



Centro Universitário de Brasília – UniCEUB  
Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais – FAJS  
Curso de Bacharelado em Relações Internacionais

**CAIO HENRIQUE NUNES FERREIRA**

**A RELAÇÃO ENTRE AS EMPRESAS E O GOVERNO BRASILEIRO: O caso  
do regime automotivo e suas controvérsias no âmbito da Organização Mundial do  
Comercio.**

**BRASÍLIA – DF**

**2018**

**CAIO HENRIQUE NUNES FERREIRA**

**A RELAÇÃO ENTRE AS EMPRESAS E O GOVERNO BRASILEIRO: O caso  
do regime automotivo e suas controvérsias no âmbito da Organização Mundial do  
Comercio.**

Monografia apresentada como requisito parcial para  
obtenção do título de Bacharel em Relações  
Internacionais pela faculdade de Ciências Jurídicas e  
Sociais – FAJS do Centro Universitário de Brasília  
(UniCEUB).

Orientadora: Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Gleisse Ribeiro Alves

**BRASÍLIA – DF**

**2018**

**CAIO HENRIQUE NUNES FERREIRA**

**A RELAÇÃO ENTRE AS EMPRESAS E O GOVERNO BRASILEIRO: O caso  
do regime automotivo e suas controvérsias no âmbito da Organização Mundial do  
Comercio.**

Monografia apresentada como requisito parcial para  
obtenção do título de Bacharel em Relações  
Internacionais pela faculdade de Ciências Jurídicas e  
Sociais – FAJS do Centro Universitário de Brasília  
(UniCEUB).

Orientadora: Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Gleisse Ribeiro Alves

**CIDADE, DIA MÊS ANO**

**BANCA AVALIADORA**

---

**Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Gleisse Ribeiro Alves**

---

**Professor (a) Avaliador (a)**

## **AGRADECIMENTOS**

A minha orientadora Prof<sup>ª</sup> Dr<sup>ª</sup> Gleisse Ribeiro Alves, por todo o esclarecimento das dúvidas, suporte acadêmico através dos materiais de pesquisa, as correções e o tempo dedicado.

## RESUMO

Este trabalho analisa as relações desenvolvidas entre os atores transnacionais e o Estado brasileiro, dando foco ao setor automotivo e como essa interação impacta nas decisões políticas na esfera nacional e conseqüentemente internacional. A partir da década de 30, o Brasil adota medidas que objetivaram o incentivo da demanda do seu setor industrial, em especial o setor automotivo, deste modo alcançando a modernidade tecnológica e a inserção no mercado globalizado. Diante disto, a monografia se propõe a analisar o efeito dessas medidas de incentivos ao setor, logo que o mesmo possui grande relevância no desenvolvimento econômico do país. Primeiramente através de um levantamento histórico do setor, seguido por uma análise diante da teoria liberal e seus ramos (neoliberal) das Relações Internacionais, a cooperação para o desenvolvimento e por fim um estudo de caso referente ao tema no âmbito da Organização Mundial do Comercio.

Palavras chave: Setor automotivo. Organização Mundial do Comercio. Política Pública. Má gestão.

## **ABSTRACT**

This paper analyzes the relations developed between the transnational actors and the Brazilian State, giving focus to the automotive sector and how this interaction impacts on the political decisions at the national and international levels. Since the 30s, Brazil has adopted measures aimed at stimulating the demand of its industrial sector, especially the automotive sector, searching for technological modernity and insertion in the globalized market. In this perspective, this paper proposes to analyze the effect of these measures of incentives to the sector, as soon as it has great relevance in the economic development of the country. First through a historical survey of the sector, followed by an analysis of liberal theory and its branches, the cooperation towards development, and finally case review on the subject within the World Trade Organization.

**Keywords:** Automotive sector. World Trade Organization. Public policy. Poor management.

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Plano de Metas governo JK, previsões e resultados – (1957 a 1961).....	12
Tabela 2: Nível de crescimento por setor durante o governo JK.....	11
Tabela 3: Balança comercial do setor automotivo entre Brasil e Argentina – (2003 a 2005).....	21
Tabela 4: Produção de automotivos no Brasil (2001-2009).....	22

## Sumário

<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>10</b>
<b>1. SETOR AUTOMOTIVO BRASILEIRO: CRIAÇÃO E SISTEMATIZAÇÃO DAS POLÍTICAS.</b>	<b>12</b>
1.1. GOVERNOS JUSCELINO KUBITSCHEK (1956 A 1961)	12
1.2. O SETOR AUTOMOBILÍSTICO BRASILEIRO: POLITICAS DE DESENVOLVIMENTO	15
1.2.1. GOVERNO FHC	16
1.2.2. GOVERNOS LULA E DILMA: PROGRAMA INOVAR-AUTO (Lei nº 12.715, DE SETEMBRO DE 2012).	20
1.2.3. O DESEMPENHO DO SETOR AUTOMOTIVO DURANTE OS GOVERNOS LULA E DILMA	22
1.3. ROTA-2030	25
1.4. CONSIDERAÇÕES FINAIS	27
<b>2. COOPERAÇÃO INTERNACIONAL, AS RELAÇÕES TRANSNACIONAIS E O SETOR AUTOMOTIVO BRASILEIRO.</b>	<b>29</b>
2.1. COOPERAÇÃO INTERNACIONAL	29
2.1.2. RELAÇÕES TRANSNACIONAIS	31
2.1.3. ATORES TRANSNACIONAIS	35
2.1.4. NEGOCIAÇÕES	37
2.2. CONSIDERAÇÕES FINAIS	39
<b>3. COOPERAÇÃO INTERNACIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO: AS FERRAMENTAS DO SISTEMA DE COMÉRCIO INTERNACIONAL</b>	<b>40</b>
3.1. OMC E OS PAÍSES EM DESENVOLVIMENTO	40
3.2. O DESLIZE BRASILEIRO: REFLEXO DA MÁ GESTÃO	43
3.2.1. O USO DOS MECANISMOS PARA O DESENVOLVIMENTO: BRASIL COMPARATIVO COM A ÍNDIA	46
<b>4. AS DENÚNCIAS À OMC</b>	<b>50</b>
4.1.2. CONSULTAS SOBRE O REGIME DE 1995 (MP 1024)	51



4.1.3.	CONSULTA SOBRE O PROGRAMA INOVAR-AUTO	56
4.1.4.	APELAÇÃO	63
<b>4.2.</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>64</b>
	<b>CONCLUSÃO</b>	<b>65</b>
	<b>REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA</b>	<b>67</b>

## INTRODUÇÃO

Ao se analisar a história política e econômica do Brasil, especificamente no período emergente do setor industrial brasileiro, década de 30, percebe-se uma grande quantidade de políticas públicas voltadas para o determinado setor, mas políticas para pequenos grupos particulares são capazes de impactar o coletivo geral do país? Essa pergunta é a base para a concepção dessa pesquisa focada nas demandas do setor industrial automobilístico.

O governo brasileiro a partir da década 30, quando o processo de industrialização se fortalece, vem adotado políticas voltadas ao desenvolvimento do setor industrial. Tais políticas visando o desenvolvimento estratégico, sendo alguns deles, os Planos de Metas durante o governo de Juscelino Kubitschek, o Plano Nacional de Desenvolvimento I e II, nos anos 70. A priorização dessas políticas a determinados grupos, evidenciando os grupos automobilísticos, acabaram gerando impactos sociais e estruturais. Em 2002 o setor automobilístico brasileiro alcançou a marca de quarto maior produtor de automóveis no âmbito global. O desenvolvimento do setor é um fator central para o entendimento dessa cultura de políticas de privilégios presentes no Brasil e as complicações e degradações que elas trazem a setores de igual ou maior importância do país. A economia brasileira há muito tempo é dependente das grandes automotivas, é necessário compreender o funcionamento no processo de formulação das políticas públicas; os principais agentes envolvidos nesse processo; o balanceamento de resultados dessas políticas; a relação entre o setor público e privado.

Com a evolução do campo político novos estudos tiveram que ser desenvolvidos, pois novos agentes passaram a ser considerados relevantes no sistema. Devido a grande expansão da influência e importância dos novos agentes, surge uma nova forma de fazer política. Através dessa nova vertente de estudos a análise do caso proposto nessa pesquisa buscar evidenciar os fatores centrais do por que essas políticas de benefícios para a indústria automobilística são adotadas frequentemente durante os diversos governos brasileiros e como elas influenciam no comportamento do Brasil no comércio internacional. A economia brasileira sempre foi muito vulnerável a ações de grupos de interesses especiais, uma vez que as instituições políticas não são bem estruturadas e má geridas. Essas deficiências acarretam em um conteúdo improdutivo de muitas políticas públicas.

O trabalho aqui apresentado será qualitativo quanto à natureza dos dados e analisará a seguinte hipótese: As demandas do setor automobilístico ao adentra o mercado brasileiro acabou por gerar uma serie de medidas provisórias que infringiram algumas normas da OMC, assim gerando impactos negativos ao Brasil. Quanto às fontes de informação, a pesquisa será bibliográfica. As pesquisas foram realizadas nos seguintes bancos de dados: Revistas científicas, Senado e Planalto, Ministério Público Federal, repositório Uniceub, Organizações mundiais, como a do comercio (OMC), Blocos econômicos, como o MERCOSUL, assim como acordos comerciais multilaterais e bilaterais. Segundo os objetivos, a pesquisa será explicativa, visto que descreverá as ferramentas utilizadas para a realização das demandas do setor automotivo ao governo brasileiro.

Neste sentido, destinar-se-á o primeiro capítulo ao levantamento histórico do setor automotivo no território brasileiro e a cooperação com o governo do Brasil. Sobre as legislações especiais para o setor e suas repercussões no âmbito da Organização Mundial do Comercio.

O segundo capítulo discutirá a ascensão de organismos não governamentais a um ponto de influenciarem em assuntos de natureza antes só governamental, criando uma interdependência entre ambos,

A existência de mecanismos proveitosos a países em desenvolvimento presentes nos acordos da OMC será o tema do terceiro capítulo. Além de como o Brasil insiste em cometer erros a não utiliza-los. Essa análise será feita a partir da teoria Neoliberal das Relações Internacionais, se utilizando de trabalhos dos autores Keohane e Nye.

No ultimo capítulo, o conteúdo exposto será destinado à análise da cooperação para o desenvolvimento, e as consultas sobre o setor automotivo à OMC, detalhando como ocorre o funcionamento do Órgão de solução de controvérsias da instituição desde a primeira fase de consulta, seguindo da formação do painel, por fim o veredito e a possível apelação do governo brasileiro.

# **1. SETOR AUTOMOTIVO BRASILEIRO: CRIAÇÃO E SISTEMATIZAÇÃO DAS POLÍTICAS.**

De certo modo, os veículos automobilísticos desde sua criação passaram a ser um sinal de modernidade, desenvolvimento e prosperidade. A partir desses valores atribuídos, o governo brasileiro passou a jogar necessário essa inovação tecnológica, pois isso demonstraria a iniciação de uma nova fase para o país. Neste primeiro capítulo será apresentado o processo de transição da economia brasileira, do modelo agrário cafeeiro para a industrialização através da análise do setor automotivo, e como o setor tem um papel de grande relevância no desenvolvimento industrial brasileiro, focando os momentos chaves para o setor.

## **1.1. GOVERNOS JUSCELINO KUBITSCHKEK (1956 A 1961)**

Ao longo da histórica econômica brasileira, o setor automotivo encontrou-se muito conexo ao processo de desenvolvimento do país, no processo de transição de uma economia agrária para industrial. Antes do desenvolvimento do setor industrial a economia brasileira se sustentava basicamente no setor cafeeiro, porém com a crise de 1929 o governo brasileiro iniciaria a traçar novos rumos para sustentar sua fragilizada economia. A partir dos anos 30 o Brasil buscava se recuperar da crise começando um processo de manutenção de sua economia através de políticas cambiais, utilizando da desvalorização do câmbio e o controle no uso das divisas. O objetivo era dar prioridade aos produtos nacionais tornando-os rentáveis para atrair investimentos no mercado interno, principalmente em setores que impactam no aumento da renda nacional. É neste cenário nacional desenvolvimentista que o setor automotivo emerge no Brasil, mas precisamente durante o governo de Juscelino Kubitschek (1956 a 1961). O governo JK é marcado pelo programa de modernização do país. Nesse governo, em 1956 foi instituído, o Plano de Metas que trazia como ideia principal a realização de um desenvolvimento por meio da industrialização. Dessa forma, buscava-se um salto industrial em conjunto com um crescimento econômico e, para isso o Plano contava com 30 metas a serem cumpridas, sendo elas estruturadas em quatro segmentos:

1. Investimento nos setores de transporte e energia;
2. Estimular a produção de bens intermediários;

3. Incentivos à introdução dos setores de bens duráveis;
4. Atração de capital estrangeiro.

**Tabela 1: Plano de Metas governo JK, previsões e resultados – 1957 a 1961.**

BRASIL: PLANO DE METAS, PREVISÕES E RESULTADOS – 1957 - 1961.			
	Previsão	Realizado	%
Energia elétrica (1.000 kW)	2.000	1.650	82
Carvão (1.000 toneladas)	1.000	230	23
Petróleo-produção (1.000 barris/dia)	96	75	76
Petróleo-refino (1.000 barris/dia)	200	52	26
Ferrovias (1.000 km)	3	1	32
Rodovias-construção (1.000 km)	13	17	138
Rodovias-pavimentação (1.000 km)	5	-	-
Aço (1.000 toneladas)	1.100	650	60
Cimento (1.000 toneladas)	1.400	870	62
Carros e caminhões (1.000 unidades)	170	133	78
<b>Tabela 1: AMÉRICO FREIRE et al. Adaptado de História em curso. O Brasil e suas relações com o mundo ocidental. Editora do Brasil; Rio de Janeiro: FGV, 2004.</b>			

A tabela acima demonstra a direção que o governo brasileiro estava tomando. As metas relacionadas às rodovias e os automóveis ficam em destaque, alcançando elevados graus de resultados positivos.

Para atingir as metas foram criados grupos executivos baseados em uma estratégia econômica de cooperação entre os agentes públicos e privados. Entre os grupos se destaca o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA) que administrou a entrada de diversas montadoras no território brasileiro, tais como a Volkswagen, Ford, Peugeot, General Motors entre outras. As companhias já tinham presença no mercado brasileiro, mas somente com o Plano de Metas que se instalariam as primeiras plantas produtivas no Brasil. Em resumo o

plano do governo Kubitschek para o setor automotivo brasileiro era de fechar o mercado para importação através de políticas cambiais como a fixação de taxas de câmbio e do racionamento cambial para produtos direcionados para o setor (peças), com isso as metas de nacionalização da produção de veículos subiram até atingir um percentual de 90% para caminhões e veículos utilitários e de 95% para jipes e carros. Através dessas medidas de incentivo como linhas de crédito especiais, com longos prazos de restituição e juros negativos, concessão de avais estatais e empréstimos contraídos do exterior, facilitação de importação de máquinas, equipamentos e insumos básicos, com a concessão de taxas cambiais favorecidas e de isenções fiscais e tributárias governo fomentou a criação de um setor de fornecimento de autopeças predominantemente nacional, tornando o setor automotivo fundamental para desenvolvimento econômico do país naquela época. A partir desta premissa o setor se tornou um cliente permanente das políticas públicas de incentivos, representando no ano de 1975, 15,6% do PIB industrial nacional. (HOLLANDA FILHO, Sergio Buarque, 2003).

**Tabela 2: Nível de crescimento por setor durante o governo JK**

Crescimento por segmento (1955 a 1962)	
Segmento	Taxa de Crescimento
Materiais de Transporte	711%
Materiais Elétricos e de Comunicação	417%
Têxtil	34%
Alimentos	54%
Bebidas	15%
Tabela 2: Fonte: Gremaud et. al (2007)	

Conseqüentemente com os incentivos proporcionados pelo governo brasileiro as montadoras buscaram rapidamente se fixar em território brasileiro, pois quando mais rapidamente as empresas aderissem ao plano, mais vantagens receberiam em relações as empresas que adquirissem posteriormente. Isso fica claro com as constantes reformulações que o regime automotivo sofre durante diferentes governos, devido à incapacidade das autoridades políticas brasileiras em desenvolver políticas objetivas, acarretando em instabilidades na esfera política, afetando diretamente no processo de negociação entre as

partes (governo e empresas). Um bom exemplo nesse período são duas negociações entre o governo e as empresas Volkswagen e a Ford:

A VW mesmo sendo naquele momento a maior montadora a aderir ao programa de incentivos do governo, não conseguiu do BNDE o financiamento ou aval que havia requisitado a este banco, pois o BNDE concluiu que a montadora alemã não necessitava deste financiamento, tendo condições de angariar estes recursos, sem sua intervenção [...] Essa decisão do BNDE sofreu uma série de pressões políticas até do presidente JK, que devido a motivos políticos exigia a instalação de uma grande montadora que produzisse veículos de passeio até o fim de seu mandato [...] A Ford, tendo consciência da importância de sua entrada no Brasil, produzindo automóveis de passeio, tinha certeza que podia negociar diretamente com o governo melhores condições para sua entrada no País (incentivos, financiamento, índice de nacionalização de peças, maior cobertura cambial para a importação de equipamentos). A Ford apresentou uma série de projetos ao GEIA todos eles recusados pois a montadora americana insistia em maiores incentivos. Entretanto, todos os pedidos da Ford foram negados, a despeito da montadora americana ser naquele momento, a montadora de maior penetração no mercado brasileiro e sua participação no plano seria muito importante para seu sucesso. (SHAPIRO Apud LOPES, 2006: 1997).

Entretanto tais propostas de imposições de barreiras proibitivas à importação de veículos e o requisito de índices de conteúdo nacional impostas pelo Plano de Metas do governo JK para o setor automotivo que futuramente acarretariam em problemas, pois tais medidas entram em coalisão com as restrições impostas pelo Acordo Geral de Tarifas e Comércio (GATT).

## **1.2. O SETOR AUTOMOBILÍSTICO BRASILEIRO: POLITICAS DE DESENVOLVIMENTO**

É somente nos anos 90, durante o governo de Fernando Collor que o regime automotivo iria ganhar forma. É neste período que diversas politicas são direcionadas para o setor buscando atrair investimento, quando O Acordo Constitutivo da Organização Mundial do Comércio (OMC) entrou em vigor em 1995, o nível de importações de automóveis estava em baixa e o Brasil se encontrava em uma forte corrente de importação de produtos ocorrendo um déficit na balança comercial brasileira que continuaria a crescer, grande parte desse aumento era devido ao forte peso das autopeças do setor automotivo. (LOPES, 2006)

### 1.2.1. GOVERNO FHC

No início do governo de Fernando Henrique Cardoso (FHC), o setor automotivo se encontrava numa situação problemática, muito por causa da instabilidade política que o Brasil enfrentava no momento. Como primeira medida a política industrial adota pelo governo não possui medidas seletivas, ou seja, sem setores beneficiados e sem mecanismos específicos a eles. Porém, devido a um grande aumento do déficit das contas externas, o governo não teve outra escolha a não ser voltar as políticas setoriais.

Durante o biênio 93/94, as importações de automóveis atingiram o impressionante patamar de 190 mil veículos, a despeito das declarações do governo na época, que deixavam claro que a abertura havia sido promovida num contexto de sobrevalorização cambial e tinha um caráter punitivo aos setores oligopolistas que insistiam em manter suas margens de lucro. O governo pretendia atingir principalmente as montadoras, porém, a resposta destas foi à maciça importação de veículos, correspondendo a 2/3 do total importado; ou seja, a maior parte dos veículos importados foram internalizados pelas próprias montadoras instaladas no país. Relativizando o argumento de que preponderantemente o acirramento da concorrência, devido às importações de 134 veículos, foi o responsável maior pelas transformações em curso no setor (LAPLANE Apud LOPES, 2006: 1995).

Deste ponto as autoridades políticas brasileiras criaram uma câmara setorial tripartite, entre governos, empresários e empregados, que tinham como objetivo a realização de medidas de proteção ao setor automotivo. Nestas circunstâncias a câmara assinaria a Medida Provisória (MP) 1024 de 1995, o primeiro projeto para a criação do regime automobilístico. Segue:

Com o intuito de atrair novos investimentos externos, a MP previa a diminuição, de 18% para 2%, do imposto de importação de máquinas, equipamentos, matérias-primas e peças para empresas do setor (montadoras e fornecedoras). Esse benefício estava vinculado a alguns requisitos (conteúdo nacional, comércio compensado) [...] Em seu Artigo 10, a MP 1024 estipulava uma cota máxima para importação de veículos que deveria ser válida já para o restante do ano. A partir da data de sua assinatura (13/6/95), até o final de 1995, o número máximo de veículos importados seria limitado por uma cota equivalente a 50% das importações até então realizadas naquele ano. A cota corresponderia, segundo diferentes estimativas, a um número entre 100 mil e 150 mil veículos [...] O decreto



promovia ainda uma redução do imposto de importação de veículos para as montadoras que aderissem ao regime. A alíquota ficava reduzida em 50%, ou seja, para 35%, dado que outro decreto da mesma data mantinha a tarifa cheia de 70% para 1996. A importação de bens de capital (máquinas e equipamentos) é beneficiada com redução de 90% na alíquota; a de insumos (matéria-prima e peças) com uma redução de 85% (que resultava numa alíquota de 2%) em 1996, que diminuiria anualmente até 40% em 1999. (HOLLANDA FILHO, Sergio Buarque, 2003)

A efetuação da MP 1024 acarretou numa onda maciça de investimento de capital externo para o setor, segundo (ARBIX; POSI, 1999) foram investidos um total de US\$ 10.683 bilhões em reformas das plantas já existentes e na construção de novas plantas produtivas no território brasileiro.

Essa onda de investimentos não afetaria somente o Brasil, mas também a Argentina que já havia empreendido seu próprio regime automotivo em 1991. A MP 1024 era bastante semelhante com o regime argentino prevendo vantagens para importações às montadoras estabelecidas nos países, e também medidas de investimentos relacionais ao comércio. Tais semelhanças gerou uma aproximação dos dois governos que concordaram através do acordo de Ouro Preto em dezembro de 1994 compatibilizar as regras direcionadas ao setor automobilístico dos dois países. O acordo estabeleceria as bases institucionais para o que viria a ser o MERCOSUL. Através da adoção do novo Acordo sobre Medidas de Investimento Relacionadas ao Comércio (TRIMs<sup>1</sup>), os dois governos utilizando-se do Acordo sobre Subsídios e Medidas Compensatórias (SMC) criaram uma ilusão de que os setores de ambos os países fossem um indústria integrada, porém essa integração só beneficiaria uma das partes, e isso era o suficiente para gerar atrito nas condições de concorrência, mas nos anos 2000 um novo acordo seria firmado entre as partes. (HOLLANDA FILHO, Sergio Buarque, 2004).

A República Argentina, a República Federativa do Brasil, a República do Paraguai e a República Oriental do Uruguai, doravante denominados "Estados Partes", Em cumprimento ao disposto no artigo 18 do Tratado de Assunção, de 26 de março de 1991; Conscientes da importância dos avanços alcançados e da implementação da união aduaneira como etapa para a construção do mercado comum; Reafirmando os princípios e objetivos do Tratado de Assunção e atentos para a necessidade de uma consideração especial para países e regiões menos desenvolvidos do Mercosul; Atentos

---

<sup>1</sup> Sigla em inglês para: Agreement on Investment Measures Related to the Commerce

para a dinâmica implícita em todo processo de integração e para a conseqüente necessidade de adaptar a estrutura institucional do Mercosul às mudanças ocorridas; Reconhecendo o destacado trabalho desenvolvido pelos órgãos existentes durante o período de transição. (PROTOCOLO DE OURO PRETO PROTOCOLO ADICIONAL AO TRATADO DE ASSUNÇÃO SOBRE A ESTRUTURA INSTITUCIONAL DO MERCOSUL, 1994)<sup>2</sup>.

Logo, o regime automotivo brasileiro passaria por reformulações mensais numa tentativa de contornar a oposição externa ao regime. Os adicionais buscavam garantir benefícios para as montadoras já estabelecidas no Brasil e pra aquelas que viessem a se instalar. Com o decreto 1987 (em 1996), se estabeleceu novas cotas tarifarias, e em dezembro de 1996 com a MP 1532, o governo brasileiro estabeleceu um sistema de incentivos regionais, visando às empresas estabelecidas nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste. Tal manobra acarretariam em futuros problemas para o governo brasileiro dentro do novo regime da OMC e as autoridades políticas brasileira já tinha consciência disso, segundo o Ex-Ministro das Relações Exteriores Celso Lafer(1941-):

Na data da publicação do decreto que criava o novo regime, o então ministro das Relações Exteriores, Celso Lafer fornecia, a um órgão da imprensa (Gazeta Mercantil, 28/12/1995), entrevista na qual adiantava elementos de sua próxima argüição em defesa do novo regime, especificamente sobre as TRIMs nele contido. Ela se basearia na tese da necessidade de harmonização das regras internas ao Mercosul, de maneira a evitar distorções nas condições de concorrência entre seus membros. As referências a regras dos acordos da OMC então citadas para a defesa do regime estavam contidas nos dispositivos do Artigo 5:5 do Acordo TRIMs e o Artigo 16:4 do Acordo sobre Subsídios e Medidas Compensatórias (SMC). (HOLLANDA FILHO, Sergio Buarque 2004).

Tais displicências na hora da formulação do regime automotivo brasileiro demonstrava total irrelevância dos novos acordos assinados em Marrakesh por parte das autoridades políticas brasileiras do período. Divergindo nas questões referentes a medidas de investimento relacionadas ao comercio e também referente a subsídios e medidas compensatórias (SMC).

---

<sup>2</sup> Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/D1901.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D1901.htm) Acesso em: 1 de junho de 2018

Entretanto, mesmo com a grande onda de investimentos gerada pelo regime, que foi criado com intenção de atender os interesses das grandes montadoras multinacionais, houve também consequências que atingiram principalmente o setor de autopeças nacional. A MP 1024 causou distorções na cadeia produtiva do segmento de autopeças devido às alíquotas de importações. Enquanto as grandes montadoras adquiriam benefícios de proteção, os fornecedores de autopeças os perdiam.

Assim, com a consolidação do MERCOSUL, o regime automotivo brasileiro chegaria ao fim, dando início a criação de um regime comum para o bloco econômico. Em 2004 havia se firmado um regime comum para os membros do MERCOSUL. O regime comum estabelecia a queda de todas as barreiras intra-regionais ao livre comércio. (HOLLANDA FILHO, Sergio Buarque, 2004)

Segue os termos do tratado:

CONSIDERANDO: Que o acesso a bens de capital é essencial para manter os níveis de crescimento das economias da região. Que a implementação dos instrumentos de política comercial comum devem levar em consideração as diferenças existentes entre os setores produtivos dos Estados Partes.

O CONSELHO DO MERCADO COMUM DECIDE:

Art. 1 – Aprovar o Regime Comum de Bens de Capital Não Produzidos que consta em Anexo e forma parte da presente Decisão, o qual entrará em vigência em 1º de janeiro de 2006.

Art. 2 - Até 31 de dezembro de 2005, se poderão manter os regimes de importação de bens de capital atualmente vigentes nos Estados Partes, incluindo as Medidas Excepcionais no Âmbito Tarifário previstas na Decisão CMC Nº 02/03.

Art. 3 - Autorizar o Paraguai a aplicar, até 31 de dezembro de 2010, uma alíquota de 2 (dois) % para importação extrazona de bens de capital, com exceção dos itens incluídos na Lista Comum do Regime a que se refere o artigo 1 desta Decisão, que terão a alíquota de 0 (zero)% nele prevista.

Art. 4 - Autorizar o Uruguai a aplicar, entre 1º de janeiro de 2004 e 31 de dezembro de 2010, uma alíquota de 2 (dois) % para importação extrazona de bens de capital, com exceção dos itens incluídos na Lista Comum do Regime a que se refere o artigo 1 desta Decisão, que terão a alíquota de 0 (zero) % nele prevista.

Art. 5 - As medidas previstas nesta Decisão serão objeto de consultas entre os Estados Partes e de uma avaliação anual, a fim de analisar seus efeitos sobre os fluxos de comércio e a integração produtiva intrazona. Para esse fim, os Estados Partes deverão apresentar a informação estatística necessária, por item NCM, bem como outros elementos de informação complementários, no prazo de 60 dias contados a partir de 1º de janeiro de cada ano.

Art. 6 - Prosseguir examinando a situação dos Bens de Capital tendo em conta o objetivo de preservar a competitividade das economias dos Estados Partes.

(MERCOSUL/CMC/DEC. N° 34/03.)<sup>3</sup>

### **1.2.2. GOVERNOS LULA E DILMA: PROGRAMA INOVAR-AUTO (Lei n° 12.715, DE SETEMBRO DE 2012).**

Com o propósito de atualizar o antigo regime criado em 1995, o programa INOVAR-AUTO (Lei n° 12.715, de setembro de 2012) emerge como forma de melhorar a competitividade da indústria automobilística brasileira e a diminuição do déficit comercial do setor. Em síntese, o programa consiste na concessão de créditos presumido do IPI a investimentos realizados por empresas que aderirem à fabricação de veículos com níveis mínimos de eficiência energética e que realizassem investimentos em fabricação, pesquisas e capacitação de fornecedores no território brasileiro. A INOVAR-AUTO destinava-se a proteger as montadoras que já possuíam plantas de produção no Brasil, essas que podiam importar quantos veículos desejassem por ano, pagando apenas uma alíquota de 35%. As montadoras que não possuíam plantas de produção instaladas no Brasil receberam uma cota de 4.800 veículos importados por ano, pagando uma sobre taxa de 30%. O programa trouxe um montante de aproximadamente R\$ 85 bilhões em investimentos. Porém outro grande fator determinante para o sucesso do programa INOVAR-AUTO foram as políticas de concessão de créditos e diminuição na taxa de juros (taxa Selic vai de 26,5% em 2003 para 16% em maio de 2004) permitindo o aumento no consumo da população, principalmente o consumo de bens duráveis (automóveis, eletrodomésticos, etc.). (GIAMBIAGI, 2011)

Para poderem aderir o Programa INOVAR-AUTO<sup>4</sup>, as empresas deveriam se pactuar com metas específicas. Sendo elas:

1. Investimentos mínimos em P&D (inovação);
2. Aumento do volume de gastos em engenharia, tecnologia industrial básica (TIB) e capacitação de fornecedores;
3. Produção de veículos mais econômicos;
4. Aumento da segurança dos veículos produzidos.

---

3

Disponível

em:

<http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/02b75f399e1d0845032574e1006d18bc/440ad9674b7ec66303256e4a0048d488?OpenDocument> Acesso em : 1 junho de 2018

<sup>4</sup> Disponível em: <http://inovarauto.mdic.gov.br> Acesso em: 1 de junho de 2018

Ao atingirem tais metas as empresas receberiam os seguintes benefícios do governo brasileiro:

1. Crédito presumido de IPI de até 30 pontos percentuais;
2. 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.
3. Veículos que consumam 15,46% menos terão direito a abatimento de um ponto percentual de IPI;
4. Veículos que consumam 18,84% menos terão direito a abatimento de dois pontos percentuais de IPI.

Os principais beneficiários pelo programa, foram:

1. Empresas que produzem veículos no país;
2. Empresas que não produzem, mas comercializam veículos no país;
3. Empresas que apresentem projeto de investimento para produção de veículos no país.

Depois do anúncio do programa, as europeias **Audi, BMW, Jaguar Land-Rover** e **Mercedes-Benz** informaram que produziram carros no país: fábricas foram inauguradas entre 2013 e 2016.

A chinesa **Chery** também começou a produzir no Brasil, em 2015. Sua concorrente **Jac Motors** chegou a anunciar uma fábrica em 2012 e, com isso, entrou para o Inovar-Auto, mas foi descredenciada porque o projeto ainda não saiu do papel. (G1, 2017)<sup>5</sup>

Após as series de denúncias ao programa no âmbito da OMC, rendendo uma condenação por protecionismo ao Brasil pela entidade, a qual alega que o programa vai contra as leis do livre comércio devido à imposição de um regime tributário mais elevado para bens importados em relação aos bens nacionais, resultando numa concorrência injusta entre os agentes, a concessões de incentivos fiscais para produtores locais e a oferta de subsídios às exportados, o programa INOVAR-AUTO terminou em 2017. Porém isso não significava os fins dos privilégios e benefícios concedidos pelo governo ao setor automotivo brasileiro, pois

---

<sup>5</sup> Disponível em: <https://g1.globo.com/carros/noticia/omc-condena-beneficios-fiscais-do-inovar-auto-para-producao-nacional-de-carros.ghtml> Acesso em: 3 de junho de 2018

após o término do programa já entrava em discussão o desenvolvimento de um novo regime, o ROTA-2030. (STRAFACCI, 2017)

### **1.2.3. O DESEMPENHO DO SETOR AUTOMOTIVO DURANTE OS GOVERNOS LULA E DILMA**

No início dos anos 2000, o setor automotivo brasileiro entrou em decadência devida as crises na Rússia, nos países asiáticos e no seu principal parceiro comercial para o setor automobilístico, a Argentina. Com todo o capital estrangeiro saindo do país o governo brasileiro adotou medidas para proteger o mercado interno, dificultando assim a relação comercial com outros países. Tal período acarretou em queda na produção, nas vendas e nas exportações de veículos, com a capacidade ociosa das montadoras chegando a 50% em 2001. (ANDRETA, 2014)

Por conseguinte o ano de 2003 se iniciou com grandes incertezas para o setor, em um cenário de instabilidade econômica e com a eleição de um novo presidente, era necessária a elaboração de novos acordos, que seriam firmados no âmbito do MERCOSUL é fundamental para o futuro regime automotivo. Nos primeiros anos de seu governo o Ex-presidente Lula focou no resgate a estabilidade econômica do país, estabilizando a inflação e reduzindo as taxas de juros. Tais medidas proporcionou a retomada de investimentos ao setor automotivo, porém diferentemente do governo anterior, o Brasil adotou uma medida de cooperação Sul-Sul, propiciando acordos com a China e a Argentina. Entre os anos 2000 e 2005 o governo brasileiro em conjunto com o governo argentino, firmaram um protocolo onde haveria a total isenção de taxas no intercâmbio de automóveis entre os países, desde que houvesse o equilíbrio entre as trocas. A nova fase para o setor automotivo se iniciou com os recordes de exportações de veículos em dois anos consecutivos (2004 e 2005) que ajudou a reduzir os estoques acumulados nos anos de decadência. Após o acordo com a Argentina e as políticas públicas incentivando o consumo, ocorreu uma crescente preferência do mercado consumidor pelos carros populares impactando no aumento da produção nacional e consequentemente na diminuição da capacidade ociosa das montadoras. Essa grande demanda interna propiciou a diminuição de veículos importados, principalmente de veículos argentinos, e o aumento da exportação dos veículos produzidos no Brasil. O mercado nesse período se expandiu com a entrada das montadoras chinesas e sul coreanas (JAC Motors, Chery, Lifan, BYD, Hyundai,

KIA) no território nacional, fomentando uma nova onda de investimentos e também um embate entre regional envolvendo incentivos fiscais e isenção de impostos como forma de atrair as montadoras a se instalarem nas regiões.

**Tabela 3: Balança comercial do setor automotivo entre Brasil e Argentina – 2003 a 2005.**  
(dados em milhões de US\$)

ANO	EXPORTAÇÃO	IMPORTAÇÃO	SALDO
2003	680,3	427,3	253
2004	1.493	495,4	997,7
2005	2.060,40	798,9	1.261,50
Tabela 3: fonte: ANFAVEA			

Como demonstra a tabela acima a crescente demanda interna por carros populares fabricados nacionalmente, juntamente com o prévio acordo da apreciação da taxa de câmbio para o setor automotivo entre Brasil e Argentina acabou por fomentar a indústria nacional, através do aumento da exportação de veículos e a diminuição das importações de veículos e autopeças de outros países. Em uma economia estabilizada, com o incentivo de consumo através de políticas de crédito, aumento no prazo de pagamento para a efetuação de compras de veículos automotores, o nível de consumo direcionado para o setor automotivo alcançou um percentual de 70% de compras realizadas através de financiamentos, consórcio ou arrendamento mercantil (leasing). Entre os anos de 2006 e 2007 foi estimada a venda de aproximadamente 200 mil automóveis mensais. Em 2008 as vendas aumentaram em 24% em relação ao ano anterior, juntamente com 15% de aumento da produção das montadoras, esses números ocasionaram um novo montante de investimentos por partes das montadoras, investimentos em lançamentos de novos modelos no mercado nacional e principalmente no aumento capacitação das plantas já existentes em território nacional, ao invés de 2,5 milhões de veículos produzidos por ano seriam produzidos mais de 4 milhões de automóveis a partir de 2009. (GOLDENSTEIN; CASOTTI, 2008).

**Tabela 4: Produção de automotivos no Brasil (2001-2009)**

Anos	Automóveis	Comerciais leve	Caminhões	Ônibus	Total
2001	1.501.586	214.936	77.431	23.163	1.817.116
2002	1.520.285	179.861	68.558	22.826	1.791.530
2003	1.505.139	216.702	78.960	26.990	1.827.791
2004	1.862.780	318.351	107.338	28.758	2.317.227
2005	2.011.817	365.636	118.000	35.387	2.530.840
2006	2.092.003	379.208	106.644	34.474	2.612.329
2007	2.391.354	412.487	137.281	38.986	2.980.108
2008	2.545.729	458.806	167.330	44.111	3.215.976
2009	2.575.418	449.337	123.633	34.535	3.182.923
Fonte: ANFAVEA					

Portanto como apresenta a tabela acima, houve uma crescente na produção de veículos durante o período de 2001 a 2009 devido à mudança de preferência do consumidor, a firmação de novos acordos bilaterais (principalmente com a Argentina e México), o crescimento das exportações, e a maior competitividade do setor devido à desvalorização cambial. O setor automotivo brasileiro apresentou um crescimento em torno de 100% na sua rede de produção. (ANDRETA, 2014)

Em decorrência do estouro da crise financeira nos Estados Unidos em 2008, o setor acabou por entrar novamente por uma fase de incertezas e desconfianças, porém o governo brasileiro reagiu à crise com uma serie de incentivos ao consumo como as reduções da taxa Selic (taxa básica de juros da economia), a redução do IPI para automóveis, a expansão de crédito no mercado. No período pós-crise a balança comercial do setor automotivo passou a ser deficitária pela primeira vez desde 2003 devido à queda brusca das vendas do setor. Essa queda somente permanece nos momentos anteriores à redução do IPI, apresentando um crescimento estável logo em seguida. (ANDRETA, 2014)

Em 2012 o governo brasileiro anuncia o novo regime automotivo através do plano Brasil Maior denominado INOVAR-AUTO. O programa estabelecia a majoração de 30% do IPI e previa descontos progressivos da alíquota à medida que os requisitos do programa fossem atingidos pelas as empresas que aderissem ao INOVAR-AUTO. Ainda em 2012, uma nova redução do IPI, uma redução de carga tributaria para importações, uma desoneração da folha de pagamento para as indústrias para evitar contratações do setor, gerar empregos,



e elevar as vendas e torna-los competitivos, juntamente com um novo aumento do prazo para o financiamento dos veículos. (SENHORAS, 2012).

Um ano após a efetivação do novo regime houve a retoma positiva na produção de veículos automotores de 13,9%, cerca de 2,84 milhões de unidades produzidas no ano um aumento de 66% em relação ao período pós-crise de 2008 além de um aumento de 30% na taxa de exportações do setor, atingindo um total de 522,9 milhões de unidades no ano de 2013. Nos primeiros três meses de 2014 houve uma baixa de 15,2% no licenciamento de automóveis, muito por causa das expectativas do aumento das taxas do IPI e também das novas medidas de segurança definindo que todos os novos veículos fossem produzidos contendo freios ABS e Air-Bags. As exportações também foram afetadas principalmente as direcionadas ao mercado argentino sofrendo uma queda de 40% em relação ao ano de 2013, em torno de 200 mil automóveis a menos. (ANFAVEA, 2013)

Os governos Lula e Dilma possibilitaram a expansão do mercado automotivo brasileiro, com a retomada da estabilidade econômica tornou possível o aumento das exportações. No ambiente estável, com diversos incentivos através de políticas públicas como a facilitação de crédito e os alongamentos dos prazos de licenciamento ao consumidor juntamente desvalorização cambial, desonerações fiscais e a tomada de crédito por parte das montadoras, que se utilizaram desse crédito para aumento das suas capacidades produtivas ocasionadas pela alta demanda interna, o setor automotivo atingiu um aumento de vendas de 30% até o ano de 2012, porém apresentando quedas nos anos seguintes. (ANDRETA, 2014)

### **1.3. ROTA-2030**

O programa ROTA-2030 surge primeiramente como resposta para contornar os problemas gerados pelo seu antecessor, e também para acalmar os representantes do setor automotivo. O programa ROTA-2030 é pautado em medidas de médio e longo prazo, formuladas de forma conjunta entre os agentes públicos e privados, divididos em seis eixos de trabalho que serão realizados em três ciclos de cinco anos cada, sendo eles:

1. Reestruturação da cadeia de autopeças;
2. Dispendio de P&D, Engenharia e Estruturantes;

3. Eficiência energética, novas tecnologias de motorização e biocombustíveis;
4. Segurança veicular, inspeção técnica veicular e renovação de frota;
5. Produção em baixos volumes, eletrônica embarcada e sistemas estratégicos;
6. Estrutura de custos para integração competitiva.

A partir da análise de como estará a indústria automotiva global e as novas tendências de mobilidade, vamos definir qual a inserção que a indústria brasileira deve buscar em 2030. E, a partir dessa visão de posicionamento, vamos traçar a rota para chegar lá. Nosso compromisso é construir uma indústria automotiva brasileira competitiva globalmente. A Rota 2030 vai abranger um período de 15 anos, com 3 ciclos de desenvolvimento (Ministro Marcos Pereira) (site Mdic)<sup>6</sup>

Em primeiro momento o programa sofreu dificuldades para ser aprovado, muito por parte de Ministério da Fazenda que argumentava contra os benefícios tributários que seriam oferecidos as empresas que aderissem o programa. O plano tributário da ROTA-2030 não apresenta um grande diferencial em relação ao programa INOVAR-AUTO, lembrando que tal ponto acarretou nas denúncias realizadas na OMC. O Mdic (Ministério da Indústria, Comercio Exterior e Serviços) tinha como plano inicial que os créditos tributários adquiridos pelas empresas que investissem em pesquisa e desenvolvimento fossem utilizados para abaterem diversos impostos até o valor total de US\$ 1,5 bilhão, mas o Ministério da Fazenda defende que tais créditos só poderiam ser usados para abaterem IRPJ (Imposto de Renda de Pessoa Jurídica) e o CSLL (Contribuição Social sobre o Lucro Líquido)

A ideia do governo com a Rota 2030 é a de planejar a política industrial para além dos ciclos políticos normais de quatro em quatro anos. Não poderemos pensar a política industrial a partir de ciclos muito pequenos porque as decisões empresariais, em geral, são tomadas em ciclos mais longos. Assim, nós estamos aqui iniciando os trabalhos do grupo de alto nível do governo e do setor privado voltado para as discussões, em especial, do setor automotivo. É um setor muito importante para a nossa economia, representa algo em torno de 22% do nosso PIB industrial. (secretário de Desenvolvimento e Competitividade Industrial, Igor Calvet) (Site Mdic)<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/noticias/2447-ministro-marcos-pereira-lanca-rota-2030-mobilidade-e-logistica> Acesso em 5 de junho de 2018

<sup>7</sup> Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/noticias/2447-ministro-marcos-pereira-lanca-rota-2030-mobilidade-e-logistica> Acesso em 5 de junho de 2018

O programa já realizou alguns feitos dentro dos eixos de trabalhos<sup>8</sup> estabelecidos, sendo eles:

**Eixo 1:** Assinatura do convênio MDIC/ABDI (60 beneficiárias);

**Eixo 2:** Apex-Brasil iniciou processo de identificação de possíveis investidores para partes e peças não-produzidas; SEBRAE está buscando novos fornecedores nacionais para estas partes e peças; Parceria MDIC/Apex-Brasil: participação do MDIC durante o Salão do Automóvel – IAA em Frankfurt

**Eixo 3:** 14/06: Lançamento do Novo Programa de Tecnologia da Ford, financiado pelo Ford Fund, para apoiar empreendedores com soluções de mobilidade inovadoras e escaláveis em fases iniciais de desenvolvimento; Match-making durante o Congresso de Inovação, realizado em parceria MDIC/Sebrae, contou com a participação de 5 montadoras (PSA, Nissan, FCA, Ford e Toyota) e 1 sistemista (Bosch).

Infelizmente as informações ao programa ROTA 2030 são bastante limitadas por ser ainda bastante recente, lembrando que o programa ainda está tendo dificuldades para ser vigorado, encontrando bastante resistência devido aos problemas gerados por seus antecessores.

#### **1.4. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Diante disto resta aguardar o que reserva o novo regime automotivo (ainda em processo de formulação). No papel parece bastante promissor, pois o novo programa tem o intuito de realizar uma mudança estrutural na forma produtiva da indústria automobilista investindo em atributos construídos (P&D), o programa INOVAR-AUTA de alguma maneira tentou alavancar investimentos para o desenvolvimento da produção sendo umas das obrigações para as montadoras que aderissem ao programa, porém esta “manobra” foi alvo de críticas. O aprimoramento estrutural da indústria brasileira automotiva foi bastante

---

<sup>8</sup> Disponível em: <http://jp.camaradojapao.org.br> Acesso em: 5 de junho de 2018

negligenciado no regime de 1995, e o programa INOVAR-AUTO tentou reparar esse defeito através de medidas protecionistas. Como foi demonstrado no capítulo o setor automotivo desde sua entrada no mercado brasileiro sempre esteve na pauta de atividades do governo, como dito anteriormente, um cliente permanente e bastante problemático. Com a possível derrota no caso da INOVAR-AUTO o novo regime (ROTA 2030) pode ser a resposta que o governo brasileiro necessita para dar início na nova fase de negociações com os representantes do setor automotivo.

## **2. COOPERAÇÃO INTERNACIONAL, AS RELAÇÕES TRANSNACIONAIS E O SETOR AUTOMOTIVO BRASILEIRO.**

Com o desenvolvimento econômico, o aumento nos fluxos de capital, o surgimento do corporativismo e a crescente globalização novos atores adentraram o cenário internacional sendo capaz de influenciarem nas decisões estatais. Com o aumento do alcance publicitário que tais agentes (corporações multinacionais) alcançaram nos anos 70, adicionando ao rápido crescimento nos anos anteriores, julgou-se necessário à inserção nas agendas dos Estados e da ONU o tema da regulamentação destas corporações. Partido da Teoria liberal das relações internacionais e seus ramos, este capítulo analisará através de conceitos apresentados pelas teorias (como os conceitos de interdependência complexa e de relações transnacionais que se baseiam no surgimento de novos atores e processos no cenário internacional) como ocorre à relação desses novos atores internacionais com os Estados.

A era da globalização intensificou as relações econômicas e sócias no mundo de forma a ligar várias comunidades distantes. Alguns eventos levaram ao surgimento da globalização, tais como: o movimento capitalista, o aumento da industrialização e o desenvolvimento tecnológico no âmbito das comunicações que possibilitaram um maior intercâmbio comercial entre os países. (ALMEIDA, Tatiana Schmitz, 2011).

A devida importância que os governos dão a inserção internacional, que apesar necessariamente ter como principal objetivo o desenvolvimento interno, os governantes de maneira alguma podem deixar de considerar as variantes que dependem esse mesmo processo. Tal fator se eleva ainda mais quando o Estado é mais dependente em relação aos demais, infelizmente essa é a realidade enfrentada pelo Brasil.(NASSER, 2003).

### **2.1. COOPERAÇÃO INTERNACIONAL**

Como demonstrado nos capítulos anteriores o setor automotivo propiciou diversos acordos de cooperação econômica para o Brasil. A ato de cooperar detém grande importância na atual fase comercial liberal das relações internacionais (RI), com um comportamento de paz estimulado por uma economia aberta com trocas benéficas para ambos os agentes regulamentados sob um regime de regras e normas. Para a corrente Neoliberal os Estados ainda detém o protagonismo nas RI, atuando num sistema descentralizado aonde prevalece a anarquia. Porém o cenário internacional moderno contém algum grau de ordenamento, oferecidos pelas institucionais internacionais, tal cenário possibilitaria a cooperação entre os Estados, sendo a cooperação fruto de um processo de negociação (SARFATI, 2005).

Então para a corrente liberal a capacidade dos Estados em se comunicar e cooperar depende da construção de instituições que podem variar em termos de suas naturezas e forças. Isto não quer dizer que os Estados possam ignorar o poder e a riqueza uns dos outros, mas que seus atos dependerão dos arranjos institucionais. No caso do setor automotivo brasileiro o principal agente de cooperação internacional tem sido o governo argentino, principalmente dentro do âmbito do MERCOSUL. O Brasil sendo um potencia regional na América Latina reconheceu os benefícios do modelo do regime automotivo desenvolvido pelos argentinos então buscou uma aproximação entre os dois governos que concordaram através do acordo de Ouro Preto em dezembro de 1994 compatibilizar as regras direcionadas ao setor automobilístico dos dois países, o acordo que futuramente estabeleceria as bases institucionais para o que viria a ser o MERCOSUL. Portanto, quando os dois agentes percebem as razões para a cooperação acabam por cada vez mais institucionalizarem o relacionamento entre eles, originando no exemplo da cooperação pela indústria automotiva brasileira e argentina um bloco econômico. Este ato também ocorre inversamente, portanto quando há poucos interesses em comum entre os agentes o grau de institucionalização em seus relacionamentos será baixo. Partindo desses princípios a corrente neoliberal tem como foco o efeito das instituições nas relações entre os Estados.

Para Keohane (1989) as instituições são grupos de regra formais e informais persistentemente conectadas que prescrevem o comportamento, constroem as atividades e definem as expectativas. Dentro desta descrição pode-se perceber o cerne da condenação do caso brasileiro na OMC. Quando os Estados se comprometem com determinada instituições a logica é alinhar suas condutas (comerciais no caso específico) de acordo com os termos propostos. Seguindo, podemos então definir as instituições nos seguintes formatos, sendo eles:

- A) Formal intergovernamental ou organizações não-governamentais internacionais.
- B) Regimes internacionais
- C) Convenções

Além disso, o grau de institucionalização entre os Estados pode ser medido em três dimensões: a primeira dimensão denominada de comum, onde o grau sob a qual as expectativas a respeito do comportamento esperado são divididas entre os participantes do sistema; a segunda denominada de específico, aonde o grau sob a qual as expectativas são especificadas na forma de regras; e por fim a dimensão de autonomia, a qual as instituições podem alterar suas regras sem o consentimento dos agentes externos. (KEOHANE, 1986)

As instituições como a OMC são importantes para ditar os comportamentos dos Estados, afetando os incentivos à cooperação, os custos das alternativas de políticas nacionais e também na compreensão do papel dos estadistas no momento de definição de seus interesses. Além disso, as organizações internacionais podem contribuir para determinar as prevalências dos governos e permitem que Estados mais frágeis consigam levar adiante estratégias de vinculação de certos temas. (SARFATI, 2005)

Ao analisarmos o caso da consulta ao setor automotivo brasileiro de 1995 há de se nota o custo das alternativas a qual o governo brasileiro decidiu optar por formular um regime inconsistente com as normas de livre comércio, mas que em sua visão era necessário para o desenvolvimento econômico do país na época.

### **2.1.2 RELAÇÕES TRANSNACIONAIS**

Para a corrente liberal das RI os atores não-governamentais são relevantes para a melhor compreensão do sistema internacional, pois eles também se relacionam com os Estados. Estes atores não-governamentais são compostos por empresas multinacionais, OINGs e OIGs, Institutos religiosos, partidos políticos, prefeituras. E também existem grupos ilegais como os terroristas, traficantes internacionais, máfias e outros. As relações realizadas entre tais atores e

os estados são denominadas como relações transnacionais, esse conceito se encaixa com o caso do Brasil e as montadoras. (SARFATI, 2005)

Para Keohane e Nye (1971) as relações transnacionais afetam as RI nos seguintes aspectos: a mudança de atitude em relação a outras culturas, novos interesses na agenda internacional, aumento da dependência e interdependência entre os agentes, aumento da capacidade de influencia, emergência de novos atores autônomos.

No caso proposto pelo trabalho dois pontos são relevantes para compreender a relação entre o governo brasileiro e as montadoras: primeiro o condizente a mudança de atitude em relação a outras culturas e também o ponto relacionado ao aumento da dependência e interdependência entre os agentes. O primeiro ponto é intrínseco a entrada das montadoras asiáticas no mercado brasileiro. No início da abertura de mercado realizada pelo governo JK e posteriormente no governo Collor o consumidor brasileiro estava familiarizado com as marcas americanas e alemãs, acabando por gerar um grau de desconfiança sobre a qualidade dos veículos asiáticos devido ao desconhecimento dos produtos. As companhias asiáticas adentram o mercado nacional somente nos anos 70, inicialmente com a marca Honda comercializando somente motos, demorando cerca de dois anos para a empresa se consolidar no mercado. As empresas sul-coreanas também enfrentaram os mesmos problemas no início, mas no ano de 2017 a Hyundai ficou apenas atrás da Chevrolet como maior vendedora de modelos populares no Brasil (Revista QuatroRodas)<sup>9</sup>. Atualmente as montadoras Chinesas enfrentam esse cenário de desconfiança. Essas mudanças de ponto de vista vão além da esfera mercadológica com a adoção de modos operante como o fordismo e o toyotismo, chegando a atingir a esfera social através do consumo de produtos ligados a diversas culturas (culinária, TV, cinema, musicas e etc.).

Para o segundo ponto é necessário compreender o conceito da interdependência complexa formulada por Keohane e Nye. Os liberais sustentam que interdependência significa paz e cooperação, mas as lutas pelo poder ainda acontecem, pois ao decorrer da historia as coalizões se tornam cada vez mais complexas e diferentes formas de poder emergem. Para Nye (2009) os conflitos no geral são como um jogo de xadrez, mas jogado em vários tabuleiros simultaneamente.

---

<sup>9</sup> Disponível em: <https://quatrorodas.abril.com.br/noticias/os-50-carros-mais-vendidos-no-brasil-em-2017/> acesso: 3 de setembro de 2018



Interdependência é sempre um termo nebuloso, usado em uma variedade de maneiras conflitantes, assim como outras palavras políticas tais como nacionalismo, imperialismo e globalização. [...] interdependência refere-se a situações nas quais os protagonistas ou os acontecimentos em diferentes partes de um sistema afetam-se mutuamente. Simplificando, interdependência significa dependência mútua. (NYE, 2009)

Os autores Keohane e Nye (1977) pressupõem que a interdependência será simétrica quando todos os atores do sistema internacional forem igualmente afetados, porém se por algum motivo um ator permaneça indiferente com as mudanças nas relações de interdependência enquanto outro ator é seriamente afetado, então, a interdependência pode ser considerada assimétrica. No cenário de relação assimétrica um ator pode utilizar-se de práticas de manipulação para tirar proveito dos atores mais dependentes tornando-os vulneráveis. Deste modo, a interdependência assimétrica pode ser uma fonte de poder.

O governo brasileiro e o setor automotivo se encontram no estado de dependência mútua. Para as montadoras o Brasil representa um vasto território com 207,7 milhões de consumidores, mão-de-obra qualificada e também um paraíso de incentivos fiscais e concessões de créditos. Para o Brasil o setor automotivo corresponde a um faturamento de US\$ 68,0 bilhões (1994-2012), US\$ 17,9 bilhões em exportações (2016), 1,3 milhão de empregos diretos e indiretos, 22% do PIB industrial e 4,0% do PIB total (2015), e uma geração de US\$ 39,7 bilhões de tributos (2015) em IPI, ICMS, PIS, COFINS e IPVA (Mdic)<sup>10</sup>. Além dos benefícios a interdependência gera custos que envolvem uma sensibilidade em curto prazo ou uma vulnerabilidade em longo prazo. Para Nye (2009) a sensibilidade refere-se à quantidade e ao ritmo dos efeitos da dependência, isto é, com que velocidade as mudanças em uma determinada área do sistema afeta outrem. No caso, o Brasil do governo Lula com estabilidade política e econômica, gerou um cenário propício para investimentos no setor automotivo (entrada das montadoras chinesas e sul-coreanas), seguido por novas plantas industriais, conseqüentemente mais empregos, aumento do poder de compra da população (estado de pleno emprego mais concessões de crédito), consumo de bens duráveis

---

<sup>10</sup> Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/index.php/competitividade-industrial/setor-automotivo>  
Acesso em: 3 de setembro de 2018

(eletrodomésticos, automóveis, etc.), aumento nas vendas de veículos, assim por diante. Quando o cenário ocorre de forma contrária, acaba por atingir todas as camadas citadas.

A vulnerabilidade para Nye (2009) representa os custos relativos de mudar a estrutura de um sistema de interdependência, isto é, o custo de escapar de um sistema ou de mudar as regras do jogo. Um exemplo recente de vulnerabilidade do Brasil em relação ao setor automotivo foi à greve dos caminhoneiros. Na abertura de mercado do governo JK umas das concessões feitas pelo estado brasileiro às montadoras foi o investimento em rodovias, tal ato influenciou na maneira do escoamento da produção brasileira. Segundo a CNT (Confederação Nacional do Transporte) cerca de 60% da produção de bens e 90% do transporte de passageiros no Brasil são transportados nas estradas através de grandes veículos<sup>11</sup>. Com o aumento do diesel e o descontentamento da frente trabalhadora dos caminhoneiros, acabou por gerar uma cadeia de eventos negativos, sendo alguns dele: perda de safras, a falta de estoque, menor circulação de transporte público e etc. Sendo um problema estrutural a capacidade do governo brasileiro em mudar as regras do jogo se limita em apenas em medidas contenciosas, muito partindo da incapacidade da gestão pública brasileira.

Isso demonstra que o conceito de interdependência deve ser estudado e compreendido de forma realista, especialmente com acepções tanto positivas como também negativas. Para os teóricos neo-liberais, uma relação com um auto grau de interdependência acaba por gerar mais cooperação inter-estatal, isto é, a interdependência instala-se como um forma estabilizadora no sistema internacional. Contudo para o outro lado do debate neo-neo, os neo-realistas contrapõem o argumento liberal dizendo que os atores utilizam desta ferramenta (relação de interdependência) para controlar ou diminuir dependência elevada, ou seja, tal pratica consequentemente resulta em instabilidade e conflito no sistema. Segundo Keohane e Nye (1977) o conceito de interdependência tem como foco principal as questões relativas à riqueza e o bem-estar econômico. O pensamento está ligado ao fato de que a interdependência aumenta diretamente com o processo de industrialização e modernização. Quando o processo de industrialização se inicia, os agentes voltaram-se aos mercados para aquisição e manutenção de crescimento e desenvolvimento econômico. Deste modo, realiza-se o aumento da interdependência. Esta perspectiva com ênfase econômica do conceito tem influenciado no

---

<sup>11</sup> Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/09/entenda-a-crise-dos-caminhoneiros.shtml> Acesso em: 3 de setembro de 2018

processo de institucionalização das relações interestatais como: a criação de blocos econômicos, organizações e entidades voltadas ao comércio (OMC, FMI, Banco Mundial), grupos de desenvolvimento, práticas de cooperação (técnica e econômica) construções de regimes.

De modo distinto ao conceito de interdependência, o termo interdependência complexa foi formulado por Keohane e Nye (1977) com o propósito de ser um tipo de ideal. Os autores buscavam comparar e contrastar este modelo ideal com o realismo, como um paradigma concorrente na área de relações internacionais. Este trabalho pioneiro é considerado como de crucial importância no desenvolvimento de perspectivas alternativas (pluralistas) àquela baseada em poder e segurança. Ao focar em interdependência e relações transnacionais, os autores apresentaram uma visão da política mundial na qual atores, contextos, estruturas, processos e resultados são menos certos e mais complexos do que os entendimentos unitários e estáticos oferecidos pelo realismo tradicional. (GUEDES, 2002)

É importante destacar que o conceito de interdependência segundo aos seus autores não se limita a situações de benefício mútuo e também não deve ser definido em termos de situações de dependência mútua balanceada. Isto é, as relações interdependentes sempre resultarão em custo para partes, dado que a interdependência limita a autonomia, é infactível determinar se os benefícios de uma relação serão superiores aos custos. (GUEDES, 2002)

Em paralelo com o caso de estudo, quanto mais próximo uma relação estiver da interdependência, mais suscetível que os resultados das negociações políticas sejam afetados pelas relações transacionais. Para Keohane e Nye (1977) as empresas multinacionais/transnacionais são importantes tanto como agentes independentes quanto como ferramentas utilizadas por governos.

### **2.1.3 ATORES TRANSNACIONAIS**

De acordo com Huntington (1991) a origem das organizações transnacionais está diretamente ligada com a expansão global dos Estados Unidos após a Segunda Guerra Mundial. Huntington argumenta que o transnacionalismo é uma importante herança da expansão norte-americana para a política mundial.

O que torna uma organização transnacional segundo Huntington (1991), primeiramente é se a entidade possui operações específicas no território de dois ou mais Estados. Sua definição para as organizações internacionais é uma entidade que de forma explícita partilha seu controle por representantes de diferentes nacionalidades. E por fim uma organização é multinacional quando indivíduos de duas ou mais nacionalidades participam ativamente das operações realizadas pela entidade.

Organizações transnacionais (OTs) são desenhadas para facilitar a busca de um interesse específico dentro de várias unidades nacionais. Por este motivo, a organização transnacional requer acesso aos territórios. As restrições às atividades das OTs são normalmente externas devido à necessidade de obter autorização de operação em diferentes Estados. (GUEDES, 2002)

Guedes (2002) destaca que existem duas precondições relacionadas ao desenvolvimento dessas corporações transnacionais (CTN): a tecnologia e o fator político. O fator tecnológico está relacionado à necessidade das corporações de organizar uma rede de comunicação e de transporte em base global, pois segundo a autora a CTN necessita de capacidade tecnológica e organizacional para conseguir operar seus negócios em grandes distâncias e em diversas culturas. Todavia a aplicação de estas capacidades tecnológicas depende da permissão do governo do determinado Estado que a CTN busca se instalar. Portanto o fator político deve existir paralelamente com a capacidade tecnológica para torna o transnacionalismo real.

O poder dos Estados Unidos na política mundial e seu interesse em estabelecer alianças com outros países contra o comunismo produziram a condição política que fez possível o surgimento do transnacionalismo. Assim, como a América Latina estava dentro da zona de segurança, os governos permitiram acesso aos seus territórios para organizações governamentais e não governamentais norte-americanas em troca de garantias de independência ou da autoridade do governo [...] De qualquer forma, a CTN e o governo nacional devem estabelecer um acordo de acesso, no qual se estabelecem as condições sob as quais as operações serão permitidas naquele território. Evidentemente, os termos do acordo refletem o poder de barganha relativo das partes: CTNs e governo local. Porém, é importante que se destaque que o governo de origem da CTN costuma entrar em cena caso o governo anfitrião tentar encerrar ou mudar as condições acesso. (GUEDES, 2002)

Com a importância do fator político para adentrar o território dos Estados, Huntington (1991) destaca que o crescente número de ações transnacionais não apresenta

perigo para o poder dos Estados, pois tal crescimento gera demanda pelo acesso territorial, acesso que só o Estado pode conferir. Isso é claro no processo das construções das plantas produtivas das montadoras automobilísticas no Brasil, aonde o governo de cada região do país busca atrair as montadoras oferecendo diversos incentivos fiscais, pois as operações tinham serventia aos propósitos dos governos, como a geração de novos empregos, desenvolvimento urbano, demanda de produtos internos (setor de autopeças nacional), entre outros fatores.

Em princípio, as CTNs não possuem motivações políticas no sentido de afetar a balança de poder dentro da sociedade local. Mas como o acesso foi garantido pelo grupo dominante naquele momento, as suas operações tendem a apoiar, ou ao menos a não prejudicar, a posição deste grupo. Adicionalmente, as CTNs, com origem em países economicamente mais desenvolvidos, tendem a serem transmissores de novos estilos de vida, ideias, tecnologias e valores culturais e políticos que desafiam a cultura tradicional da sociedade local. Finalmente, investimentos de CTNs estimulam crescimento em algumas indústrias e regiões, mas não em outras. (HUNTIGTON Apud GUEDES, 2002: 1991).

Como demonstrado acima, os atores transacionais tem a capacidade de influenciar nas diversas esferas sociais de uma sociedade, criando uma cultura, um estilo de vida. Esses poder é levado às mesas de negociações, abrindo um leque de possibilidades para as CTNs demandar benefícios aos Estados.

#### **2.1.4 NEGOCIAÇÕES**

O processo de negociação é um fator relevante para entender o caso do setor automotivo brasileiro, como as instituições políticas são capazes de lidar com os novos agentes do sistema na mesa de barganha acabar por refletir na formulação das políticas públicas, pois comumente em acordos entre duas ou mais partes existem concessões, benefícios e deveres. Guedes (2002) demonstra que a Economia Política Internacional (EPI) é uma área de estudos que diserta sobre a questão a ser tratada neste tópico.

Economia política Internacional é uma área de estudo das relações internacionais com grande volume de literatura produzida na segunda

metade do século XX. Sua racionalidade se sustenta na aceitação de que as interfaces entre político e econômico merecem considerações próprias. Mais especificamente, seus autores entendem que estudar um aspecto e negligenciar o outro é uma forma de negação imposta a si mesmo. Em resumo, EPI é o estudo da confluência de aspectos políticos e econômicos, com especial referência às estruturas, aos processos e às interações no nível internacional. A área é eclética em termos de abordagens, a partir de um reconhecimento congênito da importância da ideologia na análise e explicação do seu objeto de estudo. Por essa razão, EPI nunca tentou provar que se trata de uma área de estudo livre de valores. Ao contrário, as teorias de EPI estão enraizadas em preferências pessoais, preconceitos e experiências. (GUEDES, 2002)

Um dos pontos de extrema importância na EPI é exatamente a relação entre o Estado e o mercado, como mencionado anteriormente, a teoria liberal adota as corporações como atores de relevância no sistema internacional, pois participam ativamente do mercado. Com o crescente aumento da interdependência após a segunda guerra mundial os governos passaram a reconhecer a dependência dos recursos em posse dessas corporações. Ocorreu um desenvolvimento nas estruturas tecnológicas, financeiras e políticas forçando os governos a se relacionarem com esses novos agentes (empresas). (STRANGE, 1991)

Como dito no primeiro capítulo deste trabalho, a necessidade de se modernizar fez com que o governo brasileiro busca-se a cooperar com entidades que possuíam os fatores necessários para a modernização, aos olhos dos governantes daquele período os automóveis representavam a modernidade. Strange (1991) argumenta que desde então os governos passaram a perder o poder de barganha em relação às empresas. Segundo o autor os Estados controlam o acesso das empresas ao seu território e a mão-de-obra. Entretanto, as empresas controlam o acesso ao capital e a tecnologia. Tendo em posse esses dois fatores cruciais para a economia contemporânea as empresas conseguiram elevar seu poder de barganha perante os Estados.

Conseqüentemente, a necessidade desses fatores externos influencia diretamente na formulação das políticas nacionais. Segundo Nasser (2002) A capacidade da prática administrativa governamental sempre esteve subordinada por tais elementos. Ou seja, por esses fatores políticos e econômicos as restrições de natureza jurídica assumidas pelo Brasil, em especial, tratados e convenções correm o risco de serem minadas por demandas nas mesas de negociações.

Segundo Rathbun (2008), a corrente liberal das RI apontou as calamitosas consequências para a sociedade em países onde pequenos grupos de elite, no caso do Brasil as famosas bancadas da política, que baseiam suas decisões de política externa em seus interesses estreitos. Isso se dá, principalmente quando o Estado não longo atua como o guardião dos interesses nacionais, mas sim como um recipiente de interesses particulares. Somado a isto o Estado é cooptado por políticas de cartel, sobre resultados de falha absoluta. Nesse caso, o governo perde total habilidade de fazer políticas diretas, se aproximando das situações descritas anteriormente. Ou seja, quando as políticas domésticas permitem tamanho domínio, haverá consequências sistêmicas.

Essas consequências serão melhores desenvolvidas no próximo capítulo, onde serão apresentados os dispositivos ao desenvolvimento e os aspectos de gestão.

## **2.2 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Percebe-se que com o adentramento das novas peças ao sistema internacional, somado a nova realidade de um comércio internacional globalizado, levaram os Estados a se mobilizarem, para os países em desenvolvimento como o Brasil, isso significava um processo de abertura comercial, consequentemente uma relação de interdependência. A vulnerabilidade diante aos investimentos externos pesavam no processo de barganha, adicionado ao fato que os agentes de estado se colocam em primeiro lugar, onde não há a real concepção do Estado como uma entidade viva.

Clivagens de pequenos agentes inibem o sentimento de grupo e de coesão, o que torna o país menos do que um ator unitário. Esta divisão é o reflexo da priorização dos interesses paroquiais, isto é, interesses de partes influenciadoras sobre o interesse nacional. Governos sobre tais perspectivas possuem estruturas institucionais fragilizadas, sendo assim, incapazes de tomarem decisões para contra-atacar as demandas claramente prejudiciais. RATHBUN (2008)

### **3. COOPERAÇÃO INTERNACIONAL PARA O DESENVOLVIMENTO: AS FERRAMENTAS DO SISTEMA DE COMÉRCIO INTERNACIONAL**

O processo de liberação do comércio internacional, através de mecanismos para a facilitação das trocas comerciais, como a remoção de barreiras tarifárias, a livre circulação de capitais, financeiros e/ou produtivos. O aporte dessas ferramentas são as fundações na qual assenta o fenômeno da globalização econômica, termo que segundo o Banco Mundial pode ser definido como sendo o rápido incremento das operações comerciais envolvendo indivíduos localizados em diferentes partes do globo. Essa visão de mundo acabou por tornar-se hegemônica nos 80 e 90, principalmente por conta das grandes corporações multinacionais. Neste capítulo serão discutidos em quais aspectos os países em desenvolvimento, em especial o Brasil, se inserem nessa nova realidade. Levando em conta que esses países buscam obter maiores níveis de desenvolvimento através do comércio internacional que financiam grande parte de seu desenvolvimento interno através de recursos vindos de fora. Sendo assim, é necessário entender como esses instrumentos, como os acordos multilaterais; as instituições; regimes entre outros, os afetam.

#### **3.1. OMC E OS PAÍSES EM DESENVOLVIMENTO**

O antecessor da OMC, o GATT, concebeu um passo importante para a liberalização do comércio de serviços e de abertura dos mercados. Neste cenário, evidenciou-se a disparidade entre os agentes, desse modo às normas que viriam reger o comércio internacional deveriam atender a realidade exposta, buscando melhorá-la. A partir desse momento ocorrerá a criação de medidas para lidar com as desigualdades, através dos acordos, instituições, regimes e das diversas ferramentas do multilateralismo. Primordialmente, os subdesenvolvidos foram relutantes quanto ao assentimento desse e de outros acordos (Trips, Trims...). Porém esses através desses acordos buscava-se a instauração de padrões jurídicos, esses que estariam a emprego da progressão de uma ordem liberal do comércio internacional.

A regulamentação do comércio internacional, com vistas a sua crescente liberalização, tem o objetivo de criar um espaço econômico em que haja



igualdade de condições de competições, em que não haja interferências indevidas na livre concorrência entre os agentes econômicos envolvidos. Com isso, assegurar-se-ia que a eficiência e/ou competência seriam os únicos fatores a determinar quem sairia beneficiado. (NASSER, 2002, pag. 109).

Sendo assim, os acordos de regulamentação do comércio internacional têm como princípio responder a esses objetivos de natureza econômica. E por eles que se originam as obrigações dos Estados signatários de velarem pela existência desse cenário neutro, livre de perturbações, onde ninguém seja indevidamente beneficiado. A base desse pensamento é a suposição que todos devem receber o mesmo tratamento, não contendo discriminações. Deste modo pode-se considerar que a cláusula da nação mais favorecida e o tratamento nacional são as concepções fundamentais desse sistema. Sendo assim, para assegurar o tratamento equitativo aos Estados membros do comércio internacional, e de evitar interferências perniciosas à livre concorrência, se torna necessário a imposição de medidas de continências à liberdade dos governos nacionais e, em um grau inferior, dos entes econômicos privados. (NASSER, 2002)

A celebração de acordos pelo Brasil no âmbito da OMC e sua incorporação ao ordenamento jurídico nacional impõem limites à sua liberdade de atuação. Pelo simples motivo de que, ao estabelecerem regras de conduta a serem respeitadas pelos governos nacionais no que se refere ao comércio, esses acordos restringem sua liberdade de agir de outra forma. Ao determinarem as condutas possíveis e as obrigatórias, tais acordos proscvem todas as outras. (NASSER, 2002, PAG 110)

O grau de disparidade de desenvolvimento entre os países no sistema multilateral do comércio não foram deixados de lado ao decorrer da formulação dos acordos citados anteriormente. Mesmo que essas disparidades não foram lidadas de forma competente, ainda existem mecanismos capazes de mitigar tal problema. A busca pelo o direito do desenvolvimento é marcada, primeiramente pela coalisão de um grupo de pressão e pela laboração dos países em desenvolvimento no âmbito das instituições internacionais, em especial a ONU e a OMC. A demanda desses países pelo reconhecimento da sua autonomia nas políticas nacionais voltadas ao desenvolvimento e também dos seus direitos ao mesmo se inicia na avocação de um papel de maior relevância na definição das regras e normas que conduzem o sistema internacional.

O tratamento diferenciado aos países subdesenvolvidos no comércio globalizado tem início no acordo do GATT 47. A ferramenta para auxiliar o desenvolvimento na época foi denominada de Auxílio do Estado em favor do desenvolvimento econômico (artigo XVIII do GATT 47) que reconhecia a relevância do desenvolvimento econômico dos países em via de desenvolvimento era fundamental para o prosseguimento do acordo do GATT 47. A Ferramenta de auxílio constava medidas como: a adoção de políticas protecionista para o desenvolvimento da indústria nacional e de restrição às importações. O Artigo XVIII possui quatro seções (A, B, C e D) que demonstram as formas para a implementação das medidas anteriormente ditas. Porém o Artigo XVIII gerou muitas dúvidas, para uma parte, o uso desordenado das medidas propostas mitigava a força de barganha dos países em desenvolvimento para exigir concessões dos pais desenvolvidos. Para as outras partes, tais medidas eram fundamentais para lidar com as disparidades do desenvolvimento econômico. Para sanar as dúvidas foi elaborado um relatório (*The Haberler Report – Trends in International Trade*) nele constava que era de interesse dos países desenvolvidos obter a abertura de mercado dos subdesenvolvidos para seus bens manufaturados, e por outro lado, era do interesse dos países em desenvolvimento, especializado em exportar produtos primários, a gradativa abertura de mercado dos países industrializados para seus produtos, resumindo foi acordado que a troca de concessões possuía benefícios mútuos. Entretanto, a comissão do acordo observou três pontos importantes, sendo eles:

1. A aplicação contínua de restrições quantitativas às importações de produtos primários por países industrializados.
2. A prática de subsídios à produção industrial eram fácil de serem aplicadas para os países desenvolvidos do que pelos países subdesenvolvidos.
3. Os subsídios gerais à produção serem permitidos somente contribui para o aumento das disparidades.

Esses pontos determinaram para os países em desenvolvimento que não era viável exigir um alto grau de reciprocidade e, que deveriam existir mecanismos de preferências a eles em relação aos países desenvolvidos.

A atuação mais ativa dos países subdesenvolvidos se deu por meio da Assembleia Geral da ONU, com a criação da Conferência das Nações Unidas para o Comércio e o Desenvolvimento (Unctad). O órgão desempenha um papel de analisar o relacionamento entre o comércio e o desenvolvimento, para então prover o auxílio do desenvolvimento

através da prática do comércio. Desde sua criação em 1964 a Unctad passou a prestar como porta voz dos interesses dos países em desenvolvimento, realizando conferências a cada quatro anos. Nos anos 70 no âmbito do órgão foi desenvolvido um sistema geral de preferências, este que seria incorporado futuramente aos acordos do GATT. A Articulação do grupo propiciou a aprovação de importantes resoluções na Assembleia Geral da ONU, um exemplo seria a resolução 3.201, de maio de 1974. Esta resolução foi realizada com o intuito de discutir os problemas relacionados aos produtos básicos e ao desenvolvimento de uma forma geral. O foco era avaliar os fatores econômicos que possuíam grande impacto no processo de disparidade econômica e a deterioração dos termos de troca. Em síntese, os países membros buscavam uma forma de instaurar uma nova ordem econômica mundial enraizada nos princípios de equidade, igualdade soberana, a interdependência, o interesse mútuo e a cooperação multilateral, sendo assim capazes de garantir a correção das desigualdades e garantir o permanente desenvolvimento econômico e social para as futuras gerações. (NASSER, 2002)

Além das resoluções, um mecanismo de relevância é a cláusula na nação mais favorecida (CNMF), que surge como uma forma corretiva das diferenças já discutidas. A CNMF é uma ferramenta dentro da OMC que permite que qualquer benefício no comércio internacional conferido a um membro da organização por outro membro, deve ser acrescido a todos os outros membros. Através de um tratamento não discriminatório a todos os seus participantes, a CNMF busca contrapor as circunstâncias reais que revelam e realçam todo o abismo nas diferenças dos agentes do comércio internacional.

O Brasil é um dos membros fundadores da Organização Mundial do Comércio tornando de difícil compreensão o não adequamento aos sistemas discutidos. O próximo tópico buscará desenvolver as causas que impactam na formulação das políticas públicas voltadas para o desenvolvimento do governo brasileiro, focando nas políticas direcionadas ao setor automotivo. Desse modo, será analisado o impacto da parte administrativa e como a má gestão pode se externalizar entre as esferas da política interna.

### **3.2. O DESLIZE BRASILEIRO: REFLEXO DA MÁ GESTÃO**

A indústria automobilística ainda é uma grande atividade industrial, com números atingindo cerca de 50 milhões de veículos fabricados anualmente. Além disso, o setor automotivo foi responsável por duas vezes no século XX por alterar o modo de produção de bens (fordismo e toyotismo). No Brasil, o setor é responsável por aproximadamente 11% do PIB e, como já levantado em tópicos anteriores, cerca de 1,3 milhões de empregos. As grandes montadoras se tornaram objetos de desejos para governos e municípios que para cativa-las a se instalarem em seus territórios buscaram diversas formas em conjunto às diretorias intervir nas decisões de destinação de novos investimentos, acarretando na criação do regime de 1995. Sobre esta perspectiva de apadrinhamento do Estado sobre o setor automotivo abririam as portas para diversas irregularidades. (GUEDES, 2002)

No setor industrial, os investimentos mais recentes concentram-se em grande parte no segmento automotivo. A relativa estabilidade econômica e a liberalização dos fluxos de capital somados à alta proteção governamental a esse setor atuaram como um ímã poderoso para as inversões externas [...] A perspectiva de uma estrutura industrial integrada e protegida pelas asas do Estado, assim como os incentivos para as empresas privadas nacionais deixariam, então, de frequentar os documentos oficiais (ARBIX Apud GUEDES, 2002: 2000).

O reflexo das irregularidades é presente na análise dos casos de montadoras fixadas em Curitiba e Paraná, onde as atividades se iniciaram por volta de 1998 com a chegada Renault, Audi e Chrysler. Os governos estaduais concederam diversos incentivos fiscais além daqueles já previstos no regime de 1995.

Empresas transnacionais não são instituições de caridade, portanto, é irrelevante criticar as ETNs que operam em países em desenvolvimento só porque se dispõem a lucrar. Entretanto, os meios pelos quais as ETNs lucram permanece como uma área legítima de interesse (Sklair, 2002, p. 122).

A chegada das montadoras ajudou a desenvolver toda a região, formando um polo de produção e comercialização de veículos automotores. Porém as fabricas encontraram dois problemas: mão-de-obra para reciclagem e a destinação de resíduos. Uma das concessões por parte dos governos regionais foi à liberação das áreas mananciais para fins industriais, tal decisão coloca em risco o abastecimento de água na região metropolitana. Para Guedes (2002)

a guerra fiscal entre municípios sobre a ilusão da geração de empregos acabou por desacreditar a legislação ambiental, fazendo o governo do Paraná, alterar a legislação ambiental para permitir a instalação da planta produtiva da Renault mesmo ciente da degradação da área manancial, utilizando como justificativa a geração de empregos.

A interferência constante do governo brasileiro com políticas em favor do setor automotivo em busca de consolidar uma indústria competitiva concebe o efeito contrario, criando um cenário de instabilidade, aonde ao tentar atrair as montadoras o Brasil cria políticas reguladoras divergentes com as normas do comércio internacional e incapazes de desenvolver um mercado independente das montadoras estrangeiras. A solução buscada pelo governo brasileiro, como demonstrado no tópico, é o caminho mais “simples”, isto é, os contorcionismos das políticas públicas, que são adotadas como forma de camuflar a má gestão. O resultado dessas manobras é a perda da capacidade do controle público da implementação das próprias medidas criadas. Desse modo, as limitações das instituições governamentais e o ambiente político de instabilidade são fatores relevantes para o entendimento das irregularidades, abrindo espaço para discussão se todas essas medidas de apadrinhamento do setor automotivo realmente são adequadas para possibilitar o desenvolvimento tecnológico é competitivo do setor.

Finalmente, em uma perspectiva mais ampla, observando-se configuração da economia política, pode-se entender que as medidas regulatórias adotadas no segmento automotivo estão alinhadas com o perfil geral da política industrial brasileira. Muito embora a retomada da política industrial nos últimos anos tenha pretendido promover transformações estruturais no segmento industrial, suas medidas efetivas caracterizaram-se por ações pontuais e muitas vezes erráticas, orientadas para suprir deficiências sistêmicas do ambiente de negócios.(SCHAPIRO, 2017)

Como demonstra Schapiro tais displicências já fazem parte do perfil geral da política industrial brasileira, os casos em Curitiba e Paraná são apenas pequenas demonstrações do caos administrativo que é o governo brasileiro. Nos tópicos anteriores foi demonstrada a importância do recebimento de recursos de capital líquido externo é para os países em desenvolvimento, amplificando as relações de interdependência. Porém a gestão desses recursos podem também ampliar os benefícios.

No próximo tópico será apresentada a diferença de gestão entre Brasil e Índia, demonstrando como os recursos auxiliares ao desenvolvimento podem servir de alicerce para a gestão do desenvolvimento.

### **3.2.1 O USO DOS MECANISMOS PARA O DESENVOLVIMENTO: BRASIL COMPARATIVO COM A ÍNDIA**

O processo de industrialização nos países periféricos tem seu início na era moderna da globalização, desde então, enquadrados neste cenário, os subdesenvolvidos buscam a sobrevivência numa economia extremamente competitiva, globalizada e a inserção ao comércio global. Na era em que o livre comércio se tornou o alicerce do comércio internacional, a liberalização comercial explicitou os obstáculos que afetam os países menos desenvolvidos no exercício do livre comércio. Uma vez evidenciados, após a depressão de 1929 e a segunda guerra mundial, o sistema de comércio internacional se encontrava em estado caótico, sendo necessária a criação de mecanismos institucionais e legais para ajudar a viabilização do livre comércio (GATT, OMC, SMC...). A Carta de Havana (1947) já ressaltava as desigualdades econômicas entre os agentes envolvidos no sistema multilateral de comércio e as necessidades de assistência dos países em desenvolvimento. Na carta consta a promoção do desenvolvimento econômico, especialmente dos países membros não industrializados. Tal necessidade de assistência se promoveu principalmente pelo desnível nas etapas de desenvolvimento econômico, financeiro e tecnológico, sendo assim, a capacidade de cumprir com os compromissos e obrigações multilaterais desses países era menor em relação aos mais desenvolvidos, em síntese, tal flexibilidade foi aceita, no processo que os países subdesenvolvidos possam aderir políticas nacionais propícias ao seu próprio regime comercial. Deste modo surge em 1979 na rodada de Tóquio a carta de Habilitação, nela constava que os países em fase de desenvolvimento poderiam celebrar acordos regionais ou multilaterais para a redução ou eliminação de barreiras tarifárias e não tarifárias. Além disso, tratamento preferencial e mais favorável por parte dos países desenvolvidos. De tal modo, a Carta de Habilitação não se aplica às preferências especiais, mas por outro lado, oferece concessão de

preferencias como uma não obrigação jurídica, mas uma possibilidade para as partes. Alguns exemplos de acordos que se utilizaram da carta de habilitação foram: o Acordo Índia-Sri Lanka e o Mercado Comum do Sul e Leste da África. (ALMEIDA, 2018)

Esta Cláusula denominou-se "de Habilitação" porque seus dispositivos não impunham uma obrigação de acordar um tratamento diferenciado e mais favorável, mas permitiam às partes contratantes adotar tais medidas. Desse modo, a Cláusula de Habilitação permitiu que os países desenvolvidos concedessem tratamento diferenciado e mais favorável aos países em desenvolvimento, sem reciprocidade, bem como que estes concedessem preferências entre si sem a necessidade de estendê-las aos países desenvolvidos. (ALMEIDA, 2018, p. 24)

Outro mecanismo com objetivos semelhantes, discutido no tópico anterior, é o Sistema Geral de preferencias (SGP). Este sistema seria o meio que os países em desenvolvimento adquirem o direito de exportação para os países desenvolvidos com incidência nula, ou inferior, além de, das taxas de alíquotas do imposto de importação do que as praticadas sobre produtos semelhantes dos Estados desenvolvidos. A principal função do Sistema Geral de preferências é o estímulo ao comércio exterior dos Estados em vias de desenvolvimento através de métodos diferenciais, não discriminatórios e não gradualistas. Também dentro do âmbito da ONU existe o Sistema Global de Preferências Comerciais (SGPC) focado na promoção da liberalização comercial Sul-Sul, exclusiva para os países membros do Grupo dos 77. (ALMEIDA, 2018)

Com este foco pode-se analisar que ambos os mecanismos (SGP e SGPC) encaixam perfeitamente com as propostas adotadas pelo regime automotivo brasileiro de 1995 (MP 1024) e o INOVAR-AUTA (2013), lembrando que o regime propunha uma integração com o regime argentino, onde os dois países sul-americanos buscavam investimentos internacionais em seus setores mais dinâmicos, no caso o automotivo. Porém o Brasil não outorga o sistema geral de preferências.

Paralelamente, na Índia, um país com problemas econômico-sociais bastante semelhantes ao Brasil, deste modo, nota-se à diferenciação no uso destes mecanismos propostos pelas instituições e a forma de como a Índia lida com o seu desenvolvimento, pautando-se por meio de projetos de cooperação e intercâmbio, em especial, o multilateralismo regional. Como citado anteriormente, o governo indiano utilizou-se da Carta

de Habilitação para promover um acordo com Sri Lanka. O ponto de virada indiano se na dos últimos anos, onde a sua política externa tem se guiado pelo conceito de *Realpolitik* (política baseada em objetivos práticos e não em ideias). Desde modo o governo indiano vem adotando uma postura destinada a área de segurança em suas diversas esferas (alimentar, econômica, militar, política, social, etc.). Desde então a Índia procura manter um papel significativo no multilateralismo institucional, principalmente na Organização das Nações Unidas (ONU). (GUIMARÃES, 2008).

Uma forte tradição política desenvolvida na Índia ajudou o Estado a manter um papel ativo e equilibrado com o comércio internacional, por outro lado o Brasil apresenta políticas cíclicas e de curtos prazos, na maioria das vezes com fins eleitorais. A descontinuidade política brasileira se relaciona com o problema tratado no tópico, má gestão. Além disso, políticas cíclicas são comuns em cenários de instabilidade, ao se analisar os regimes automotivos, todos estão paralelamente ligados às situações econômicas presentes naquele período.

As grandes concessões fiscais propiciadas pelo governo brasileiro desenvolveu uma indústria automotiva exclusivamente estrangeira, ocorrendo à possibilidade que com o corte desses benefícios as grandes montadoras simplesmente saiam do território brasileiro para outro mais adequado. Diferentemente na Índia, a estratégia adota foi, primeiro, parceiras com as montadoras estrangeiras para o desenvolvimento de carros de baixo custo, seguido da evolução do mesmo processo, porém se tornando independente das montadoras estrangeiras, isto é, a formação de montadoras 100% nacionais, como já ocorre com a Tata Motors e a Xenitis. (ROSA, 2008).

### **3.3 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Conclui-se neste capítulo que devido essas displicências cometidas durante a formulação dos regimes o governo brasileiro mitigou seu próprio poder de barganha diante as corporações automotivas. No comparativo com a Índia foi demonstrado como as autoridades indianas lidaram com uma experiência semelhante através de uma tradição política bastante resiliente, confirmando que a assimetria de fatores demonstrada pelo conceito de interdependência complexa de Keohane e Nye se eleva ainda mais quando o governo apresenta-se incapaz de gerir suas políticas domésticas, tais incapacidades acabam por serem



transportadas da esfera política nacional para as políticas exteriores. No próximo capítulo serão analisados os casos contenciosos propiciados pelo regime automotivo no Órgão de Solução de Controvérsias da OMC, tendo como base os relatórios referentes as denúncias e os acordos presentes na instituição.

#### 4. AS DENÚNCIAS À OMC

A partir do final dos anos 80, o governo brasileiro iniciou uma série de reformas em sua estrutura relacionada ao comércio exterior, com o intuito de abrir a sua economia para investimentos estrangeiros, desse ponto em diante o Brasil se tornou protagonista de diversos conflitos comerciais.

Grande parte das reformas na economia brasileira foi direcionada ao setor industrial, principalmente para o setor automotivo que estava em constante expansão não somente no território brasileiro, mas também na Argentina. Com a preocupação de atrair capital estrangeiro o governo brasileiro começou o processo de negociação com as grandes montadoras, porém para entender o melhor a negociação entre as duas partes deve-se fazer uma breve análise da estrutura governamental brasileira no início dos anos 90, durante o governo Collor. Cabe salientar a existência de dois importantes fatores: 1º - existência de uma grande fragilidade institucional no governo brasileiro; 2º - havia dificuldade na articulação entre o sistema político partidário e os interesses sócios expressos por meio de empresas, associações, sindicatos, etc. Tais fatores geram instabilidades e acabam por favorecer ao negociador, abrindo uma janela de oportunidade para demanda de interesses, como o regime foi implantado através de Medidas Provisórias, que eram rescritas mensalmente, tal ação foi utilizado por partes das grandes montadoras e consentido pelo governo brasileiro (VEIGA, 2002). O resultado da execução do regime automotivo brasileiro foi à abertura de dois painéis de negociação no âmbito internacional. O Primeiro com a Argentina no MERCOSUL e o segundo, de início, com o Japão e os Estados Unidos sob a conduta disciplinar multilateral de comércio na OMC.

Uma vez que as consultas fazem parte dos aspectos processuais da OMC, trata-se de um pedido simples feito através de um documento de no máximo cinco páginas que apresentando perante o Órgão de Solução de Controvérsias da Organização Mundial de Comércio (OSC). A consulta é a primeira fase de negociação entre as partes, o Estado que demanda a consulta deve apresentar argumentos que evidenciam às práticas controversas as normas e regras da OMC, após a identificação das práticas danosas do Estado demandado, as duas partes devem buscar um entendimento através de negociações num período de 10 dias

após o relatório ser apresentado. Se os Estados não conseguirem alcançar uma resolução nessa parte do processo, o demandante apresenta uma nova petição à organização iniciando-se a primeira fase contenciosa do processo, a criação do painel, é no âmbito do painel que se decidem as questões de fato e de direito. (VARELLA, 2000)

#### **4.1.2. CONSULTAS SOBRE O REGIME DE 1995 (MP 1024)**

Primordialmente as consultas na OMC sobre o regime automotivo brasileiro são apresentadas pelo Japão em 30 de julho de 1996, um ano após a criação do regime. No relatório DS51<sup>12</sup> o governo japonês alega as seguintes violações:

Acordo TRIM Art. 2, GATT Os artigos I: 1, III: 4 e XI: 1, bem como os Contratos de Subsídios, os Artigos 3, 27.2 e 27.4 são alegados. Além disso, o Japão fez um pedido de não violação ao abrigo do Artigo XXIII: 1 (b) do GATT. (OMC)

No dia 9 de agosto de 1996 o governo Norte-Americano também abriria uma consulta contra o regime automotivo brasileiro (DS52)<sup>13</sup>, ressaltando as mesmas violações apresentadas no relatório anterior pelo governo japonês. No início do ano de 1997 os Estados Unidos requereriam uma nova consulta (DS65)<sup>14</sup>, semelhante à consulta anterior, porém com a inclusão de medidas tomadas pelo Brasil em relação à consulta anterior. O governo Norte-Americano alegava:

Os Estados Unidos alegaram violações nos termos dos Artigos I: 1 e III: 4 do GATT 1994, do Artigo 2 do Acordo TRIMs e dos Artigos 3 e 27.4 do Acordo SCM. Os Estados Unidos também fizeram uma anulação e prejuízo

---

<sup>12</sup> Disponível em: [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/dispu\\_e/cases\\_e/ds51\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds51_e.htm) Acesso em: 8 de junho de 2018

<sup>13</sup> Disponível em: [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/dispu\\_e/cases\\_e/ds52\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds52_e.htm) Acesso em: 8 de junho de 2018

<sup>14</sup> Disponível em: [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/dispu\\_e/cases\\_e/ds65\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds65_e.htm) Acesso em: 8 de junho de 2018

da reivindicação de benefícios sob o Artigo XXIII: 1 (b) do GATT 1994. (OMC)

Igualmente no ano de 1997 a Comunidade Europeia realizaria uma consulta (DS81)<sup>15</sup>, porém diferentemente das consultas anteriores, a DS81 era mais específica, atacando no caso as políticas de incentivo do governo brasileiro ao setor automotivo.

Em 7 de maio de 1997, a CE solicitou consultas com o Brasil a respeito de certas medidas no setor de comércio e investimento implementadas pelo Brasil, incluindo, em particular, a Lei nº 9440 de 14 de março de 1997, a Lei nº 9449 de 14 de março de 1997 e o Decreto 1987, de 20 de agosto de 1996. A CE alegou que essas medidas violam os Artigos I: 1 e III: 4 do GATT 1994, os Artigos 3, 5 e 27.4 do Acordo de Subsídios, e o Artigo 2 do Acordo TRIMs. A CE também reivindicou a anulação e o comprometimento dos benefícios sob o GATT 1994 e o Contrato de Subsídios.(OMC)

Em primeiro lugar para compreender sobre os pontos das consultas apresentadas pelo governo japonês, norte-americano e pela comunidade europeia vale conceituar os artigos dos acordos em questão, no caso: Os TRIMs<sup>16</sup> e o GATT/94<sup>17</sup>.

Compreende-se que os acordos TRIMs se dá em relação às medidas de investimentos relacionadas ao comércio. Os acordos servem para mitigar as manobras governamentais. Os conjuntos de regras determinado atingem todos os países participantes da OMC de forma igualitária, porém os governos de países em desenvolvimento criticam a forma de aplicação das regras, alegando que todos os países se encontram em estágios econômicos diferentes, dificultando assim a paridade dos ganhos entre as partes negociantes. Tal argumento é bastante utilizado na defesa brasileira em relações as consultas apresentadas.

Visto que, o artigo 2º do documento versa especificamente sobre o tratamento nacional e restrições quantitativas. Ressaltando dois pontos:

---

<sup>15</sup> Disponível em: [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/dispu\\_e/cases\\_e/ds81\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds81_e.htm) Acesso 8 de junho de 2018

<sup>16</sup> Disponível em: <https://ccgi.fgv.br> Acesso em: 9 de junho de 2018

<sup>17</sup> Disponível em: <https://ccgi.fgv.br> Acesso em: 9 de junho de 2018

1. Sem prejuízo de outros direitos e obrigações sob o GATT 1994, nenhum Membro aplicará qualquer TRIM incompatível com as disposições do Artigo III ou do Artigo XI do GATT 1994.
2. Uma lista ilustrativa de TRIMs incompatíveis com a obrigação e tratamento nacional prevista no parágrafo 4 do Artigo III do GATT 1994 e com a obrigação de eliminação geral de restrições quantitativas prevista no parágrafo 1 do Artigo XI do GATT 1994 se encontra no Anexo ao presente Acordo.  
(Acordo TRIMs, pág. 4)

Predecessor da OMC, o Acordo Geral de Tarifas e Comercio (GATT) era uma serie de acordos feitos para facilitar a relações comerciais entre as estados-nações, principalmente sobre as taxa e as tarifas aduaneiras, pontos das principais queixas dos demandadores das consultas no caso brasileiro, situação que perdura até os dias atuais. Abaixo segue uma breve lista dos artigos citados nas consultas (artigos do GATT 1994):

O Artigo I do GATT/94 possui uma grande importância para o funcionamento multilateral do comercio. O artigo estabelece que quaisquer vantagens e benefícios aplicados sobre um produto de certa origem, deve-se haver uma extensão imediata dos mesmos benefícios para os demais membros da OMC. Assegurando a equidade nas trocas entre as partes, e proporcionando condições iguais de competitividade. Abaixo Artigo I:1:

Qualquer vantagem, favor, imunidade ou privilégio concedido por uma parte contratante em relação a um produto originário de ou destinado a qualquer outro país, será imediata e incondicionalmente estendido ao produtor similar, originário do território de cada uma das outras partes contratantes ou ao mesmo destinado, Este dispositivo se refere aos direitos aduaneiros e encargos de toda a natureza que gravem a importação ou a exportação, ou a elas se relacionem, aos que recaiam sobre as transferências internacionais de fundos para pagamento de importações e exportações, digam respeito ao método de arrecadação desses direitos e encargos ou ao conjunto de regulamentos ou formalidades estabelecidos em conexão com a importação e exportação bem como aos assuntos incluídos nos §§ 1 e 2 do art. III. (Artigo I:1 do GATT/94, pág. 3)

Por outro lado, o Artigo II do GATT/94 cobre a parte da lista de concessões permitidas nas negociações, buscando controlar as concessões que ultrapassem os direitos fixados no artigo anterior. Abaixo Artigo II:1:

(a) Cada Parte Contratante concederá às outras Partes Contratantes, em matéria comercial, tratamento não menos favorável do que o previsto na

parte apropriada da lista correspondente, anexa ao presente Acordo. (b) Os produtos das Partes Contratantes, ao entrarem no território de outra Parte Contratante, ficarão isentos dos direitos aduaneiros ordinários que ultrapassarem os direitos fixados na Parte I da lista das concessões feitas por esta Parte Contratante, observados os termos, condições ou requisitos constantes da mesma lista. Esses produtos também ficarão isentos dos direitos ou encargos de qualquer natureza, exigidos por ocasião da importação ou que com a mesma se relacionem, e que ultrapassem os direitos ou encargos em vigor na data do presente Acordo ou os que, como consequência direta e obrigatória da legislação vigente no país importador, na referida data, tenham de ser aplicados ulteriormente. 20 (c) Os produtos enumerados na Parte II da lista relativa a qualquer das Partes Contratantes, originários de território que, em virtude do Artigo I, goze do direito de tratamento preferencial no tocante à importação, ao serem importados, estarão isentos no território correspondente a essa lista, da parte que exceder dos direitos aduaneiros ordinários fixados na Parte II dessa Lista, observados os termos, as condições ou requisitos constantes da mesma. Esses produtos também ficarão isentos dos direitos ou encargos de qualquer natureza, exigidos por ocasião da importação ou que com a mesma se relacionem, e que ultrapassem os direitos ou encargos em vigor na data do presente Acordo ou os que, como consequência direta e obrigatória da legislação vigente na referida data, no país importador, tenham de ser aplicados ulteriormente. Nenhuma disposição do presente Artigo impedirá que qualquer Parte Contratante mantenha exigências existentes na data do presente Acordo, quanto às condições de entrada dos produtos sujeitos às taxas dos direitos preferenciais. (Artigo II:1 do GATT/94, pág. 19-20)

Já o Artigo III do GATT/94 está focado no tratamento nacional no tocante à tributação e regulamentação internas, o artigo busca estabelecer alguns parâmetros para a investigação da proteção interna, distinguindo como deve ser realizada a tributação dos produtos nacionais e importados. Abaixo Artigo III: 2,4 e 5:

3.2 Os produtos do território de qualquer Parte Contratante, importados por outra Parte Contratante, não estão sujeitos, direta ou indiretamente, a impostos ou outros tributos internos de qualquer espécie superiores aos que incidem, direta ou indiretamente, sobre produtos nacionais. Além disso nenhuma Parte Contratante aplicará de outro modo, impostos ou outros encargos internos a produtos nacionais ou importados, contrariamente aos princípios estabelecidos no parágrafo 1. (Artigo III:2 do GATT/94, pág. 45)

3.4 Os produtos de território de uma Parte Contratante que entrem no território de outra Parte Contratante não usufruirão tratamento menos favorável que o concedido a produtos similares de origem nacional, no que diz respeito às leis, regulamento e exigências relacionadas com a venda, oferta para venda, compra, transporte, distribuição e utilização no mercado interno. Os dispositivos deste parágrafo não impedirão a aplicação de tarifas de transporte internas diferenciais, desde que se baseiem exclusivamente na operação econômica dos meios de transporte e não na nacionalidade do produto. (Artigo III:4 do GATT/94, pág. 45)

3.5 Nenhuma Parte Contratante estabelecerá ou manterá qualquer regulamentação quantitativa interna que se relacione com a mistura,

transformação ou utilização de produtos em quantidades ou proporções determinadas e que exija, direta ou indiretamente o fornecimento pelas fontes produtoras nacionais, de quantidade ou proporção determinada de um produto enquadrado na regulamentação. Além disso, nenhuma Parte Contratante aplicará de outro modo, regulamentações quantitativas internas, de forma a contrariar os princípios estabelecidos no parágrafo 1. (Artigo III:5 do GATT/94)

A sessão do Artigo XI do GATT/94 trata da Eliminação geral das restrições quantitativas, isto é, as barreiras tarifárias. A Redução das barreiras tarifárias proporcionou a abertura de diversos mercados, principalmente nas relações norte-sul. Abaixo Artigo XI:1:

Nenhuma Parte Contratante instituirá ou manterá, para a importação de um produto originário do território de outra Parte Contratante, ou para a exportação ou venda para exportação de um produto destinado ao território de outra Parte Contratante, proibições ou restrições a não ser direitos alfandegários, impostos ou outras taxas, quer a sua aplicação seja feita por meio de contingentes, de licenças de importação ou exportação, quer por outro qualquer processo. (Artigo XI:1 do GATT/94, pág. 81-82)

O Artigo XXIII do GATT/94 influenciará no funcionamento do futuro órgão de solução de controvérsias da OMC, tratando especificamente sobre concessões e vantagens o artigo busca mitigar os subsídios e incentivos por partes dos governos na hora de realizar os contratos. O Artigo XXIII serve de base também para motivações de processos de não violação aos acordos da OMC, sendo possível acionar outro Estado em caso de uma falha na implementação do acordo ou a existência de dano ou ausência de benefícios contra a lógica do livre comércio. Abaixo Artigo XXIII:1:

No caso de uma Parte Contratante considerar que uma vantagem qualquer resultante para ela, direta ou indiretamente, do presente Acordo, está sendo anulada ou reduzida, ou que um dos objetivos do Acordo está sendo dificultado, em consequência: a) do não cumprimento por outra das Partes Contratantes dos compromissos pela mesma assumidos em virtude do presente Acordo; b) da aplicação por outra das Partes Contratantes de uma medida, contrária ou não às disposições do presente Acordo; ou c) da existência de qualquer outra situação, dita Parte Contratante, a fim de obter solução satisfatória para a questão, poderá dirigir representações ou propostas por escrito à outra ou outras Partes Contratantes que lhe parecerem interessadas. Qualquer Parte Contratante, por 217 essa forma interpelada, examinará, com boa vontade, as representações ou propostas que lhe tenham sido dirigida. (Artigo XXIII:1 do GATT/94, pág. 216-217)

Após todas essas queixas apresentadas a OMC, as consultas DS51, DS52, DS65 e DS81, nenhuma alcançou a formação de um painel, deixando o caso do regime automotivo brasileiro de 1996 com nenhuma resolução documentada pela organização. Possivelmente as partes vieram a chegar a um acordo fora do âmbito da OMC, ação muito recorrente em muitos casos da organização, devido o prolongamento dos casos, onde podem durar de 18 meses a mais de 3 anos. Mesmo com tais problemas o OSC possui uma alta taxa de efetividade nas suas decisões chegando a superar 75%, sendo um numero bastante expressivo comparado a outros tribunais, pois o OSC recebe um grande volume de casos, chegando a alcançar uma media de 40 processos litigiosos ao ano. (VARELLA, 2000).

#### **4.1.3. CONSULTA SOBRE O PROGRAMA INOVAR-AUTO**

No ano de 2013 o Brasil voltaria a responder queixas em relação ao setor industrial automotivo, mas dessa vez sobre o programa INOVAR-AUTO, onde os mesmo demandadores iniciariam duas novas consultas (DS472/DS497)<sup>18</sup>. As novas queixas tinham um escopo maior de suas investigações para além do regime automotivo. O programa brasileiro INOVAR-AUTO, a partir da própria descrição é uma medida que buscar aumentar a eficiência das grandes montadoras instaladas no país, tendo como objetivo proporcionar um maior nível de competitividade da indústria nacional.

Diferentemente dos casos anteriores às consultas realizadas em conjunto alcançaram a etapa da criação de um painel no dia 17 de dezembro de 2014, que ainda se encontra em fase de análise da apelação apresentada pelo governo brasileiro logo após a derrota no painel.

O painel ao contrario da consulta requer uma petição de maior elaboração por parte do Estado demandador, onde deve se alegar com precisão as questões de fato e direito presente no caso a ser avaliado tal petição deve vim acompanhado de um sumário das questões jurídicas utilizadas na mesma, após esse processo é realizado uma primeira reunião, onde o OSC pode constituir um painel somente se o Estado demandado não querer continuar com as negociações. A partir da segunda reunião a oposição em relação ao painel não é mais

---

<sup>18</sup> Disponível em: [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/dispu\\_e/cases\\_e/ds497\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds497_e.htm) Acesso em: 10 de junho de 2018



possível, pois a jurisdição da OSC é compulsória, ou seja, os Estados-membros da OMC não podem se recusar. O painel é composto por três panelistas, escolhidos aleatoriamente entre uma lista de 200 nomes, sendo os nomes da lista compostos por diplomatas, funcionários da OMC ou professores de direito internacional, todos eles indicados pelos Estados. Os outros membros da OMC são notificados da criação do painel e podem requerer participação como terceiros interessados. (VARELLA, 2000)

Segue-se então para os padrões de revisão do caso (standard of review):

Os padrões de revisão constituem o objeto que será analisado pelo painel. Devem ser estabelecidos de forma clara e concisa, buscando determinar com precisão os pontos que serão examinados. Em geral, o que se está examinado é a coerência entre uma norma ou prática do Estado em relação ao direito da OMC. (Varella, 2000)

Seguido de:

Este processo de reuniões pode durar até seis meses com a possibilidade de uma terceira etapa contendo uma pericia científica, acarretando então no prolongamento dos prazos para os relatórios que são divididos em três partes: Anteprojeto de relatório: o Órgão especial comunica às partes, em caráter confidencial, os principais elementos do futuro relatório. Não existe uma estrutura comum a todos os relatórios. Em alguns casos, os panelistas preferem elencar todos os argumentos de cada parte para depois analisa-los. Em outros, analisam argumento por argumento, indicando as razões de cada parte e sua própria interpretação. As partes têm até duas semanas para oferecer comentários à estrutura apresentada. Trata-se de uma etapa em que ainda se pode influenciar a decisão, mostrando erros lógicos de interpretação. Relatório provisório: com base no anteprojeto de relatório e nas observações das partes, é produzido um relatório provisório, também disponível apenas às partes. As partes ainda podem propor comentários, no prazo de uma semana. Relatório final: trata-se do relatório que se torna público, alegando todos os argumentos envolvidos e tomando uma decisão sobre a legitimidade das medidas questionadas. (Varella, 2000)

No relatório final apresentado no painel DS472/DS497 analisaram-se os seguintes pontos:

1. Em 19 de dezembro de 2013, a União Europeia solicitou consultas com o Brasil em relação a certas medidas relativas à tributação e encargos no setor automotivo,

indústria eletrônica e tecnológica, bens produzidos em Zonas Francas e vantagens fiscais para os exportadores.

2. A União Europeia alega que as medidas são incompatíveis com:
  - Artigos I: 1, II: 1 (b), III: 2, III: 4 e III: 5 do GATT de 1994;
  - Artigos 3.1.a) e 3.1.b) do Acordo SMC;
  - Artigos 2.1 e 2.2 do Acordo TRIMs.
3. Em 15 de janeiro de 2014, o Japão solicitou a adesão às consultas. Em 16 de janeiro de 2014, a Argentina solicitou a adesão às consultas. Em 17 de janeiro de 2014, os Estados Unidos solicitaram participar das consultas.

Os Estados reclamantes alegam que o programa aderido pelo governo brasileiro difere dos artigos apresentados anteriormente nos seguintes quesitos:

Em relação a o Artigo III: 2 e III: 4 do GATT 1994, e inconsistente introduzir discriminação fiscal e regulatória em favor de produtos acabados e produtos intermediários nacionais , e contra produtos acabados e intermediários importados. Também há inconsistência introduzir discriminação regulatória sobre os insumos importados, com o intuito de incentivar as montadoras a utilizarem os produtos domésticos sobre os produtos importados similares, diferindo com o Artigo III:4 e III:5.

E por fim constituir medidas de investimento relacionadas ao comércio que sejam inconsistentes com o Artigo III do GATT/94, impondo condições que exigem a compra ou o uso de produtos de qualquer origem nacional, diverge com o Artigo 2.1 do Acordo TRIMs; e constituir subsídios proibidos dependendo do uso de produtos nacionais sobre produtos importados é inconsistente com o Artigo 3.1 (b) do Acordo SCM.

Dando continuidade à declaração por parte do Estado demandador, no caso do painel DS472/DS497, a União Europeia, reclama que as medidas em causa neste litígio são o conjunto de vantagens em relação a impostos, taxas, contribuições e encargos incorporados e aplicados através de um conjunto abrangente de programas inter-relacionados. A União Europeia elaborou ainda que, No que diz respeito ao programa INOVAR-AUTO, a UE põe em causa o sistema de vantagens conferidas pelo Brasil ao seu setor automotivo através do programa. (Relatório DS472)

Em outras palavras, as partes alegam que o programa INOVAR-AUTO impõe discriminação fiscal e regulatória sobre os produtos acabados e produtos intermediários, assim

como discriminação regulatória sobre os insumos na forma de requisitos de conteúdo local. E finalmente as partes alegam que tais medidas constituem-se de uma prática de subsídios proibidos que impõe o uso de produtos domésticos sobre os bens importados

Nessa primeira etapa o painel apenas observa as declarações postuladas pelos requerentes se preocupando apenas em analisar a coerência dos fatos. O principal fator a se levantando pelo painel e a distinção ao que seria como coloca o painel a dois “tipos” de produtos, os “produtos incentivados” e os insumos para os “produtos incentivados”. O governo brasileiro em sua defesa, subcategorizou os “produtos incentivados” como produtos “intermediários” e “acabados”. De acordo com o Brasil, um produto considerado “acabado” é um produto que não passa por nenhum processo de fabricação adicional, já os produtos que estejam sujeitos a qualquer processo de fabricação adicional, foram identificados como produtos “intermediários”, porém esses produtos intermediários ainda serão utilizados na produção de um produto “acabado”. Tais produtos serão “incentivados” se a companhia que o produz está creditada sob um dos programas oferecidos pelo governo, garantido um benefício fiscal específico na sua venda. Já os insumos para os “produtos incentivados” são aqueles incorporados aos produtos “intermediários” ou “acabados” durante o processo de produção. Tal manobra é a principal sustentação da disputa, pois os argumentos das partes diferem dependendo de como o produto é identificado nesse sistema criado.

Em sua primeira fase de análise o painel observou que de fato, vários aspectos do programa INOVAR-AUTO são considerados inconsistentes com o Artigo III:2, o Artigo III:4, bem como o Artigo III:5 do GATT 1994. Também diferem do Artigo 2.1 do Acordo TRIMs e com o Artigo 3.1 (b) do Acordo SCM.

Após observação o painel segue para uma fase mais elaborada de análise dos fatos, saindo uma análise geral para uma mais específica. Primeiro o painel trata as alegações no relatório apresentando, levando em conta as suas sobreposições e tendo em conta as especificidades de cada programa buscando assegurar o devido processo e o respeito aos direitos do Estado acusado. No caso os programas criados pelo Brasil (no caso só será avaliado o programa direcionado ao setor automobilístico) que recebem benefícios tributários. Como dito anteriormente o caso DS472/DS497 não se trata apenas do programa automobilístico INOVAR-AUTO, mas também do conjunto de programas como o Programa de Integração Social(PIS), o Programa do Servidor Público incidente na Importação de Produtos Estrangeiros ou Serviços(PASEP), Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social

(COFINS) assim como o CONFINS-Importation e o programa de Contribuição sobre Intervenção no Domínio Econômico.

O Brasil primeiramente apresentou duas defesas diante as primeiras acusações. O governo brasileiro alega que o Artigo III do GATT 1994 não se aplica as medidas do programa, pois o Artigo III remete a discriminação sobre os produtos, enquanto os benefícios e vantagens do programa não esta relacionado ao produto, mas sim ao processo de produção, tal argumento se sustenta também as disciplinas do Artigo 2 do Acordo TRIMs e do Artigo 3 do Acordo SCM pois os dois também se referem a produtos.

A segunda parte da defesa do Brasil se refere às medidas questionadas sobre os subsídios concedidos exclusivamente a produtores nacionais, em sua defesa o Brasil evoca o Artigo III:8 do GATT 1994, que diz:

- (a) As disposições desse Artigo não se aplicarão às leis, regulamentos ou exigências que se refiram a aquisições, por órgão governamental de produtos comprados para atender às necessidades dos poderes públicos e não se destinam à revenda, no comércio, ou à produção de bens para venda no comércio.
- (b) As disposições deste Artigo não impedirão o pagamento de subsídios exclusivamente a produtores nacionais compreendidos os pagamentos a produtores nacionais com recursos provenientes da arrecadação dos impostos ou tributos internos aplicados de conformidade com os dispositivos deste Artigo e de subsídios concedidos sob a forma de compra de produtos nacionais pelos poderes públicos.(Artigo III:8 do GATT 1994, pág. 45)

O argumento de replica aos pontos levantados pelos representantes brasileiros por parte dos Estados reclamantes é que as medidas do programa se torna irrelevante se não aplicadas diretamente sobre os produtos. A União Europeia observa que o principal elemento para determinar se as medidas são relevantes é saber se elas alteram as condições de concorrência dos produtos similares domésticos, em detrimento aos produtos importados. A União Europeia alega que as medidas que afetam a igualdade das condições de concorrência entre os produtos nacionais e importados não podem limitar-se a medidas que regulam diretamente produtos ou que impõem exigências ao mercado. Seguida pelo Japão que adiciona a reclamação o seguinte argumento: Se apenas sendo direcionado para determinados produtores ou pertencentes a processos de produção curar qualquer inconsistência na OMC, então contornar as normas e regras disciplinares da OMC seria trivialmente fácil. (DS472)

Ao final dessa etapa o painel concluiu que tais medidas contestadas são inconsistentes com os pontos apresentados pelos reclamantes, e que as medidas sob a forma de subsídios concedidos exclusivamente a produtores nacionais, pois o Artigo III: 8 (b) do GATT 1994 não cobre subsídios na forma de redução ou isenção de impostos.

Adiante vem as alegações fundadas no artigo III:2 do GATT 1994, as partes reclamantes alegam que o governo brasileiro impõe uma taxa tributária (a taxa em questão é o IPI) excessiva sobre os veículos importados em relação aos veículos nacionais similares além disso as partes apresentam dois modos para a redução da taxa de IPI: primeiro através da redução das alíquotas do IPI (imposto sobre produtos importados) para certos veículos automotivos; e segundo pelo uso de créditos fiscais presumidos do IPI para compensar as obrigações das taxas de IPI. Para sustentar o argumento as partes reclamantes destacam a nota adicional NC 87-5<sup>19</sup> do programa brasileiro:

Ficam reduzidas aos percentuais indicados as alíquotas relativas aos veículos de fabricação nacional, de transmissão manual, com caixa de transferência, chassi independente da carroçaria, altura livre do solo mínima sob os eixos dianteiro e traseiro de 200 mm, altura livre do solo mínima entre eixos de 300 mm, ângulo de ataque mínimo de 35°, ângulo de saída mínimo de 24°, ângulo de rampa mínimo de 28°, de capacidade de emergibilidade a partir de 500 mm, peso bruto total combinado a partir de 3.000kg, peso em ordem de marcha máxima de até 2.100kg, concebida para aplicação militar ou trabalho agroindustrial, classificados nos códigos 8703.32.10 e 8703.33.10.(NC 87-5)

Tais medidas efetuadas através do programa automotivo brasileiro impõem um número mínimo de etapas de fabricação dos automóveis a serem realizadas no Brasil, pois para os créditos serem concedidos seria necessária por partes das empresas estrangeiras a realização de compra de equipamentos das fábricas brasileiras.

O Brasil contrapõe as queixas acima argumentando que os Estados reclamantes não apresentaram provas suficientes que o programa INOVAR-AUTO modifica as condições de concorrência do mercado, e o Brasil também argumenta que os pontos atacados pelas queixas não estão dentro do escopo do Artigo III:2, pois tais pontos do programa correspondem a requisitos de pré-mercado, sendo assim não podem ser colocados sobre o Artigo III do GATT 1994. O Brasil novamente perde na defesa sobre as acusações em relação às inconsistências ao Artigo III: 2 do GATT 1994, pois o painel considera que os veículos automotivos

---

<sup>19</sup> Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2014/Decreto/D8279impresao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/Decreto/D8279impresao.htm) Acesso em: 11 de junho de 2018

importados em questões os descritos pela nota adicional NC 87-5 realmente são tributados em excesso ao automóveis produzidos domesticamente, uma vez que a redução só afeta tais veículos nacionais.

Diante dos argumentos apresentados o painel concluiu que o programa INOVAR-AUTO impõe condições em ordem para o recebimento dos créditos fiscais presumidos, as regras sobre a acumulação de créditos tributários e as regras sobre o uso de créditos fiscais só estão habilitadas diante resultantes gastos em atividades estratégicas de insumos e ferramentas no Brasil resultando em condições menos favoráveis aos produtos importados em relação aos produtos domésticos, sendo inconsistente com o Artigo III do GATT 1994 e o Artigo 3.1 do Acordo SCM.

Apos a análise dos argumentos de queixas e de defesa, o painel parte para uma resposta final com o intuito de aplicar medidas contra aplicação de litígios que afetam a prática do livre mercado. No caso que foi tratado (DS472/DS497) o Brasil perdeu a disputa, porém o governo brasileiro ainda pode recorrer através da segunda etapa contenciosa de um processo, a apelação. Em resumo, a palavra final apresentada pelo painel sobre o programa INOVAR-AUTO é:

- 1- O sistema de regras para a acumulação e cálculo de créditos fiscais atribuídos aos gastos de insumos no Brasil, resultam em impostos internos superiores a produtos importados, sendo assim inconsistente com o Artigo III: 2 do GATT 1994.
- 2- O processo de acreditação, o sistema de regra sobre a acumulação e cálculo de créditos fiscais de IPI presumido de gastos em setores de insumos brasileiros, o requisito de credenciamento para a realização de etapas no processo de fabricação e o investimento em P&D no Brasil, concede tratamento menos favorável aos produtos importados, sendo incompatível com o Artigo III: 4 do GATT 1994.
- 3- O programa INOVAR-AUTO constitui de uma estrutura de investimento relacionada ao comércio é não de pré-mercado, sendo inconsistente com o Artigo III:2 e III:4 do GATT 1994, assim como o Artigo 2.1 do Acordo TRIMs.
- 4- As reduções de impostos através dos créditos fiscais concedidos pelo programa INOVAR-AUTO são considerados subsídios diante o Artigo 1.1 do Acordo SCM e dependem da utilização de bens nacionais sobre bens importados, sendo incompatível então com o Artigo 3.1 e 3.2 do Acordo SCM.
- 5- As reduções de impostos concedidas aos produtos do MERCOSUL e do México sob o programa INOVAR-AUTO, não são concedidas de forma imediata e

incondicionalmente para produtos importados de outros membros da OMC, inconsistente com o Artigo I:1 do GATT 1994.

Portanto o painel recomenda que o Brasil harmonize as medidas de tributação questionadas de acordo com suas obrigações nos termos dos acordos abrangidos levando em conta os procedimentos necessários, um tempo para o cumprimento das exigências esta em aberto. Em relação aos subsídios o painel recomenda que o governo brasileiro interrompa tal pratica sem demora.

#### **4.1.4. APELAÇÃO**

A segunda etapa contenciosa de um processo em vigor no Órgão de Solução de Controvérsias é a etapa de apelação, nela é possível revisar as questões de direito decididas anteriormente pelo órgão. Nela se recorre ao Órgão de Apelação que é composto por sete juízes, somente as partes envolvidas no processo podem apelar e o pedido de apelação deve ser realizado antes da implementação do relatório. O processo de apelação é organizado da seguinte maneira: apelação por parte, reação do órgão de apelação, reação das demais partes, audiências e decisão.

A apelação por parte consiste na notificação do desejo de apelação. O Estado deve resumir com precisão os principais pontos de discordância do relatório apresentado em um documento denominado como Declaração de Apelação. Após a apresentação da declaração uma seção determinara os prazos para decorrer do processo, agendando da seguinte maneira: Declaração de Apelação; Comunicação do Apelante; Declaração de Apelação dos demais; Comunicação das Demais Apelações; Respostas dos intimados; Audiências; Decisão e Adoção pelo OSC. Tal processo deve acontecer no total de 120 dias, a contar da entrega da Declaração de Apelação. A criação de um calendário de prazos tem como objetivo evitar a prorrogação excessiva dos casos litigiosos, limitando o tempo de forma rígida o processo de apelação. (Varella, 2000)

Infelizmente o processo judiciário continua, o contencioso se encontra em fase de apelação, sendo que, o Brasil já encaminhou sua Declaração de Apelação no dia 28 de setembro de 2017. Na ultima atualização do caso, o OSC relatou que devido à alta carga de trabalho e a insuficiência de recursos será necessário o prorrogamento do caso. Possivelmente

a formulação do ROTA 2030 já demonstra que as autoridades brasileiras estão cientes que o veredito do painel deve permanecer.

#### **4.2. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O cliente problemático que é o setor automotivo se torna bastante claro neste segmento do trabalho, a displicência na formulação do regime de 1995 foi questionada um ano após sua efetuação. As consultas a MP 1024 acabaram ainda na primeira fase do contencioso, as autoridades brasileira sentaram à mesa de negociações com as montadoras chegando a um consenso, porém os reflexos dos termos negociados estão presentes no desenvolvimento do até então crescente setor de autopeças nacional. Com o intento de promover o desenvolvimento do seu setor nacional, em 2013 promoveu um novo regime, o programa INOVAR-AUTO, porém como o regime anterior o programa também foi alertado na OMC com direito a uma condenação do OSC, o processo de apelação ainda está em andamento, porém com formulação de um novo regime o ROTA-2030 podemos dizer que a perda do caso é iminente. Percebe-se então que todos esses processos poderiam ser evitados devido aos diversos mecanismos em prol dos países em desenvolvimento oferecidos pela própria Organização Mundial do Comércio (OMC), como a Carta de Habilitação e o Sistema Geral de Preferências.



## CONCLUSÃO

É recorrente na historia brasileira a exposição das fragilidades institucionais do país, e a partir desta pesquisa, pode-se considerar o caso do setor automotivo sendo só mais um destes diversos pontos. A entrada de novos agentes no sistema internacional através do processo da globalização se mostrou necessária à capacidade dos Estados em lidar com esses agentes, e a maneira que o governo brasileiro lidou com essas novas peças que adentraram o grande tabuleiro de xadrez que é o sistema, revelou tamanha a incapacidade de gerir essa nova realidade. O regime de 1995, como demonstrado no primeiro capítulo deste trabalho, pode ser caracterizado mais como um ato de reação ao regime argentino do que propriamente um projeto de desenvolvimento, visto que, em 1996, um ano após sua implementação, já havia uma denuncia no âmbito da Organização Mundial do Comercio (OMC). Felizmente a MP 1024 (regime de 1995) foi renegociado com as partes reclamantes e acabou por ser reformulado dentro das normas do comercio internacional.

Em vista que todo esse processo poderia ser evitado devido aos diversos mecanismos oferecidos pela própria OMC em favor dos países em estágio de desenvolvimento, como a Carta de Habilitação e o Sistema Geral de Preferências, ambos como demonstrados no capítulo três, se enquadrariam na formulação do regime. Devido essas displicências, nos anos posteriores a reformulação do regime (segunda metade do governo FHC) acabou por evidenciar o ponto levantado por Strange (1991) que argumenta que os Estados controlam o acesso das empresas a seu território e mão de obra. Por outro lado, as Empresas controlam o acesso ao capital e a tecnologia. Aplicando ao caso, o setor de autopeças nacional desenvolvido durante o governo JK, acabou por torna-se vulnerável as grandes montadoras internacionais, pois acabaram perdendo sua proteção em prol dos benefícios concedidos para as corporações. No comparativo com a Índia foi demonstrado como as autoridades indianas lidaram com essa situação através do desenvolvimento de grupos nacionais de veículos automotores.

No programa INOVAR-AUTO buscou-se a correção da lacuna deixada pelo regime de 1995, através de incentivos fiscais, em especial, a taxa de IPI. O governo brasileiro tentou capitalizar investimentos nos setores de P&D em busca da experiência alcançada pela Índia. Porém, ao tentar diminuir essas assimetrias entre os fatores que geram dependência (tecnologia e capital) o programa INOVAR-AUTO também foi denunciado, chegando a ser

condenado pelo painel do Órgão de Solução de Controvérsias da OMC. Em resumo, o programa foi acusado por utilizar-se de práticas protecionistas, impedindo a prática de livre mercado, pois aqueles que não aderissem o programa não seriam capazes de competir no mercado nacional, e como demonstrado durante todo o trabalho o Brasil possui um mercado consumidor de aproximadamente 207,7 milhões de clientes que não pode ser ignorado pelas grandes empresas.

Sendo representante por volta de 11% do PIB brasileiro, mesmo com tantos problemas, o setor automotivo sempre estará na agenda do governo brasileiro. Determinante não somente no setor comercial civil, mas também na distribuição dos bens produzidos nas grandes e más estruturadas rodovias brasileiras, e também como fornecedor de máquinas automotor para o setor agrícola. O ROTA 2030, em primeira instância parece que está recebendo maior atenção na sua formulação, porém semelhante aos seus antecessores, se encontra em um cenário de instabilidade política e econômica.

Conclui-se então que essas assimetrias de dependência dos fatores conseqüentemente influenciam nas relações entre os atores, e que Estados com estruturas institucionais fragilizadas e com problemas de gestão acabam por minar seu poder de barganha na hora das negociações levando esses países a dependerem da utilização de mecanismos multilaterais. No caso do setor automotivo brasileiro a situação se eleva justamente pelo fato do Brasil não conseguir utilizar destes mecanismos, mas as autoridades brasileiras podem utilizar de um exemplo interno como o contencioso em relação às Medidas transitórias de salvaguarda sobre determinadas importações de tecidos de algodão e misturas de algodão originárias do Brasil (DS190), onde houve sucesso. Porém a insistência constante em políticas cíclicas e voltadas a pequenos grupos, reforça o argumento apresentando por Rathbun no segundo capítulo deste trabalho. Recapitulando, um Estado constrangido pela má habilidade administrativa de seus atores governamentais, esses que alinham seus interesses com os interesses de grupos paroquiais, acarreta numa ruptura na estrutura unitária do Estado, mitigando o poder coercitivo da entidade diante as demandas desses mesmos pequenos grupos.

## REFERENCIAS

- ALMEIDA, Tatiana Schmitz de. Exceções para países em desenvolvimento no sistema da OMC. **Revista científica intr@ciência**, n.3, p.19-85, 2011. Disponível <<http://uniesp.edu.br/sites/biblioteca/revistas/20170531152641.pdf>>. Acesso em: 6 julho 2018.
- AMÉRICO FREIRE et al. Adaptado de História em curso. O Brasil e suas relações com o mundo ocidental. Editora do Brasil; Rio de Janeiro: FGV, 2004.
- ANDRETA, Rugieri Tomaso. **Uma análise da política econômica a partir do desempenho da indústria automotiva brasileira no cenário econômico de 2003-2014**. 2014. 62 f. dissertação (Ciências Econômicas)- Universidade Federal do Rio Grande, Rio Grande, 2014. Disponível em: <[http://repositorio.furg.br/handle/1/6036/discover?filtertype=author&filter\\_relational\\_operator=equals&filter=Andreta%2C+Rugieri+Tomaso](http://repositorio.furg.br/handle/1/6036/discover?filtertype=author&filter_relational_operator=equals&filter=Andreta%2C+Rugieri+Tomaso)>. Acesso em: 17 set. 2018.
- ANFAVEA. **Produção de auto veículos cresce 15,2% em setembro**. Notícias 2013: Postado em 4 de out de 2013. Disponível em: Acesso em: 08 de junho 2018.
- ANFAVEA. **Produção em outubro é recorde histórico para o mês**. Notícias 2013: Postado em 06 de novembro de 2013. Disponível em: . Acesso em: : 6 julho 2018.
- ANFAVEA. **Produção até novembro de 2013 já supera resultado do ano anterior**. Notícias 2013: Postado em 05 de dezembro de 2013. Disponível em: . Acesso em: : 08 de junho 2018.
- ANFAVEA. **Anfavea divulga desempenho da indústria automobilística em março**. Notícias 2014: Postado em 4 de abril de 2014. Disponível em: . Acesso em: 6 julho 2018.
- ANFAVEA. **Anfavea apresenta resultado do setor automobilístico em novembro**. Notícias 2014: Postado em 4 de dezembro de 2014. Disponível em: <[http://www.anfavea.com.br/docs/04.12.14\\_PressRelease\\_Resultados\\_Novembro2014.pdf](http://www.anfavea.com.br/docs/04.12.14_PressRelease_Resultados_Novembro2014.pdf)> . Acesso em: 6 julho 2018.
- BRASIL. Decreto n. 350, de 21 de nov. de 1991. **Tratado MERCOSUL**, Brasília,DF, nov 1991. Disponível : <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1990-1994/d0350.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d0350.htm)>. Acesso em: 6 julho 2018
- BRASIL. Decreto n. 1.355, de 30 de dez. de 1994. **Tratado de Maraqueteche**, Brasília,DF, dez 1994. Disponível : <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/antigos/d1355.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/antigos/d1355.htm)>. Acesso em: 6 julho 2018
- COELHO, Diego Bonaldo; OLIVEIRA JUNIOR, Moacir de Miranda. A internacionalização de empresas na agenda governamental contemporânea de desenvolvimento: reflexões críticas e analíticas para os negócios internacionais. **Cad. EBAPE.BR**, Rio de Janeiro , v. 14, n. spe, p. 527-550, July 2016 . Available from <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1679-39512016000700527&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1679-39512016000700527&lng=en&nrm=iso)>. access on 22 Nov. 2017. <http://dx.doi.org/10.1590/1679-395117181>.
- CONGRESSO NACIONAL. Presidência da República Casa Civil. **DECRETO Nº 5.078**. 2004. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2004/decreto/d5078.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5078.htm)>. Acesso em: 20 jun. 2018. Anexo do Decreto 8168<[http://www.ibet.com.br/download/AnexoDecreto\\_8168.pdf](http://www.ibet.com.br/download/AnexoDecreto_8168.pdf)>
- DUTRA, Roberto. **O que muda com o fim do INOVAR-AUTO**: a chegada do programa ROTA 2030. 2017. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/economia/carros/o-que-muda-com-fim-do-inovar-auto-a-chegada-do-programa-rotas-2030-21790179>>. Acesso em: 10 jun. 2018.
- ESTRE, Felipe Bernardo. Poder, interdependência e desigualdade.. In: 3º ENCONTRO NACIONAL ABRI 2011, 3., 2011, São Paulo. **Proceedings online...** Associação Brasileira de Relações Internacionais, Instituto de Relações Internacionais – USP. Disponível em : <[http://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/19569/19569\\_1.PDF](http://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/19569/19569_1.PDF)> . Acesso em: 22 de Nov. 2017.
- FERNANDES, Carla Madalena Alves; BANDEIRA-DE-MELLO, Rodrigo; ZANNI, Pedro Pinto. O papel dos fatores políticos na internacionalização de empresas: o caso da Energias de Portugal (EDP) no Brasil. **Cad. EBAPE.BR**, Rio de Janeiro , v. 10, n. 2, p. 435-455, June 2012 . Available from

<[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1679-39512012000200011&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1679-39512012000200011&lng=en&nrm=iso)>. access on 22 Nov. 2017. <http://dx.doi.org/10.1590/S1679-39512012000200011>.

G1, O. Globo. **Entenda os pontos do programa Inovar-Auto condenados pela OMC**: a chegada do programa ROTA 2030 Organização Mundial do Comércio (OMC) também critica regras menos favoráveis a veículos importados, alvos do 'SuperIPI'. 2017. Disponível em: <<https://g1.globo.com/carros/noticia/omc-condena-beneficios-fiscais-do-inovar-auto-para-producao-nacional-de-carros.ghtml>>. Acesso em: 10 jun. 2018.

GRAZIANO, Luigi. O Lobby e o Interesse Público. **Rev. bras. Ci. Soc.**, São Paulo , v. 12, n. 35, p. , Oct. 1997 . Available from <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-69091997000300009&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-69091997000300009&lng=en&nrm=iso)>. access on 22 Nov. 2017. <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-69091997000300009>.

GREMAUD, A.M; VASCONCELOS, M.A.S. E TONETO JR, R. *Economia Brasileira Contemporânea*. 6ª ed. São Paulo: Atlas, 2006

GUEDES, Ana Lucia; FARIA, Alexandre. Globalização e investimento direto estrangeiro: um estudo exploratório da indústria automotiva brasileira. **Rev. Sociol. Polit.**, Curitiba , n. 19, p. 55-69, Nov. 2002 . Available from <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0104-44782002000200005&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-44782002000200005&lng=en&nrm=iso)>. access on 28 Aug. 2018. <http://dx.doi.org/10.1590/S0104-44782002000200005>.

GUIMARÃES, Lytton L. Política Externa e Segurança da Índia. Implicações para o Fórum IBAS. **Revista científica intellector**, n 9, p. 1-40, 2008. Disponível: <<http://www.revistaintellector.cenegri.org.br/ed2008-09/lyttonguimaraes-site.pdf>>. Acesso em: 6 julho 2018.

HOLLANDA FILHO, Sergio Buarque de. Nota: um regime sob consultas. **Estud. Econ.**, São Paulo , v. 34, n. 1, p. 215-238, Mar. 2004 . Available from <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0101-41612004000100007&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-41612004000100007&lng=en&nrm=iso)>. access on 22 Nov. 2017. <http://dx.doi.org/10.1590/S0101-41612004000100007>.

HOLLANDA FILHO, Sergio Buarque de. Nota: o estabelecimento de um regime automotivo diante da criação da OMC. **Estud. Econ.**, São Paulo , v. 33, n. 4, p. 771-792, Dec. 2003 . Available from <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0101-41612003000400006&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-41612003000400006&lng=en&nrm=iso)>. access on 22 Nov. 2017. <http://dx.doi.org/10.1590/S0101-41612003000400006>.

HUNTINGTON, S. Transnational organizations in world politics. In: LITTLE, R. e

SMITH, M. (eds.) **Perspectives on World Politics**. 2a. edição, Londres: Routledge, 1991.

KEOHANE, R.; NYE, J. S. Power and Interdependence: World Politics in Transition. Boston: Little, Brown, 1977.

KEOHANE, R.; NYE, J. S. *Transnational relations and world politics*. Cambridge: Cambridge University Press, 1971.

LOPES, Ademil Lucio. A Desconstrução da Indústria Automobilística Brasileira Constituída no Governo Jk Pela Política Setorial do Governo Fhc. **Revista Brasileira Multidisciplinar**, [S.l.], v. 9, n. 2, p. 125-144, jan. 2005. ISSN 2527-2675. Disponível em: <<http://www.revistarebram.com/index.php/revistauniara/article/view/271>>. Acesso em: 03 set. 2018. doi:<https://doi.org/10.25061/2527-2675/ReBraM/2006.v9i2.271>.

MANCUSO, Wagner Pralon. O empresariado como ator político no Brasil: balanço da literatura e agenda de pesquisa. **Rev. Sociol. Polit.**, Curitiba , n. 28, p. 131-146, June 2007 . Available from <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0104-44782007000100009&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-44782007000100009&lng=en&nrm=iso)>. access on 22 Nov. 2017. <http://dx.doi.org/10.1590/S0104-44782007000100009>.

MANCUSO, Wagner Pralon. O lobby da indústria no Congresso Nacional: empresariado e política no Brasil contemporâneo. **Dados**, Rio de Janeiro , v. 47, n. 3, p. 505-547, 2004 . Available from <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0011-52582004000300003&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0011-52582004000300003&lng=en&nrm=iso)>. access on 22 Nov. 2017. <http://dx.doi.org/10.1590/S0011-52582004000300003>.

MDIC, Assessoria de Comunicação Social. **Ministro Marcos Pereira lança Rota 2030 – Mobilidade e Logística**. 2017. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/index.php/noticias/2447-ministro-marcos-pereira-lanca-rotas-2030-mobilidade-e-logistica>>. Acesso em: 10 jun. 2018.

MONTEIRO, Jorge Vianna. Recuperação fragmentada e indústria da influência. **Rev. Adm. Pública**, Rio de Janeiro , v. 45, n. 6, p. 1993-2004, Dec. 2011 . Available from <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0034-76122011000600017&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-76122011000600017&lng=en&nrm=iso)>. access on 22 Nov. 2017. <http://dx.doi.org/10.1590/S0034-76122011000600017>.

MONTEIRO, Jorge Vianna. Rent seeking em tempos de crise. **Rev. Adm. Pública**, Rio de Janeiro , v. 43, n. 1, p. 257-266, Feb. 2009 . Available from <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0034-76122009000100012&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-76122009000100012&lng=en&nrm=iso)>. access on 22 Nov. 2017. <http://dx.doi.org/10.1590/S0034-76122009000100012>.

MONTEIRO, Jorge Vianna. Escolhas públicas de má qualidade e democracia representativa. **Rev. Adm. Pública**, Rio de Janeiro, v. 41, n. 4, p. 787-796, Aug. 2007. Available from <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0034-76122007000400008&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-76122007000400008&lng=en&nrm=iso)>. access on 22 Nov. 2017. <http://dx.doi.org/10.1590/S0034-76122007000400008>.

NASSER, Rabih Ali. *A OMC e os Países em Desenvolvimento*. 3ª ed. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

NYE, J. S. **Cooperação e Conflitos nas Relações Internacionais**: uma leitura para entender as principais questões da política mundial. 1. Ed. Nacional: GENTE, 2009. 400 p. v. 1.

PERES, HUGO FREITAS. O debate entre Neorrealismo e Neoliberalismo. Revista Intersaberes, Curitiba, ano 4, n 7, p. 69 – 88, jan/jun 2009. Disponível em: < <https://www.uninter.com/intersaberes/index.php/revista/article/viewFile/148/119>> . Acesso em: 22 de Nov. 2017.

RATHBUN, Brian. A rose by any Other Name: Neoclassical Realism as the Logical and Necessary Extension of Structural Realism. **Security Studies**, California, p. 294-321, 2008. Disponível: <<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/09636410802098917>> . Acesso em: 22 Set. 2018.

ROSA, Luiz Pinguelli. Índia: Aspectos Econômicos e Tecnológicos – Comparativamente ao Brasil. Congresso Índia, v 1, n3, p. 71-82, 2008. Disponível:< [http://funag.gov.br/loja/download/471-Conferencia\\_India.pdf](http://funag.gov.br/loja/download/471-Conferencia_India.pdf)>. Acesso em: 6 julho 2018.

SARFATI, Gilberto. Os limites do poder das empresas multinacionais: o caso do Protocolo de Cartagena. **Ambient. soc.**, Campinas, v. 11, n. 1, p. 117-130, June 2008. Available from <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1414-753X2008000100009&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-753X2008000100009&lng=en&nrm=iso)>. access on 22 Nov. 2017. <http://dx.doi.org/10.1590/S1414-753X2008000100009>.

SARFATI, Gilberto. Teoria das relações internacionais / gilberto Sarfati – São Paulo : Saraiva, 2005

SCHAPIRO, MARIO G.. O estado pastor e os incentivos tributários no setor automotivo. **Rev. Econ. Polit.**, São Paulo, v. 37, n. 2, p. 437-455, June 2017. Available from <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0101-31572017000200437&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-31572017000200437&lng=en&nrm=iso)>. access on 22 Nov. 2017. <http://dx.doi.org/10.1590/0101-31572017v37n02a10>.

SENHORAS, Eloi Martins. **Redução da carga tributária na indústria automotiva**. Jornal Folha de Boa Vista. 2012. Disponível em: <<http://works.bepress.com/eloi/254>>. Acesso em : 22 Nov.2017

SHAPIRO, H. A primeira migração das montadoras: 1956-1968. De JK a FHC: A Reinvenção dos carros. p.23-89, São Paulo: Scritta, 1997.

SKLAIR, L. **Globalization. Capitalism & its Alternatives**. 3a. edição, Oxford: Oxford University Press, 2002. Disponível em: < [https://www.tsu.ge/data/file\\_db/faculty\\_humanities/Sklair%20-%20Globalization.%20Capitalism%20and%20its%20alternatives.pdf](https://www.tsu.ge/data/file_db/faculty_humanities/Sklair%20-%20Globalization.%20Capitalism%20and%20its%20alternatives.pdf)>. Acesso em: 3 Out.2018

STOPFORD, J, e STRANGE, S. **Rival States and Rival Firms: Competition for World Market Shares**. Cambridge: Cambridge University Press, 1991.

VEIGA, JOÃO PAULO CÂNDIA. Regime automotivo brasileiro: negociações internacionais. **São Paulo Perspec.**, São Paulo, v. 16, n. 2, p. 76-81, June 2002. Available from <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-88392002000200009&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392002000200009&lng=en&nrm=iso)>. access on 22 Nov. 2017. <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-88392002000200009>.