de automóveis japoneses e europeus. O teste final do caput é que a medida não é uma restrição

---

<sup>63</sup> Segunda submissão da UE - Uso do artigo XX, parág. 112

<sup>64</sup> Segunda submissão da UE - Uso do artigo XX, parág. 113.

<sup>65</sup> WTO. índice analítico. Interpretação e aplicação de acordos da OMC.

disfarçada ao comércio internacional (*Ibid.*). É claramente uma restrição ao comércio porque a cota tarifária limita o Japão a menos de 4.800 exportações, caso contrário, sofreria perdas e, sem qualquer outra justificativa, o Brasil não poderia aprovar esse ponto.

Os efeitos do comércio podem ser grandes ou, às vezes, prejudiciais a uma economia no curto prazo. Se o Brasil permitir o livre comércio total com o Japão e a UE, as indústrias automobilística e de eletrônicos sofrerão grandes prejuízos e possivelmente não se recuperarão. Seria, portanto do interesse do Brasil usar o artigo XX para poupar empregos a curto e longo prazo, “porque o eventual investimento no estado (que o Brasil está buscando) criará mais empregos para as pessoas, o que melhorará a moral” (REDE BRASIL ATUAL, 2016). No entanto, neste ponto, o Brasil não cumpriu os requisitos para usar o artigo XX porque não pode passar no teste de três níveis. O Brasil está buscando proteção para a indústria automobilística, agora com o Rota 2030, que substitui o Inovar-auto, mas as qualificações necessárias para o Artigo XX não serão alcançadas e precisará encontrar outras possíveis exceções se realmente desejar continuar sua agenda protecionista a fim de possivelmente impulsionar sua economia para fora de sua atual recessão.

#### **4 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O Brasil, contudo, criou um problema internacional em relação ao seu programa interno Inovar-auto. Nos últimos anos, vem lutando para encontrar uma recuperação de sua atual recessão, e achava que uma das políticas que poderia ajudar era o protecionismo. O que poderia ser benéfico para o Brasil, tomou proporções questionáveis juridicamente junto a OMC ao qual a UE e o Japão apelaram, razão pela qual levou a disputar contra o Inovar-auto e outros regimes fiscais do IPI. Em cada uma das áreas disputadas do GATT 1994, o Brasil não forneceu qualquer evidência que há fundamentos para apoiar o programa Inovar-auto. Quebrou a cláusula NMF, proporcionando vantagens mais favoráveis aos produtores domésticos e, assim, oferecendo incentivos diferentes para outros países para os quais o Brasil não possui um acordo de livre comércio.

Inovar-auto é o mesmo básico conceito de que quanto mais o setor automobilístico estiver protegido, menos investimentos receberá. Dessa forma a tecnologia vai estagnar, porque as empresas não estarão dispostas a investir e transferir suas informações para o país,

e as pessoas consumirão menos por causa de preços mais altos com base nos requisitos de conteúdo doméstico para o setor automotivo brasileiro.

O Inovar-auto é uma violação dos padrões de Tratamento Nacional ao oferecer tratamento favorável aos produtos nacionais em relação aos produtos importados. O Brasil não pode alegar que os subsídios são acionáveis porque eles veem na forma de uma isenção fiscal do governo, que não se enquadra no escopo do Artigo III.8 (b) e porque há uma exigência de conteúdo nacional. O argumento do Brasil para o acordo TRIMs também fica aquém dos padrões estabelecidos, uma vez que requer que as empresas tenham conteúdo local e que haja um claro valor quantitativo em 65% sob o acordo SCM, o Brasil também não mostra que os subsídios concedidos são acionáveis porque ao declarar que eles são apenas para fins de produção, inadvertidamente fornece um subsídio a todos os insumos internos, uma vez que há uma exigência de conteúdo local. A UE precisou então mudar o seu argumento para que pudesse ganhar o caso de subsídios com o Painel. É importante entender que, uma vez que uma empresa tenha entrado no mercado brasileiro e esteja em conformidade com os padrões estabelecidos pelo Inovar-auto, ela também pode se beneficiar das isenções de impostos. Pode ser por isso que o Japão não está perseguindo o caso tão fervorosamente quanto a UE porque poderia se beneficiar dos subsídios.

Por mais que o governo Rousseff, buscou recorrer a intervenção estatal por meio de políticas protecionista frente a recessão da crise financeira de 2008 e a consequente queda na economia, sobretudo no setor automobilístico, o programa buscou atrair fortes investimentos mas que, não se vingaram, se traduziram em fábricas ociosas acentuadamente, outras desistiram de inaugurar, milhares de demissões, atraso tecnológico e alta dos produtos.

Por fim, em 10 de janeiro de 2019, segundo o Painel de controvérsias da Organização Mundial do Comércio, os termos acordados entre Brasil, após sua condenação no processo pelas políticas protecionistas; a União Européia e o Japão, foram dados por encerrados, com a retirada dos subsídios com prazo estimado em cinco meses, expirando em junho. Desde então um novo programa para o setor passou a ativa, o Rota 2030, com reformulações tributárias e em sua projeção de mercado voltado para Pesquisa e Desenvolvimento. Portanto, pode-se analisar que, embora o governo tenha projetado reaquecer a economia, estimulando a competitividade e gerar inovação, P&D, as medidas tomadas para sobrepujar a recessão tiveram o fim em si mesmas. Dessa forma fica constatado que a imagem do país no mercado internacional, tendo em vista seu histórico protecionista e estatalmente intervencionista, com

baixo grau de liberdade econômica, demasiado burocrático e tributariamente, ilustram características políticas que precisam atribuir ao mercado, medidas e incentivos que fomentem a produtividade dando maior crédito e liberdade ao produtor brasileiro, em P&D, destinando uma porcentagem considerável do PIB, às áreas de ciência e tecnologia.

## 5 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BAUMANN, Renato; GONÇALVES, Reinaldo. **Economia internacional: Teoria e Experiência Brasileira**. Brasília; Campus; 2015.

BENEVIDES, Carolina. **No Brasil, 80% das estradas não contam com pavimentação**

Disponível em:

<<https://oglobo.globo.com/brasil/no-brasil-80-das-estradas-nao-contam-com-pavimentacao-13710994>>. Acesso em 07 de mar. 2018.

Brasil cai para 7ª colocação no ranking mundial de venda de carros. **G1**. Disponível em: <<http://g1.globo.com/carros/noticia/2016/02/brasil-cai-para-7-colocacao-no-ranking-mundial-d-e-venda-de-carros.html>>. Acesso em: 15 de Mai. 2017.

Brasil e Japão Assinam Acordo para Investimentos em Infraestrutura. **Agência Brasil**.

Disponível em

<<http://agenciabrasil.ebc.com.br/politica/noticia/2016-10/brasil-e-japao-assinam-acordo-para-investimentos-em-infraestrutura>>. Acesso em: 22 de Mai. 2017

BRAZIL. **The Observatory of Economic Complexity**. Disponível em:

<<https://oec.world/pt/profile/country/bra/#Exporta%C3%A7%C3%A3o>>. Acesso em: 10 de Mai. 2017

Brazil Holds Promise for Japan's Auto Industry. **Nikkei Asian Review**. Disponível em: <

<https://asia.nikkei.com/Business/Trends/Brazil-holds-promise-for-Japan-s-auto-industry>>.

Acesso em: 02 de Jun. 2017

BRUHA, Patrick. **Understanding IPI**. Disponível em: <

<https://thebrazilbusiness.com/article/understanding-ipi>>. Acesso em: 17 de Mar. 2017

CERATTI, Mariana. **In Brazil, an Emergent Middle Class Takes off**. Disponível em: <<https://www.worldbank.org/en/news/feature/2012/11/13/middle-class-in-Brazil-Latin-America-report>>. Acesso em: 10 de Fev. 2017

CHADE, Jamil. **Brasil é o no. 1 em Medidas Protecionistas, diz OMC**. Disponível em: <<https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,brasil-e-o-n-1-em-medidas-protecionistas-diz-omc-imp-,1131203>>. Acesso em: 22 de Mar. 2018

DE MELLO, Adriana Marotti; MARX, Roberto; MOTTA, Flávia. **A Preliminary Analysis of Inovar Auto Impact on the Brazilian Automotive Industry R&D activity**. Disponível em: <[https://www.researchgate.net/publication/305670735\\_A\\_preliminary\\_analysis\\_of\\_Inovar\\_Auto\\_impact\\_on\\_the\\_Brazilian\\_Automotive\\_Industry\\_RD\\_activity](https://www.researchgate.net/publication/305670735_A_preliminary_analysis_of_Inovar_Auto_impact_on_the_Brazilian_Automotive_Industry_RD_activity)> Acesso em: 16 de Set.e 2016.

DURAN, Rebeca. **Tax Reduction for the Automotive Industry in Brazil**. Disponível em: <<https://thebrazilbusiness.com/article/tax-reduction-for-the-automotive-industry-in-brazil>>. Acesso em: 19 de Mai. 2017

HAYEK, Friedrich August Von. **O Caminho da Servidão**. Disponível em: <<http://www.monergismo.com/textos/livros/hayek-ocaminhodaservidao.pdf>>. Acesso em 15 de Out. 2018

INOVAR-AUTO. **Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações**. Disponível em: <[https://www.mctic.gov.br/mctic/opencms/tecnologia/incentivo\\_desenvolvimento/inovar\\_auto/inovar\\_auto.html](https://www.mctic.gov.br/mctic/opencms/tecnologia/incentivo_desenvolvimento/inovar_auto/inovar_auto.html)> .Acesso em: 04 de Out. 2019

INOVAR-AUTO. **Ministério da Economia Indústria, Comércio Exterior e Serviços**. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/index.php/competitividade-industrial/setor-automotivo/inovar-auto>>. Acesso em: 07 de Set. 2016.

Inovar-auto: Trabalhadores discutem Fortalecimento do Programa. **Rede Brasil Atual**. Disponível em: <[redebrasilatual.com.br/trabalho/2016/04/inovar-auto-trabalhadores-discutem-fortalecimento-do-programa-9728/](http://redebrasilatual.com.br/trabalho/2016/04/inovar-auto-trabalhadores-discutem-fortalecimento-do-programa-9728/)>. Acesso em: 25 de Mai. 2017

Japan Files WTO Challenge Against Brazilian Tax Advantages. **International Centre for Trade and Sustainable Development**. Disponível em: <<http://www.ictsd.org/bridges-news/bridges/news/japan-files-wto-challenge-against-brazilian-tax-advantages>>. Acesso em: 14 de Nov. 2016

KEOHANE, Robert. NYE, Joseph. **Power and Interdependence**. Disponível em: <[https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=rCUIDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA167&dq=keohane+nye+1989&ots=ZWzO402HC2&sig=htV\\_9m\\_AkQD4XnEvTOu6hDyYouuw#v=onepage&q=keohane%20nye%201989&f=false](https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=rCUIDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA167&dq=keohane+nye+1989&ots=ZWzO402HC2&sig=htV_9m_AkQD4XnEvTOu6hDyYouuw#v=onepage&q=keohane%20nye%201989&f=false)>. Acesso em: 15 de Fev. 2018

KIERNAN, Paul. **Brazil's Economic Crisis Beats the Emerging Middle Class Back Down**. Disponível em: <<https://www.wsj.com/articles/brazils-economic-crisis-beats-the-emerging-middle-class-back-down-1447115566>>. Acesso em: 02 de Jun. 2017

KUTNEY, Pedro. **Montadoras fazem contas para o Inovar-Auto**. Disponível em: <<http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/18148/montadoras-fazem-contas-para-o-inovar-auto>>. Acesso em: 13 de Fev. 2017

KUTNEY, Paul. **Processo na OMC questiona o Inovar-Auto**. Disponível em: <<http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/21124/processo-na-omc-questiona-o-inovar-auto>>. Acesso em: 04 de Jun. 2017

Liberalismo Econômico. **Dicionário Financeiro.**

<https://www.dicionariofinanceiro.com/liberalismo/>. Acesso em : 05 de Dez. 2019

LIST, Georg Friedrich. **Sistema Nacional de Economia Política.** São Paulo: Abril Cultural, 1983

Lobbies. **Dicionário Informal.** Disponível em:

<<https://www.dicionarioinformal.com.br/lobbies/>>. Acesso em 05 de Dez. 2019

MARTELLO, Alexandre; OLIVEIRA, Luciana. **Veja as Regras do Novo Regime Automotivo Brasileiro.** Disponível em:

<<http://g1.globo.com/economia/noticia/2012/10/veja-regras-do-novo-regime-automotivo-brasileiro.html>>. Acesso em: 07 de Set. 2016.

MAUAD, João Luiz. **O que são, afinal, vantagens comparativas.** Disponível em <<https://exame.abril.com.br/blog/instituto-millennium/mauad-o-que-sao-afinal-vantagens-comparativas/>>. Acesso em: 20 de Out. 2019.

MONTEIRO, Michely. **O sistema de solução de controvérsias da organização mundial do comércio (OMC).** Disponível em <

<https://jus.com.br/artigos/51829/o-sistema-de-solucao-de-controversias-da-organizacao-mundial-do-comercio-omc>>. Acesso em: 05 de Mar. 2018

MULLER, Joann. **Why The World's Automakers Love Brazil.** Disponível em: <<https://www.forbes.com/sites/joannmuller/2012/10/05/why-the-worlds-automakers-are-loving-brazil/#9d4855678265>> . Acesso em: 14 de Out. 2016.

NES. Cynthia Fujikawa. **The Brazilian Automotive Industry in a Nutshell.** Disponível em: <<https://thebrazilbusiness.com/article/the-brazilian-automotive-industry-in-a-nutshell>>.:

Acesso em: 27 de Jan. 2017.

Novo Regime Automotivo já tem 15 Empresas Habilitadas, diz Governo. **Auto Esporte**. Disponível em: <http://g1.globo.com/carros/noticia/2012/12/novo-regime-automotivo-ja-tem-15-empresas-habilitadas-diz-governo.html> > Acesso em: 14 de Fev. 2017

O Poder da Operação Lava Jato. **Folha de S. Paulo**. Disponível em: < <http://arte.folha.uol.com.br/poder/operacao-lava-jato/>>. Acesso em: 10 de Ago. 2019

O Protecionismo no Cenário Mundial Atual. **Thomson Reuters**. Disponível em: <<https://www.thomsonreuters.com.br/pt/tax-accounting/comercio-exterior/blog/o-protecionismo-no-cenario-mundial-atual.html>>. Acesso em: 04 de Dez. 2019

O Que Inovar-auto Quer das Empresas. **Exame**. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/economia/o-que-o-inovar-auto-quer-das-empresas/>>. Acesso em: 14 de Mai. 2017.

OLIVEIRA, André Soares. **Regimes Internacionais e a Interação entre a OMC e os Acordos Ambientais Multilaterais**. Disponível em: <[https://www.cnabrazil.org.br/assets/arquivos/guia\\_abnt.pdf](https://www.cnabrazil.org.br/assets/arquivos/guia_abnt.pdf)> Acesso em: 22 de Set. 2019

OLIVEIRA, Luciana .**Empregos na Indústria Automotiva têm Queda de 10,2% em 1 Ano**. Disponível em: <<http://g1.globo.com/carros/noticia/2016/01/empregos-na-industria-automotiva-tem-queda-de-102-em-2015.html> >. Acesso em: 11 de Fev de 2017.

PAIXÃO, André. **Brasil Exporta Carros para cerca de 30 países; Veja Mapa**. Disponível em: <<https://g1.globo.com/carros/noticia/brasil-exporta-carros-para-cerca-de-30-paises-veja-mapa-gh.html>> . Acesso em: 15 de Jun. 2017

PESSOA, Samuel. **Inovar Auto Não foi um Sucesso.** Disponível em: <<https://blogdoibre.fgv.br/posts/innovar-auto-nao-foi-um-sucesso> >. Acesso em: 04 de Set. 2018

Plano Brasil Maior: Protecionismo e o Sistema Multilateral da OMC. **Lira At Law.** Disponível em: <<https://www.liraatlaw.com/conteudo/2334/plano-brasil-maior-protencionismo-e-o-sistema-multilateral-de-comercio--omc>>. Acesso em: 22 de Jun. 2017.

QUINTANILHA, Sérgio. **Dilma Destruiu o Legado de Lula no mercado de Automóveis.** Disponível em: <<https://www.istoedinheiro.com.br/blogs-e-colunas/post/20160307/dilma-destruiu-legado-lula-mercado-automoveis/8463> >. Acesso em: 23 de Mai. 2017

REIS, Thiago. **Com aumento da frota, país tem 1 automóvel para cada 4 habitantes.** Disponível em: <<http://g1.globo.com/brasil/noticia/2014/03/com-aumento-da-frota-pais-tem-1-automovel-para-cada-4-habitantes.html>>. Acesso em: 07 de Mar. de 2018.

RAPOZA, Kenneth. **Weak Economy Pushes Brazil to Protection.** Disponível em: <<https://www.forbes.com/sites/kenrapoza/2012/09/05/weak-economy-pushes-brazil-to-protectionism/#73274cb13b12>>. Acesso em: 11 de Set. 2016.

REUTERS. **Dilma defende Inovar-Auto e prorroga IPI menor até fim do ano.** Disponível em: <<http://g1.globo.com/mundo/noticia/2012/10/dilma-defende-inovar-auto-e-prorroga-ipi-menor-ate-fim-do-ano-5.html>>. Acesso em: 26 de Out. 2019

Salão do Automóvel comprova investimentos de montadoras após Inovar-Auto. **Smetal.** Disponível em: <

<https://www.smetal.org.br/noticias/salao-do-automovel-comprova-investimentos-de-montadoras-apos-inovar-auto/20141107-112600-b976>>. Acesso em: 26 de Out. 2019

SINGER, André. **Cutucando Onças com Varas Curtas**. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_abstract&pid=S0101-33002015000200039&lng=pt&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S0101-33002015000200039&lng=pt&nrm=iso)>. Acesso em: 28 de Out. 2019.

Shows the Number of Vehicles Imported, Exported, and Consumed in Brazil. **Export.gov**. Disponível em: <<https://www.export.gov/apex/article2?id=Brazil-Automotive-Industry>>. Acesso em: 15 de Mai. 2017

STANSFIELD, Roger. **Brazil: Stimulating or stifling automotive?**. Disponível em: <<https://www.automotivemanufacturingsolutions.com/33681.article> > . Acesso em: 15 de Fev. 2017.

TAVARES. Nicolas. **Veja 10 fabricantes que desistiram do Brasil**. Disponível em: <<https://carros.ig.com.br/2016-05-25/veja-10-fabricantes-que-desistiram-do-brasil.html>>. Acesso em: 14 de Nov. 2016

The Litigation About an Industrial Policy. **International Centre For Trade and Sustainable Development (ICTSD)**. Disponível em: <<http://www.ictsd.org/bridges-news/pontes/news/the-litigation-about-a-pol%C3%ADtica-industrial> >. Acesso em: 21 de Ago. 2018

THORSTENSEN, Vera. **A OMC – Organização Mundial do Comércio e as negociações sobre comércio, meio ambiente e padrões sociais**. Disponível em <<http://www.scielo.br/pdf/rbpi/v41n2/v41n2a03>>. Acesso em: 25 de Fev. 2018

Vehicles, Air Pollution, and Human Health. **Union of Concerned Scientist**. Disponível <[https://www.ucsusa.org/resources/vehicles-air-pollution-human-health#.V\\_XmkqOZPoA](https://www.ucsusa.org/resources/vehicles-air-pollution-human-health#.V_XmkqOZPoA) >. em: Acesso em: 22 de Jun. 2017

## DOCUMENTOS CONSULTADOS

WTO, Agreement on Subsidies and Countervailing Measures, Marrakesh. Agreement Establishing the World Trade Organization, Annex 1A, THE LEGAL TEXTS: THE RESULTS OF THE URUGUAY ROUND OF MULTILATERAL TRADE NEGOTIATIONS 231 (1999), 1869 U.N.T.S. 14. Apr. 15, 1994.

WTO, DSU, Dispute Settlement Rules: Understanding on Rules and Procedures Governing the Settlement of Disputes, Marrakesh Agreement Establishing the World Trade Organization, Annex 2, THE LEGAL TEXTS: THE RESULTS OF THE URUGUAY ROUND OF MULTILATERAL TRADE NEGOTIATIONS 354 (1999), 1869 U.N.T.S. 401, 33 I.L.M. 1226 (1994).

WTO, European Union. First Written Submission by the European Union - Brazil – Certain Measures Concerning Taxation and Charges. 2015.

WTO, European Union. European Union. Second Written Submission by the European Union - Brazil – Certain Measures Concerning Taxation and Charges. European Union. 2016.

WTO, GATT 1994: General Agreement on Tariffs and Trade 1994, Marrakesh Agreement Establishing the World Trade Organization, Annex 1A, THE LEGAL TEXTS: THE RESULTS OF THE URUGUAY ROUND OF MULTILATERAL TRADE NEGOTIATIONS 17 (1999), 1867 U.N.T.S. 187, 33 I.L.M. 1153 (1994). Apr. 15, 1994.

WTO, Japan.. Document for Case 497. 2015, September 7.

WTO, TRIMS Agreement: Agreement on Trade-Related Investment Measures, Marrakesh Agreement Establishing the World Trade Organization, Annex 1A, THE LEGAL TEXTS: THE RESULTS OF THE URUGUAY ROUND OF MULTILATERAL TRADE NEGOTIATIONS 143 (1999), 1868 U.N.T.S. 186. Apr. 15, 1994.

WTO, United States of America. Third Party Executive Summary of The United States of America - Brazil – Certain Measures Concerning Taxation and Charges (DS472 / DS497). 2016.

