



INNOVAR-AUTO: A CONDENAÇÃO DO BRASIL PERANTE A ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO

INNOVA-AUTO: A CONDEMNATION OF BRAZIL IN THE WORLD TRADE ORGANIZATION

Marlon Allan Borsatto¹

Vinícius Luan de Amorim²

RESUMO

O Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores (INNOVAR-AUTO) foi um projeto de incentivo à inovação tecnológica e concentração da cadeia produtiva de veículos automotores. Este programa estimulou o setor automotivo e proteger a produção nacional, através de incentivos fiscais para a indústria de automotores e tecnologia brasileira. A repercussão atingiu um nível internacional, atraindo olhares de países, blocos econômicos e organizações mundiais, pois, além de aumentar a produção nacional, este desencadeou um sistema protecionista que freou o avanço das importações de veículos e peças de automotores internacionais. O Japão e a União Europeia viram-se ameaçadas pela competitividade das peças brasileiras, alegando que programas brasileiros deixavam os produtos importados em desvantagem em comparação aos nacionais, por conta da diferença de preço das mesmas e por violar o Acordo sobre Medidas de Investimento Relacionadas ao Comércio (Acordo TRIMs). Sendo assim, foi aberto um processo de investigação (painel) após a União Europeia fazer uma denúncia contra o país em 2013 e o Japão também realizou uma acusação em 2015, tendo como finalidade a condenação brasileira. Com base nas contribuições e análise dos fatos, o presente artigo apresenta como objetivo geral a análise dos interesses da União Europeia e do Japão na demanda INNOVAR-AUTO que culminaram com a condenação do Brasil pela Organização Mundial do Comércio. Tendo em vista o

¹ Acadêmico do 7º período do Curso de Relações Internacionais na Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI), campus Balneário Camboriú. E-mail: marlonborsatto@edu.uniavali.br.

² Acadêmico do 7º período do Curso de Relações Internacionais na Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI), campus Balneário Camboriú. E-mail: vinicius_la007@hotmail.com.



objetivo proposto, a presente pesquisa também se propõe a contextualizar a iniciativa do governo brasileiro na execução do programa INOVAR-AUTO sob a perspectiva da indústria automotiva nacional e analisar a expansão da indústria automotiva brasileira no período do programa. O método de abordagem utilizado na pesquisa foi o indutivo e a técnica de pesquisa para obtenção dos dados foi a de pesquisa bibliográfica, realizada a partir de documentação indireta. A análise e interpretação dos resultados teve caráter qualitativo.

Palavras-chave: Acordo TRIMs. INOVAR-AUTO. Organização Mundial do Comércio. Órgão de Solução de Controvérsias. ROTA 2030.

ABSTRACT

The Incentive Program for Technological Innovation and Automotive Vehicle Productivity Chain (INOVAR-AUTO) was a project to encourage technological innovation and concentration of the motor vehicle production chain. This program stimulated the automotive sector and protected the national production, through fiscal incentives for the automotive industry and Brazilian technology. The repercussion reached an international level, attracting glimpses of countries, economic blocs and organizations worldwide, as well as increasing national production, this triggered a protectionist system that stopped the advance of imports of vehicles and parts of international automotive. Japan and the European Union were threatened by the competitiveness of Brazilian parts, claiming that Brazilian programs left imported products at a disadvantage compared to nationals because of their price difference and for violating the Agreement on Investment Measures Related to the Commerce (TRIMs Agreement). Therefore, a process of investigation (panel) was opened after the European Union makes a complaint against the country in 2013 and Japan also made an accusation in 2015, with the purpose of the Brazilian condemnation. Based on the contributions and analysis of the facts, this article presents as a general objective the analysis of the interests of the European Union and Japan in the INOVAR-AUTO demand that culminated in the condemnation of Brazil by the World Trade Organization. In view of the proposed objective, the present research also proposes to



contextualize the initiative of the Brazilian government in the execution of the INOVAR-AUTO program from the perspective of the national automotive industry and to analyze the expansion of the Brazilian automotive industry in the program period. The approach used in the research was the inductive one and the research technique to obtain the data was the one of bibliographical research, made from indirect documentation. The analysis and interpretation of the results was qualitative.

Keywords: Dispute Settlement Body. INNOVATE-AUTO. ROTA 2030. TRIMs Agreement. World Trade Organization.

INTRODUÇÃO

Quando se trata do contexto atual das relações internacionais, principalmente sobre o fenômeno relativamente recente das Organizações Internacionais, a Organização Mundial do Comércio é um exemplo singular. O seu caráter supranacional é único e inovador, embora seja alvo de críticas das linhas de pensamento mais nacionalistas. Entende-se que a presente pesquisa contribuirá para a discussão e inserção de um tema atual e importante no âmbito da academia.

Como objetivos específicos, a pesquisa se propõe: a) contextualizar a iniciativa do governo brasileiro na execução do programa INOVAR-AUTO sob a perspectiva da indústria automotiva nacional; b) analisar a expansão da indústria automotiva brasileira no período do programa; c) analisar os interesses e as “negociações” da União Europeia e do Japão para a abertura do painel contra o Brasil, bem como o “Rota 2030”, projeto que ocupou o lugar do programa INOVAR-AUTO.

Na primeira seção será abordada a crise que desencadeou o fomento a um programa de incentivo fiscal para as indústrias. A partir da crise de 2008 (crise financeira mundial), o Brasil implantou algumas medidas para incentivo tributário visando proteger a competitividade de produtores automobilísticos e tecnológicos internacionais.

Em face destes acontecimentos, a segunda seção abordará a implementação pelo governo brasileiro de um programa para incentivo das industriais nacionais, chamado Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia



Produtiva de Veículos Automotores (INOVAR-AUTO), que teve como objetivo reduzir o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para as montadoras instaladas no Brasil ou para aquelas que aqui pretendiam instalar-se.

Na terceira seção serão abordados os desfechos da denúncia contra o Brasil e os processos das negociações com a OMC que culminaram na sua condenação e trouxeram consigo um novo fomento a outro programa de incentivo fiscal para as indústrias de automotores e tecnologia, o “Rota 2030”.

Por fim, na quarta e última seção, serão apresentadas as características do novo projeto de incentivo à indústria automobilística tecnológica brasileira, o “Rota 2030”, programa sancionado pelo presidente Michel Temer no dia 11 de dezembro de 2018, através da lei nº 13.755 de 10 de novembro de 2018.

A pesquisa se propõe a identificar as possíveis facetas da condenação brasileira na OMC. Sobre esta perspectiva, serão indagados os processos que levaram à condenação, a partir da implementação do programa, até o fim deste, trazendo um novo de projeto de incentivo as empresas tecnológicas e automobilísticas brasileiras no cenário internacional.

A relevância do estudo do presente tema reside na análise da alternativa encontrada pelo governo brasileiro, na forma do programa INOVAR-AUTO, para fazer frente a crescente indústria automotiva internacional e, ao mesmo tempo, para conter os impactos da crise financeira global, na qual determinou uma demanda perante o Órgão de Solução de Controvérsias da OMC. A pesquisa pretende contribuir para a reflexão crítica acerca do Órgão de Solução de Controvérsias como fonte mediadora de conflitos no âmbito do comércio internacional.

O método de abordagem utilizado na pesquisa será o indutivo, no qual as análises das características dos fenômenos particulares servirão de base a conclusões de caráter genérico. A técnica de pesquisa para obtenção dos dados foi a pesquisa bibliográfica, realizada a partir de documentação indireta. A análise e interpretação dos resultados teve caráter qualitativo.

1 O IMPACTO DA CRISE DE 2008



Desde a crise financeira de 2008, vários países do cenário internacional perderam suas forças de mercado, por conta dos efeitos da crise. No Brasil, a crise de 2008 chegou com maior intensidade ao final de 2011 e início de 2012, trazendo uma avalanche de problemas econômicos ao atual governo.

Após três anos da quebra do banco Lehman Brothers, que foi influenciada pela crise hipotecária nos Estados Unidos, o Brasil criou o programa INOVAR-AUTO que incentivava muitos benefícios, entre eles, a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI). Segundo Lima e Deus (2013, p. 56):

Entre julho de 2007 e julho de 2008 houve uma apreciação de 17% da moeda brasileira. Entretanto, a partir de agosto de 2008, com a falência do Lehman Brothers, a crise financeira internacional aprofundou-se, aumentando fortemente a aversão ao risco que, desencadeou um generalizado movimento de fuga de capitais e forte desvalorização das moedas das economias periféricas, entre elas o Brasil.

Em função da crise e para evitar os impactos dela no Brasil, o governo em exercício optou por demandar uma medida política para incentivar as indústrias/montadoras nacionais a produzirem com competitividade. Neste momento é lançado o programa INOVAR-AUTO, como um projeto para alavancar a indústria e, por meio deste, é utilizado como tentativa de melhora da economia nacional.

Com a crise que afetou o mundo, o brasileiro teve seu dia-a-dia afetado também, como por exemplo: houve uma redução de crédito no mercado, pois, quando estourou a crise nos Estados Unidos, os investidores começaram a retirar seu dinheiro de ações ou de investimentos, porque havia uma incerteza sobre o balanço de algumas empresas ou bancos brasileiros, com isso, os investidores teriam que retirar seus dinheiros para cobrir despesas causadas pela crise; a moeda americana obteve uma grande alta, em 6 meses o dólar teve um aumento de R\$0,80 centavos. Com a alta do dólar somada a falta de crédito no Brasil prejudicou principalmente algumas empresas que possuíam dívidas em dólar e não estavam esperando as oscilações altas da moeda.

O dólar alto prejudicou consumidores que pretendiam viajar para o exterior, quem queriam adquirir produtos importados; redução dos juros no país, antes da crise, o Banco Central do Brasil (BC) vinha subindo os juros no país. De setembro a dezembro de 2008, a taxa básica de juros (SELIC) parou de subir, mas manteve-se



em 13,75% ao ano, até chegou a cair para a mínima de 8,75% entre o final de 2009 e o início de 2010. A redução dos juros foi mais uma forma de estímulo ao crédito no país e ao investimento por parte das empresas, aumentando o consumo.

De acordo com Lima e Deus (2013, p. 55-56 *apud* Freitas, 2009, p. 131):

[...] com a explosão da crise o primeiro efeito sentido pelo Brasil correspondeu à escassez de crédito internacional. Dado o papel fundamental das expectativas dos agentes, o setor bancário reagiu com muita prudência e retraiu consideravelmente o crédito na economia brasileira, levando, conseqüentemente, as empresas a reverem seus planos de produção e de investimento. A forte retração da oferta de crédito bancário tanto no mercado doméstico como a interrupção de linhas externas foram condições suficientes para provocar uma redução na demanda interna e ancorar as expectativas de inflação, já que desencadearam uma forte parada da atividade econômica nos últimos três meses de 2008. Esse último trimestre foi marcado pela rápida desaceleração da atividade econômica.

Visto o cenário da crise de 2008, o governo brasileiro viu-se com o dever de dar início e fomentar o programa INOVAR-AUTO, para que este alavancasse a economia nacional, e sobretudo, fizesse com que o Brasil obtivesse um viés competitivo no mercado internacional, principalmente em áreas cujo o produto obtenha alto valor agregado, encontrado em peças automobilísticas e tecnológicas. Todo este enredo desencadeou o estopim do programa.

2 O PROGRAMA INOVAR-AUTO

O programa INOVAR-AUTO é um fato reconhecido no âmbito da comunidade internacional. Este programa trouxe ao Brasil um crescimento não só para a área de automotores, mas, também para a economia local, desde municípios até o próprio país.

Segundo o Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (BRASIL, 2018

- A):

O Programa estimula a concorrência e a busca de ganhos sistêmicos de eficiência e aumento de produtividade da cadeia automotiva, das etapas de fabricação até a rede de serviços tecnológicos e de comercialização. Os incentivos tributários do Programa estão direcionados a novos investimentos, à elevação do padrão tecnológico dos veículos e de suas peças e componentes e à segurança e eficiência energética veicular.



Por conta da expansão brasileira em automotores, a ótica internacional de bens e produtos automotivos voltou-se para o Brasil. O país incentivava a concorrência de mercado através de isenções fiscais, tornando suas montadoras competitivas no cenário internacional. Cabe ressaltar que o setor automotivo representa em média 22% do PIB da indústria brasileira (BRASIL, 2019).

De acordo com Trevizani e Faria (2014, p. 2):

De acordo com o Decreto nº. 7.819/2012, o Programa “INOVAR-AUTO” enfatiza a competitividade, tecnologia e segurança empregada nos veículos produzidos e vendidos no Brasil, e também com foco ao meio ambiente. Todas as empresas do setor automobilístico podem aderir ao Regime em questão, desde que estejam devidamente enquadradas nas normas impostas na legislação.

A União Europeia e o Japão são concorrentes diretos ao Brasil. A União Europeia voltada a automotores e o Japão voltado a tecnologia. Com o crescimento brasileiro, o bloco econômico e o país asiático viram-se ameaçados por conta da diminuição de importação de peças e, em decorrência, perceberam seu espaço de mercado diminuir em relação as exportações. Outro fato importante a ser ressaltado é o protecionismo brasileiro, fazendo com que as peças automotivas oriundas de importação tivessem um valor de mercado maior.

É importante ressaltar que o simples fato das empresas automobilísticas se cadastrarem neste regime, lhes caberá a responsabilidade de cumprir com as exigências da legislação, qualificando seu processo de produção, promovendo a competitividade e a evolução tecnológica, visando a segurança, tanto para seus consumidores quanto para o meio ambiente. (EXAME, 2013)

O programa Inovar-Auto, depois de instaurado, conseguiu resultados fantásticos. Durante o período de 2012 a 2017, onde o plano estratégico foi aplicado, o carro nacional melhorou em 15.4% a eficiência energética em motores a gasolina e flex, por conta do incentivo a pesquisas e desenvolvimento. Segundo a avaliação do presidente da Associação Brasileira de Engenharia Automotiva (AEA), Edson Orikassa, “o feito alcançado pelo Inovar Auto quase não encontra paralelo no mundo, além de ter incentivado investimentos em novas fábricas, tecnologias e aumento da capacidade instalada” (FUTURETRANSPORT, 2017). Há que se considerar, ainda, que “o Inovar Auto introduziu o Brasil na corrida global pela eficiência energética. As



bases foram estabelecidas pelo governo em discussão com a indústria automobilística e entidades, como a AEA, que é vista como neutra” (FUTURETRANSPORT, 2017).

Quanto a crise de 2008, analisada na seção anterior, o programa automobilístico foi utilizado como “instrumento de defesa” brasileiro, para minimizar os efeitos do desequilíbrio econômico.

Segundo Ferreira Filho et al. (2013, p. 2) o governo federal adotou algumas medidas para a crise, dentre elas estão:

[...] como forma de minimizar os riscos futuros e os impactos da crise à economia brasileira em médio prazo, o governo federal introduziu o Plano Brasil Maior, que constitui a política industrial, tecnológica, de serviços e de comércio exterior para o quadriênio de 2011 a 2014. [...] Como parte da operacionalização do Plano Brasil Maior, em abril de 2012 o governo federal anunciou a criação de um novo regime automotivo brasileiro, o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores, denominado de Inovar-Auto. [...] O Inovar-Auto inclui a majoração do IPI (imposto sobre produtos industrializados) para 30% e prevê descontos progressivos sobre esta alíquota que são dados à medida que os requisitos do programa são atendidos.

O tema sobre a INOVAR-AUTO, além de necessário debate sobre o setor industrial brasileiro, implica discutir as negociações multilaterais levadas a cabo para fortalecer o processo de desenvolvimento tecnológico e automotivo, a efetividade de seus resultados, a governança global incumbida de tratar o tema e, sem dúvida, as alternativas de solução de controvérsias no âmbito da Organização Mundial do Comércio.

Sendo assim, como vislumbrado anteriormente, podemos observar que o programa de incentivo fiscal, INOVAR-AUTO, trouxe benefícios para a indústria automobilística e tecnológica brasileira, fazendo com que os impactos da crise fossem minimizados, por consequência do triunfo deste programa, instaurado em 2012.

3 OS DESFECHOS DAS NEGOCIAÇÕES JUNTO A OMC

A partir da entrada brasileira com seu programa de incentivo, os resultados internacionais tornaram-se perspectiveis, principalmente por parte da União Europeia e Japão. O bloco econômico europeu tem forte participação no mercado global de peças de automotores, de modo que o programa brasileiro influenciasse diretamente



os preços de seus produtos. Este impacto, juntamente com a denúncia sobre a anticompetitividade brasileira, fez com que deixasse explícito os interesses da União Europeia, pois seu mercado vinha perdendo força, perante a diminuição de importações brasileiras e menor preço de mercado das peças.

O mesmo fato acontece com o Japão, porém este país tem grande influência no mercado tecnológico. Com a implementação do programa, as indústrias brasileiras passaram a investir fortemente na tecnologia que, por consequência, diminuía a compra de produtos tecnológicos japoneses e elencava-se junto a outros países como produtores tecnológicos para automóveis. Estes fatos fizeram com que o bloco econômico e, posteriormente, o Japão, denunciasses o Brasil perante a OMC com base em alguns tópicos do Acordo TRIMs³.

De acordo com Hastreiter (2014, p. 465), o fator pela denúncia do programa foi o seguinte:

Artigo 3.1 do Acordo sobre Subsídios e Medidas Compensatórias. Em interessante estudo realizado inclusive anteriormente à reclamação europeia na OMC, já havia concluído pela contrariedade do Programa Inovar-Auto ao Acordo sobre Subsídios e Medidas Compensatórias, uma vez que a redução do IPI traria vantagens diretamente ligadas à exportação, beneficiando o exportador ou o produtor pelo incentivo ao uso de produtos nacionais em detrimento dos estrangeiros, sendo, portanto, um subsídio proibido.

Este pleito realizado por meio da União Europeia, foi aderido posteriormente pelo Japão, juntando-se ao bloco econômico europeu para a formalização do mesmo. De acordo com Castro e Silva (2016, p. 212):

Em 19.12.2013 a União Europeia (UE) formalizou Pedido de Consulta perante a Organização Mundial do Comércio (OMC) para que o Brasil explicasse, dentre outras medidas, os incentivos tributários previstos no INOVAR-AUTO por suposta incompatibilidade daquelas medidas com os tratados que compõem a OMC.

Na consulta formalizada na OMC, a UE citou que a moeda era uma das

³ O Acordo TRIMs estabelece regras sobre medidas governamentais relativas aos investimentos estrangeiros relacionadas ao comércio de bens, que violem o Artigo III (tratamento nacional) e/ou o Artigo XI (eliminação de restrições quantitativas) do GATT. Este acordo proíbe o condicionamento dos investimentos estrangeiros a requisitos de desempenho pré-determinados ou estabelecidos em favor do interesse nacional, como regras de conteúdo local e obrigação de exportar. Ressalte-se que este acordo somente se aplica ao comércio de bens, não regendo a comercialização de serviços.



barreiras para a entrada de seus produtos no Brasil, na qual reduzia lucros e também, justificou que os mesmos produtos se tornavam anticompetitivos, por conta da tamanha disparidade de preços.

Insatisfeita com as informações brasileiras prestadas na fase de consulta, a UE, em 31.10.2014, requereu o estabelecimento de painel, o que foi deferido pelo Órgão de Solução de Controvérsias da OMC na reunião de 18.11.2014, tendo sido o Painel instalado em 17.12.2014 e seus membros indicados em 16.03.2014 pelo Diretor-Geral da OMC. (CASTRO, SILVA, 2016, p. 212)

Após sua condenação, levantou-se hipóteses de que a UE e o Japão estariam de comum acordo para o requerimento de abertura do painel, pois os investimentos do bloco econômico e do país asiático estavam sendo prejudicados pela disparidade econômica dos produtos brasileiros.

O fato intrigante deste imbróglio é de que a OMC não tem como impor regras ao Brasil, mas a decisão permitiria que países que se sentissem atingidos pelas medidas elevassem a tributação para importações brasileiras – União Europeia e Japão. Porém, este fato aconteceu, sem nem mesmo, oficialmente, o Brasil ter negociado com os países envolvidos, fazendo com que deixasse em dúvida algumas ações tomadas pela OMC. O Brasil acatou a denúncia dos países requerentes (o que é comum países subdesenvolvidos fazer), após análise do órgão de apelação, que reverteu alguns pedidos dos países, porém, em contexto geral, o país brasileiro deu fim ao programa INOVAR-AUTO.

No atual contexto de programas incentivadores nacionais, as categorias que ligam tecnologia passam a adquirir cada vez mais importância tendo em vista que os mesmos têm maior valor agregado. Um novo conceito de programa brasileiro passa a ser discutido, pelo fato da condenação da INOVAR-AUTO; o novo programa chama-se: Rota 2030.

4 ROTA 2030: O NOVO PROGRAMA DE INCENTIVOS

O programa Rota 2030 visará, segundo Strafacci Neto (2017), “a recuperação da base de fornecedores, localização da tecnologia, reformas nas relações trabalhistas, eficiência energética, pesquisa e desenvolvimento, segurança, inspeção veicular, logística e sistema tributário”.



Conforme definido pela Lei n. 13.755, de 10 de dezembro de 2018, os objetivos do programa são:

Art. 7º Fica instituído o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, com o objetivo de apoiar o desenvolvimento tecnológico, a competitividade, a inovação, a segurança veicular, a proteção ao meio ambiente, a eficiência energética e a qualidade de automóveis, de caminhões, de ônibus, de chassis com motor e de autopeças.

Art. 8º O Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística terá as seguintes diretrizes:

I - incremento da eficiência energética, do desempenho estrutural e da disponibilidade de tecnologias assistivas à direção dos veículos comercializados no País;

II - aumento dos investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação no País;

III - estímulo à produção de novas tecnologias e inovações, de acordo com as tendências tecnológicas globais;

IV - incremento da produtividade das indústrias para a mobilidade e logística;

V - promoção do uso de biocombustíveis e de formas alternativas de propulsão e valorização da matriz energética brasileira;

VI - garantia da capacitação técnica e da qualificação profissional no setor de mobilidade e logística; e

VII - garantia da expansão ou manutenção do emprego no setor de mobilidade e logística. (BRASIL, 2018 - B)

Com o novo programa implantado, tem-se a expectativa de melhora e maiores investimentos em montadoras, indústrias, visando obter novamente a plena ação de desenvolvimento que se tinha no programa INOVAR-AUTO. Sob a sombra do antigo programa, este terá algumas diferenças nas questões fiscais, para que uma possível condenação não ocorra novamente, fazendo com que o programa se desenvolva da melhor forma, trazendo um novo aspecto e confiança para investimentos estrangeiros, bem como o crescimento nacional.

Segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA), em um de seus documentos institucionais, antes de ser aprovado o projeto, houve a afirmação e, também, manifestação de desejo da instituição para que o Rota 2030 tivesse como principais objetivos, os seguintes requisitos: a diminuição de gastos de CO² nos carros a combustão; vantagens a montadoras e fábricas de peças de carros elétricos e híbridos; apoio a pequenas e médias empresas fabris de peças; aumento e padronização de novos itens de segurança, bem como o incentivo a pesquisas para que se desenvolva as tecnologias e processos de fabricação dos produtos automobilísticos (ANFAVEA, 2018).



De acordo com o informativo da Machado Associados (2018, p. 1):

O Programa Rota 2030, por sua vez, sucessor do programa Inovar-Auto, encerrado em 31/12/2017, tem por objetivo apoiar o desenvolvimento tecnológico, a competitividade, a inovação, a segurança veicular, a proteção ao meio ambiente, a eficiência energética e a qualidade de automóveis, caminhões, ônibus, chassis com motor e autopeças.

Com o retorno de um projeto norteador para a indústria automobilística e para os seus desenvolvimentos tecnológicos, o Brasil retoma novamente ao cenário de notoriedade global neste ramo, visto que, apesar de ser um novo programa e mais restrito a condições impostas pela Organização Mundial do Comércio, o projeto buscará o desenvolver da cadeia nacional brasileira, visando sua projeção no mercado internacional – dando continuidade ao que o INOVAR-AUTO já fazia.

De acordo com um estudo político/econômico realizado em outubro de 2017 por Sturgeon, Chagas e Barnes (2017), foram definidas “sugestões gerais de política”, nas quais algumas serão analisadas, de forma sintética, a seguir.

Uma das sugestões é direcionada aos formuladores de políticas estratégicas brasileiras, onde ressaltam que o Brasil deve sinalizar rapidamente a retirada de suas políticas protecionistas, no qual, este deve ser realizado de forma clara e consistente. Cabe lembrar que o Brasil já foi acusado e denunciado – inclusive pela União Europeia – por desempenhar um caráter protecionista.

Como citado anteriormente, a abertura para o mercado internacional deve ser intensificada, visto que havia tal iniciativa no antigo programa. Em conformidade ao trabalho de abertura externa, deve-se estar a maximização das produções locais, para que elas estejam consistentes e preparadas para a projeção internacional, bem como para enfrentar a competitividade global.

Sendo assim, um dos meios para alcançar tal influência, pode ser encontrado na alavancagem de políticas públicas de incentivo a pesquisa; intensificação na oferta de cursos para aprendizagem industrial e suas vertentes, para que haja um engajamento maior dos brasileiros neste ramo econômico e criando, por consequência, novos empregos nacionais.

Em mais uma de suas sugestões, os autores supracitados evidenciam a importância de olhar para o futuro, principalmente quando se trata de carros elétricos e veículos menos agressivos ao meio ambiente. Quanto a isso, Sturgeon, Chagas e



Barnes (2017) apontam no sentido de desenvolver tecnologias para maior inovação das ideias sustentáveis e diminuir barreiras para produtos que auxiliarão nestes processos.

Outra recomendação é a de dar maior destaque aos fornecedores – no setor de serviços – e fomentar a área de consultoria, seja ela em inteligência artificial ou meios para facilitar algum processo da cadeia produtiva. Para os fornecedores, o Estado deveria trazer-los para o centro da distribuição, fazendo com que eles alcançassem novos patamares e com isso, aumentassem sua tecnologia e ascendessem para o mercado externo. Já a área de consultoria, alguns renomados autores incluem este ramo como um possível “quarto setor econômico”, juntando-se a agricultura, indústria e serviço. O número de consultorias está cada vez maior e tomando grande proporção no mercado, como também os analistas *ad hoc*, que utilizam de sua experiência em determinada área para auxiliar em um seguimento no qual é solicitado. (STURGEON, CHAGAS, BARNES, 2017)

Por ser um amplo projeto, este necessita de planos a longo prazo. Em entrevista (AUTODATA, 2017), o Secretário de Desenvolvimento e Competitividade do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, Igor Calvet, aborda sobre a importância do projeto:

[...] a política industrial não pode ser planejada com base em ciclos muito pequenos, porque as decisões de negócios geralmente são tomadas em ciclos mais longos. Portanto, esse é o espírito com o qual estamos iniciando as discussões da indústria automotiva entre o governo e o setor privado. Este é um setor muito importante para a nossa economia. Este representa cerca de 22% do nosso PIB.

Com esta e outras declarações, montadoras e indústrias nacionais mobilizam-se em busca de seu maior desenvolvimento. Em relato, o presidente da Volkswagen declarou que “a empresa já se mobilizou e tem um acordo com sindicatos por cinco anos, afim de dar maior segurança aos trabalhadores em sua empreitada automobilística” (AUTODATA, 2017).

Quanto aos incentivos fiscais, o novo programa contempla uma série de benefícios, nos quais serão apresentados a seguir, alguns deles: o poder executivo pode reduzir até aos dois pontos percentuais (2%) o IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) para os veículos que atendem eficiência energética; reduzir um ponto



percentual (1%) do IPI para veículos de tecnologia assistiva à direção; os veículos híbridos equipados com motor que utilize, alternativa ou simultaneamente, gasolina e álcool devem ter uma redução de, no mínimo, três pontos percentuais (3%) do IPI; deduzir trinta por cento (30%) do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), salvo regras previstas em lei, entre outros.

Com tais incentivos, o Brasil dá mais um passo junto a competitividade internacional, pois, cada vez mais empresas buscam alianças estratégicas com países que permitem que seus produtos atinjam mais mercados a preços competitivos. Os mesmos incentivos previstos em lei para as peças, serão dados aos produtos importados, havendo equidade – efeito de retaguarda, causada pela condenação do INOVAR-AUTO.

Para finalizar esta seção, vale destacar a importância do “RenovaBio”, uma Política Nacional de Biocombustíveis que pretende incentivar a linha energética nacional e descarbonizar os combustíveis brasileiros. Este, em suma, busca preservar e contribuir para as questões ecológicas do mundo, trazendo para o mercado a maior utilização de biocombustíveis (etanol, biogás, biodiesel e outros). Andando conjuntamente ao ROTA 2030, esta política pode ser altamente auxiliadora para o programa, visto que o país visa a longo prazo diminuir a circulação de automóveis agressores ao meio ambiente.

Um dado para este, é o de que até 2030, a geração de biocombustíveis pode diminuir dezoito bilhões de reais na importação de gasolina (MONTEIRO, 2017). Com isso, além de cooperar com o meio ambiente, aumentar a geração de produção nacional, gerará uma economia aos cofres públicos brasileiros.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O fenômeno do programa brasileiro de incentivo fiscal, trouxe à tona questões interessantes para as relações internacionais no âmbito das organizações e de países que estão diretamente ligados ao fato. Como evidenciamos ao longo deste trabalho, Brasil, União Europeia e Japão rivalizavam em um setor de mercado de extrema valia no cenário internacional e nacional.



<<https://www.machadoassociados.com.br/userfiles/Boletins/Governo%20Federal%200institui%20o%20Programa%20Rota%202030%20-%20Mobilidade%20e%20Log%203%ADstica.pdf>>. Acesso em: 05 jan. 2019.

BREVIGLIERI, Etiene M. Bosco; PEREIRA, Luciano Meneguetti. Os vinte anos da OMC, suas conquistas e desafios: uma análise do Brasil e o sistema de soluções de controvérsias. **Revista de Direito Internacional**, Brasília, v. 12, n. 2, 2014, p. 123-150.

BRASIL. Ministério da Economia, Indústria, Comércio Exterior e Serviços. **Setor automotivo**. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/index.php/competitividade-industrial/setor-automotivo>>. Acesso em 29 mar. 2019.

BRASIL. Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços. **Inovar-Auto**. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/index.php/competitividade-industrial/setor-automotivo/INOVAR-AUTO>>. Acesso em: 17 mar. 2018.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Organização Mundial do Comércio**. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/politica-externa/diplomacia-economica-comercial-e-financeira/132-organizacao-mundial-do-comercio-omc>>. Acesso em: 20 mar. 2018.

CASTRO E SILVA, Eric Moraes. Os benefícios tributários do programa INOVAR-AUTO e os princípios da nação mais favorecida e do tratamento nacional: uma análise dos argumentos dos painéis atualmente em curso contra o Brasil no órgão de solução de controvérsias da OMC. **Revista de Direito Internacional**, Brasília, v. 13, n. 3, 2016, p. 210-234.

EXAME. **Programa INOVAR-AUTO tem mais 4 empresas habilitadas**. 2013. Disponível em: <https://exame.abril.com.br/negocios/programa-INOVAR-AUTO-tem-mais-4-empresas-habilitadas/>. Acesso em: 20 mar. 2019.

FERREIRA FILHO, Valter Silva. et al. **Inovar-Auto & Alianças Estratégicas: Um novo cenário de cooperação para Montadoras e Fornecedores de Auto-peças**. 2013. Disponível em: <<http://www.cpge.aedb.br/seget/artigos13/53718660.pdf>>. Acesso em: 08 jan. 2019.

HASTREITER, Michele Alessandra. O acordo TRIMS e o programa “innovar auto”: medidas de investimentos no setor automotivo proibidas pela OMC. **Revista Jurídica-UNICURITIBA**, v. 4, n. 37, 2014, p. 444-479. Disponível em:



<http://revista.unicuritiba.edu.br/index.php/RevJur/article/view/1058/745>. Acesso em: 17 mar. 2018.

LIMA, Thaís Damasceno; DEUS, Larissa Naves. **A crise de 2008 e seus efeitos na economia brasileira**. 2013. Disponível em: <<https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:ZQVV6Wfav6QJ:https://bell.unochapeco.edu.br/revistas/index.php/rce/article/download/1651/922+&cd=1&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br>>. Acesso em: 26 abr. 2018.

MONTEIRO, Solange. **Novo impulso ao etanol: À espera do encaminhamento do programa RenovaBio ao Congresso, setor de etanol sonha com uma expansão estável**. 2017. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rce/article/viewFile/74862/71684>>. Acesso em: 07 jan. 2019.

FUTURETRANSPORT. Portal de notícias de transportes. **Inovar Auto é um sucesso, avalia AEA**. 2017. Disponível em: <<https://futuretransport.com.br/inovar-auto-e-um-sucesso-avalua-aea/>>. Acesso em: 08 jan. 2019.

AUTODATA NEWS AGENCY WEEKLY EDITION. **Rota 2030 will replace inovar-auto program**. São Paulo: Autodata, 2017. Mensal. Disponível em: <<http://www.autodata.com.br/revistas/revista/9dc892cc9641ba22d99fa371f55f398b.pdf>>. Acesso em: 03 jan. 2019.

STRAFACCI NETO, Gilberto. **Rota 2030: O "novo" INOVAR-AUTO. Setec Consulting Group** - Julho/2017. Disponível em: <http://setecnet.com.br/includes/artigo_rota2030.pdf>. Acesso em: 17 mar. 2018.

STURGEON, Timothy; CHAGAS, Leonardo Lima; BARNES, Justin. **Rota 2030: Updating Brazil's Automotive Industrial Policy to Meet the Challenges of Global Value Chains and the New Digital Economy**. World Bank Working Paper: Washington DC, 2017.

TREVIZANI, Ana Paula de Souza Bandeira; FARIA, Ana Cristina de. Impactos Tributários do INOVAR-AUTO em uma montadora de veículos automotores na região do Grande ABC (SP). **Anais do III SINGEP e II S2IS**, São Paulo, 2014. Disponível em: <<http://repositorio.uninove.br/xmlui/bitstream/handle/123456789/778/175.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 20 mar. 2018.