

**UNIVERSIDADE DO VALE DO RIO DOS SINOS – UNISINOS
CIÊNCIAS ECONÔMICAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ECONOMIA**

CARLOS JÚLIO SANTOS DE LEMOS

**AS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DE AUTOMÓVEIS
PARA O MERCOSUL ENTRE 1991 E 2006:
CRIAÇÃO OU DESVIO DE COMÉRCIO?**

São Leopoldo

2008

CARLOS JÚLIO SANTOS DE LEMOS

**AS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DE AUTOMÓVEIS
PARA O MERCOSUL ENTRE 1991 E 2006:
CRIAÇÃO OU DESVIO DE COMÉRCIO?**

Dissertação apresentada à Universidade do Vale do Rio dos Sinos - Unisinos, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Economia.

Orientador: Prof. Dr. André Filipe Zago de Azevedo

São Leopoldo

2008

CARLOS JÚLIO SANTOS DE LEMOS

AS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DE AUTOMÓVEIS

PARA O MERCOSUL ENTRE 1991 E 2006:

CRIAÇÃO OU DESVIO DE COMÉRCIO?

Dissertação apresentada à Universidade do Vale do Rio dos Sinos – Unisinos, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre Economia.

Aprovado em (dia) (mês) (ano)

BANCA EXAMINADORA

Angélica Massuquetti – Professora da Graduação em Economia da UNISINOS

Roberto Camps Moraes – Professor Permanente do PPGE em Economia da UNISINOS

Tiago Wickstrom Alves – Professor Permanente do PPGE em Economia da UNISINOS

Prof. Dr. André Filipe Zago de Azevedo

Visto e permitida a impressão

São Leopoldo, _____

Prof. Dr. André Filipe Zago de Azevedo
Coordenador Executivo PPG em Economia

DEDICATÓRIA

Aos meus pais que mesmo sem vivenciar a chamada era do conhecimento inequivocadamente apostaram na educação de qualidade. Sempre repetindo que o mais difícil seria aprender a ler e a escrever, pois o restante já estaria escrito.

AGRADECIMENTOS

Liderança

Ética

Normas

Organização

Racionalidade

Amizade

Esta é a Unisinos me fez entender que para saber temos que vivenciar o conhecimento...

Meu orientador, André Filipe Zago de Azevedo, amigo e paciente com os meus percalços, entendendo serem necessários para construção vivenciada do conhecimento como prescreve a Unisinos, zelando sempre por um ambiente de respeito e profissionalismo.

RESUMO

O crescimento da economia dos países está fundamentado no crescimento da economia mundial, que por sua vez depende do desenvolvimento do comércio entre estes países. A integração comercial entre países vem ocorrendo através de negociações multilaterais e acordos regionais. As teorias de comércio internacional demonstram que o incremento das relações internacionais promove ganhos econômicos e de competitividade aos países. No caso do Mercosul a partir de 1991, o fluxo comercial foi importante para os países-membros e vem se intensificando ao longo dos anos. O presente estudo investiga a existência de criação ou desvio de comércio no Mercosul dos produtos mais relevantes do capítulo 87 do Sistema Harmonizado (SH) de 1991 a 2006, englobando automóveis e suas partes, peças e acessórios, e sua relevância comparada às exportações mundiais totais, medidos pelo IOR - Índice de Orientação Regional e IVCR - Índice de Vantagens Comparativas Reveladas, respectivamente. Os resultados demonstram a existência de três períodos distintos para economia do Mercosul e apontam que naqueles produtos do setor automotivo em que houve o maior dinamismo das exportações brasileiras para o Mercosul, em função das preferências, o Brasil era pouco competitivo em relação ao resto do mundo, dando sinais da existência de desvio de comércio.

Palavras-chave::Automóveis, Mercosul, Orientação Regional.

ABSTRACT

The economic growth of countries is based on the growth of world economy, which in turn depends on the development of trade between these countries. The trade integration between countries has been occurring through multilateral negotiations and regional agreements. The theories of international trade show that the increase in international relations promotes economic gains and competitiveness. In the case of Mercosur since 1991 the trade was important for its members and has been intensifying over the years. This study investigates the existence of creation or diversion of trade and start making comparison of the products most relevant in Chapter 87, from 1991 to 2006, including cars, parts and accessories in the Mercosur and its relevance compared to total world exports, as measured by the ROI - Regional "Orientation" Index and RCA - "Revealed" Comparative Advantage, respectively. The results show the existence of three distinct periods for the economy of Mercosur and suggest that those products in the automotive sector which showed the greater dynamism in Brazilian exports to Mercosur, due to preferences, Brazil was not competitive compared to the rest of the world, giving signs of the existence of trade diversion.

Keywords: Automobiles, Mercosur, Regional Orientation.

ABREVIATURAS

OMC – Organização Mundial do Comércio

GATT - General Agreement on Tariffs and Trade

APC – Acordo Preferencial de Comércio

IVCR – Índice de Vantagens Comparativas Reveladas

IOR – Índice de Orientação Regional

PICE – Política Industrial e de Comércio Exterior

MDIC – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior

MERCOSUL – Mercado Comum do Sul

UA – União Aduaneira

UE – União Européia

RA – Regime Automotivo

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 – Principais medidas do governo brasileiro para o setor Automotivo 1990/1998.....	23
TABELA 2 – Principais medidas do governo brasileiro para o setor 1990/1998.....	25
TABELA 3 – Tarifa Externa Comum do Mercosul Prevista para 2006 (Nominal e Efetiva por atividade.....	27
TABELA 4 – Importações Brasileiras Cap. 87 de origem da Argentina e Mercosul	37
TABELA 5 – Produção Industrial Automóveis Argentina (em unidades)	39
TABELA 6 – IOR / IVCR 1991 a 2006.....	50
TABELA 7 – IOR / IVCR 1991 a 1998.....	52
TABELA 8 – IOR / IVCR 1999 a 2002.....	55
TABELA 9 – IOR / IVCR 2003 a 2006.....	57
TABELA 10 – Resumo dos Índices.....	58

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1: Comparativo da Produção de Automóveis no Brasil e na Argentina.....	32
GRÁFICO 2: Produção Brasileira Veículos e Exportação para Mercosul 1991 a 2006.....	34
GRÁFICO 3: Participação do Mercosul na pauta de exportações brasileiras do capítulo 87	35
GRÁFICO 4: Produção de Automóveis Argentina (1990 a 2006 em unidades)	40
GRÁFICO5: Importação Argentina de Veículos Fabricados no Brasil (1991/2006).....	41
GRÁFICO6: Participação Brasileira do setor automotivo na pauta de exportação do Mercosul.....	44

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	12
2 O MERCOSUL E A LEGISLAÇÃO DO REGIME AUTOMOTIVO.....	16
2.1 A OMC E O REGIONALISMO	16
2.2 INICIO DO MARCO LEGAL DO MERCOSUL.....	17
2.3 REGRAS INICIAIS DO SETOR AUTOMOTIVO: PERÍODO DE TRANSIÇÃO (1991- 1994).....	18
2.4 PERÍODO DE 1995 A 2000.....	21
2.5 REGIME DE TRANSIÇÃO DE 2001 A 2005	24
2.6 PERÍODO DE 2006 A 2008.....	29
3 OS MERCADOS ARGENTINO E BRASILEIRO	31
3.1 COMPLEXO AUTOMOTIVO BRASILEIRO	33
3.2 COMPLEXO AUTOMOTIVO ARGENTINO.....	37
4 A COMPETITIVIDADE DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DO SETOR AUTOMOTIVO PARA O MERCOSUL.....	43
4.1 A COMPETITIVIDADE EM TRÊS PERIODOS	44
4.2 O EFEITO MERCOSUL NO SETOR AUTOMOTIVO	46
4.3 PERÍODO (1991-2006): VISÃO GERAL DOS PERÍODOS.....	49
4.4 PRIMEIRO PERÍODO (1991-1998): CRESCIMENTO DAS EXPORTAÇÕES INTRABLOCO.....	50
4.5 SEGUNDO PERÍODO - 1999 A 2002	54
4.6 TERCEIRO PERÍODO - 2003 A 2006.....	56
5 CONCLUSOES	59
ANEXO A – CAPÍTULO 87 DA TARIFA EXTERNA COMUM.....	67
ANEXO B – FLUXO COMERCIAL – BRASIL x ARGENTINA NO SETOR AUTOMOTIVO de 1991 a 2006.....	74
ANEXO C – FLUXO COMERCIAL BRASILEIRO NO MERCOSUL NO SETOR AUTOMOTIVO de 1991 a 2006.....	75

ANEXO D – NORMATIVAS DO ACORDO BILATERAL ACE-14	76
ANEXO E – SISTEMA HARMONIZADO DO MERCOSUL – NCM/SH	77
ANEXO F – 35º PROTOCOLO ADICIONAL DO ACE N. 14.....	79
ACORDO SOBRE A POLÍTICA AUTOMOTIVA COMUM ENTRE A REPÚBLICA ARGENTINA E A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL	79

1 INTRODUÇÃO

O Mercosul surgiu com o objetivo de proporcionar a seus países-membros um melhor desempenho econômico, especialmente através da eliminação de barreiras alfandegárias no comércio intrabloco.¹ Uma série de tentativas anteriores de integração econômica foram realizadas pelos países da América Latina, através de Acordos Preferenciais de Comércio (APC), incluindo a Associação Latino Americana de Livre Comércio (ALALC) nos anos 1960 e a Associação Latino Americana de Desenvolvimento e Intercâmbio (ALADI) nos anos 1980, envolvendo a quase totalidade dos países da região. Observou-se que o número de países nestas associações dificultava acordos e objetivar uma integração latino-americana. Devido a esta incapacidade de atingir os objetivos propostos, mais recentemente os países passaram a buscar a integração com um número menor de parceiros.

O Tratado de Assunção, firmado por Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai em 26 de março de 1991 foi o instrumento jurídico fundamental do Mercosul. Instituiu-se um pacto que não criou um mercado comum, mas definiu objetivos do processo de integração e mecanismos para alcançá-los. O Tratado ratificou a decisão dos quatro países de ampliar as dimensões de seus mercados nacionais como forma de alcançar uma melhor inserção na ordem econômica internacional, crescentemente marcada pela globalização e pela regionalização. O objetivo principal deste tratado, foi dar contornos de um amplo espaço econômico integrado, cuja primeira etapa consistiu na formação de uma união aduaneira, a ser consolidada progressivamente até alcançar etapas mais avançadas de integração econômica.

A formação do Mercosul teve efeito imediato sobre os fluxos de comércio de seus países-membros. O intercâmbio comercial intrabloco cresceu 300% nos primeiros anos de sua formação, no período 1991-1996, atingindo em torno de US\$ 20 bilhões ao final de 1998.² Esse desempenho comercial transformou o Mercosul em um bloco econômico relevante no cenário internacional.

¹ Outros exemplos de acordos recentes envolvendo um grupo menor de países são eles, a Comunidade Andina e o Caricom.

² <http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivo/publicacoes/sdp/acoSetAumComIndBrasileira>.

Um dos setores mais importantes no processo de integração do bloco foi o automotivo, que registrou crescimento expressivo no fluxo de comércio intrabloco desde 1991. As exportações brasileiras do setor automotivo para o Mercosul cresceram 12,7% já na sua criação (1990 a 1991) e atingiram quase 50% das exportações totais brasileiras do setor automotivo, em 1996, pico máximo da participação do bloco. Entre 1991 e 1997, as exportações do setor automotivo do Brasil para o Mercosul passaram de US\$ 371,6 milhões para US\$ 2,2 bilhões, sendo mais de 90% para a Argentina, concedendo à indústria automobilística nacional “um mercado cativo”. Por outro lado, Krugman e Obstfeld (2005, p.184) salienta que mesmo sendo o bloco capaz de aumentar o comércio intraregional, como de fato aconteceu, “a teoria das áreas preferenciais nos diz que isto não seja necessariamente bom”, pois o novo comércio intrabloco pode ser resultado de desvio de comércio, em detrimento do resto do mundo. Associações de fabricantes como Anfavea e Adefa, consideraram os efeitos das crises Mexicana, da Ásia e o próprio amadurecimento do setor foram determinantes, pela redução no fluxo de comércio entre o final dos anos 1990 e 2002. Esta perda de fôlego do setor automotivo representou uma queda de 27,82%, nas exportações para o bloco. Entretanto, a partir dos anos seguintes, a participação da exportação brasileira do setor para o Mercosul voltou a crescer, atingindo 29,45% em 2006.

Os países geralmente conferem ao setor automotivo grande importância estratégica para o desenvolvimento industrial, em função de suas difundidas repercussões econômicas. Krugman e Obstfeld (2005) relata que o Brasil foi beneficiado com a criação do Mercosul, considerando o atraso industrial nos demais parceiros e o protecionismo do bloco em relação ao resto do mundo, dando ao Brasil um mercado cativo para comércio de automóveis. Desde a criação do bloco, as trocas comerciais nos quatro países têm evoluído continuamente e mais parcerias empresariais foram formadas neste período, num processo de especialização e complementaridade (LA PLANE; SARTI apud MOREIRA; MELO, 2002). Até 2006, oito montadoras instalaram-se na Argentina, o Brasil possui dezoito plantas automotivas, com quarenta fábricas localizadas em oito estados. Somadas a produção brasileira e argentina de 2006, 3,043 milhões de unidades, posicionando o Mercosul como sexto colocado no ranking mundial, atrás do Japão, Estados Unidos, da China, Alemanha e Coreia do Sul (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES, 2008).

O tema justifica-se, tendo em vista o forte aumento do comércio intrabloco entre 1991 e 2006, que mesmo não tendo inicialmente aparato legal apropriado para um comércio pleno e livre entre os países do Mercosul, mostrou que os países tinham afinidade comercial e poderiam ter complementaridade na indústria automotiva. O que torna relevante o estudo da criação ou desvio de comércio como feito por Yeats (1997) que apontou a existência de desvio de comércio em uma série de setores do bloco, por estender o prazo por ele estudado e apontar os produtos mais dinâmicos. Esta dissertação tem como objetivo principal investigar a ocorrência de criação ou desvio de comércio no setor automotivo do Mercosul. Para tanto, se objetiva traçar um comparativo dos avanços do comércio de automóveis no período 1991-2006, buscando identificar em quais produtos houve uma reorientação dos fluxos comerciais do setor para dentro do bloco e se esses eram competitivos.

O Índice de Orientação Regional (IOR) é empregado para avaliar o grau de reorientação comercial dos produtos do setor automotivo, enquanto a competitividade é mensurada pelo Índice de Vantagens Comparativas Reveladas (IVCR), originalmente empregadas por Balassa (1965). A escolha dos métodos de mensuração de competitividade e orientação regional recai sobre o IOR e IVCR, pois se aderem fortemente a análise pretendida e apresentam a principal vantagem de só requerer para seu cálculo estatísticas de comércio internacional amplamente disponíveis em níveis bastante elevados de desagregação e disponibilizados anualmente, permitindo análise da evolução dos produtos face ao cenário e legislação tarifária.

Assim, se aqueles produtos automotivos que registraram a maior variação de comércio para dentro do bloco não forem competitivos é possível afirmar que o bloco estaria desviando comércio nos produtos desse setor, especialmente se sobre esses produtos incidir um grau de protecionismo em relação aos países não-membros superior à media praticada pelos países do bloco.

Esta dissertação está dividida em quatro capítulos, além desta introdução. O segundo capítulo trata das principais medidas adotadas pelo bloco referentes ao setor automotivo, para ampliar o mercado interno e aumentar a inserção dos países signatários na economia internacional.

O terceiro examina as principais características do setor automotivo no Brasil e na Argentina, com ênfase na produção e comércio exterior. Já o quarto capítulo faz a análise da criação e desvio de comércio no bloco através do IOR e do IVCR, enquanto o quinto capítulo trata das considerações finais.

2 O MERCOSUL E A LEGISLAÇÃO DO REGIME AUTOMOTIVO

2.1 A OMC E O REGIONALISMO

Observa-se nos signatários da OMC, ex-General Agreement on Trade and Tariffs (GATT) a importância que esta organização dava à formação de APC, especialmente na forma de uniões aduaneiras. Tal organização reconhece a contribuição destes APC para a expansão do comércio, através de uma maior integração das economias, mesmo que de forma preferencial. As condições para a formação dos APC estão regulamentadas no GATT, desde o seu início em 1947, pelo Artigo XXIV e é aplicado para APC entre países desenvolvidos. Esse artigo é considerado uma exceção ao Artigo I, que versa sobre o princípio da “nação mais favorecida”, que prega a não discriminação entre as nações.

O Parágrafo 5º do artigo XXIV determina que “os direitos e outros regulamentos ao comércio impostos com a criação de uma união aduaneira não devem, no seu todo, ser maiores ou mais restritivos que a incidência geral dos direitos e regulamentos de comércio aplicados pelas partes antes da formação da união.” Paralelamente, o parágrafo 8 estabelece que os direitos e outros regulamentos mantidos em cada uma das partes e aplicados na formação de áreas de livre comércio, “não devem ser mais altas ou mais restritivas do que os direitos e outros regulamentos de comércio existentes antes da formação da zona”.

Além do artigo XXIV, a OMC também estabeleceu um conjunto de regras para a formação de APC entre países em desenvolvimento, a chamada *Enabling Clause*. A “enabling clause” ou cláusula de habilitação é uma espécie de consentimento do órgão para manter harmonia de funcionamento com demais atores do cenário internacional. Ela surgiu no final da Rodada de Tóquio, em 1979, no âmbito da 34ª Reunião do “Grupo Quadro Jurídico” quando se promoveu mudanças no Acordo Geral. No texto, conhecido como “Tratamento Diferenciado e Mais Favorável, Reciprocidade e Participação Mais Completa dos Países em Vias de Desenvolvimento” inseriram-se dois princípios¹: cláusula de habilitação e cláusula

¹ Decisão de 28 de novembro de 1980, doc. L/4903 (publicado in GATT Basic Instruments and Selected Documents, 36th. Supplement, março 1981, p. 203-205). Disponível em: www.mre.gov.br.

evolutiva. A primeira é o princípio que tornou legal o registro no quadro do GATT (em prol de “nações menos favorecidas”, como cita o § 1 do artigo XXIV) a possibilidade de um tratamento especial a países em vias de desenvolvimento pela outorga legítima dos países mais industrializados (ver, p.ex. KRUEGER, 1985; GIBBS, 1998; THORSTENSEN, 1999). A segunda, também chamada de “cláusula de retorno gradual” refere-se ao retorno de um Estado, que gozava de tratamento diferenciado mais favorável, a renunciar a esta condição. Estas cláusulas são facultativas, mas vistas como parte dos trâmites do GATT (razão pela qual o Mercosul foi notificado a OMC) depois transferido à OMC pela Rodada Uruguai em 1994. Em levantamento realizado até 2007, Azevedo (2006) comenta que a grande maioria dos APC, 380 ao todo, foram notificados a OMC a partir de 1990.

No texto que segue abordam-se a seqüência de fatos mais significativos relacionados ao setor automotivo, iniciando nas três primeiras seções com a criação do Mercosul, a legislação do setor automotivo e suas regras iniciais, as antecipações e a formulação de um regime automotivo. Nas três últimas, tratam-se dos avanços e crises no setor automotivo, o Acordo de Complementação Econômica (ACE) e seus protocolos adicionais e, por fim, os contínuos adiamentos para o início do livre comércio entre os países-membros.

2.2 INICIO DO MARCO LEGAL DO MERCOSUL

O início do processo de integração do Mercosul se deu a partir da Declaração de Iguazu, em novembro de 1985. No ano seguinte, em 29 de julho de 1986, ocorreu a assinatura, na cidade de Buenos Aires, da Ata para a Integração Argentino-Brasileira. Por meio desta, foi estabelecido o Plano de Integração e Cooperação Econômica (PICE). Em maio de 1987, conforme a Ata de Montevideu, Argentina e Uruguai decidiram continuar o aprofundamento das relações entre os países para cooperação e integração fronteiriça (TRICHES, 2003; CAMPBELL et al., 2000). Argentina e Brasil, no final de novembro de 1988, reiteraram no Tratado de Integração, Cooperação Econômica e Desenvolvimento, a necessidade da criação de um mercado comum, permitindo aos outros países latino-americanos se unirem ao bloco. Esse tratado estabelecia, entre outros itens, um prazo de 10 anos para a remoção de tarifas no comércio bilateral.

Em 1990, os então presidentes Menem e Collor resolveram antecipar para 31 de dezembro de 1994 a criação do mercado comum, o qual, em março de 1991, fixou metas, prazos e instrumentos, através do Tratado de Assunção. Três meses depois, foi aprovada a redução tarifária de 47%, a partir de 30/06/1991, sobre produtos comercializados no Mercosul, assim considerada a primeira etapa para eliminação de barreiras alfandegárias do bloco (Tratado de Assunção Anexo 1, artigos do 1º ao 5º, início do processo de desgravação). Mas o tratado necessitava ainda da chamada “personalidade jurídica” que lhe foi agraciada pelo Protocolo de Ouro Preto, em dezembro de 1994.

2.3 REGRAS INICIAIS DO SETOR AUTOMOTIVO: PERÍODO DE TRANSIÇÃO (1991-1994)

De acordo com Veiga (1999), de 1990 a 1991, encerrou-se a fase de discriminação sobre o comércio intrabloco. Após 1992 iniciou-se o processo de redução das alíquotas de impostos e margens de ganhos da indústria dos vários setores. Em 1994, reduziu-se o tarifário aduaneiro para veículos e peças. A partir de 1995, conforme Negri (1999), com a crescente importação de veículos e com receio do desvio de investimentos para a Argentina, os brasileiros começaram a reverter à abertura do setor e o imposto de importação que estava em 20% em 1994, passa a 32% a partir de 1995, atingindo 70% no mesmo ano. Além disso, o governo brasileiro editou a MP 1.024, que arrefeceu as negociações até 1999, quando os dois países reconhecem seus respectivos acordos automotivos. Na seqüência, os acontecimentos observados não ocorrem com a finalidade de resolver assimetrias, mas sim no terreno da disputa de vantagens, Brasil e Argentina editam leis favorecendo a rápida instalação de montadoras estrangeiras (por exemplo, garantindo a redução de impostos) ou leis aumentando índices de autopeças em automóveis exportados ao parceiro, que apenas postergaram o cronograma da Política Automotiva Comum do Mercosul (PACM).

Nesta fase, o Acordo de Complementação Econômica (ACE) nº.014² foi o instrumento que regulou o setor automotivo, com o objetivo de estabelecer o Mercado Comum e promover a complementação econômica da indústria, por intermédio do aumento dos fatores de produção e da capacidade competitiva dos países signatários. Este acordo, com vigência desde

² www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=1609-33k -. Acessado em 26/05/2008.

20 de dezembro de 1990, foi e é uma das ferramentas de equilíbrio dinâmico entre Brasil e Argentina, que vem sofrendo alterações através dos protocolos adicionais, buscando a equidade regional.

O Protocolo de Ouro Preto criou as chamadas de listas de adequação³, as quais contêm um rol de produtos ditos “sensíveis”, cujas tarifas intra-regionais são maiores do que zero. Mas estas somente passaram a vigorar depois das decisões do Conselho do Mercado Comum (CMC nº 22,24/94 e 21/95), assim como as listas de exceção que relacionam produtos com tarifas diferentes àquelas definidas na Tarifa Externa Comum (TEC). Em 1995, os produtos automotivos foram excluídos da liberação tarifária incorporada ao acordo sobre política automotiva entre os dois países. No Protocolo de Ouro Preto também foram aprovadas listas nacionais de produtos em regime de adequação final à união aduaneira, a criação do comitê técnico encarregado de definir, antes de dezembro de 1997, o regime comum para o setor automotivo, o qual deveria entrar em vigor em janeiro de 2000 e o acordo bilateral Brasil-Argentina sobre internação de bens de zonas francas. No artigo 10º deste mesmo Protocolo, já aparece um dispositivo para criação de um grupo de trabalho para regular o setor automotivo, estabelecer uma Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) e no seu artigo 12º, estava previsto um plano tarifário “decrecente, linear e automático” para produtos do regime de origem até 2001.

A partir do final de 1994, os estados componentes do Mercosul se propuseram a montar uma proposta⁴ para a redução total de tarifas, eliminação de incentivos regionais e uma tarifa externa comum em substituição à tarifa aduaneira do Brasil - TAB (Decreto 1.343/94). Esta tarifa seria aderente aos países do bloco econômico contemplando o setor automotivo (Dec. CCM 29/94) até o final de 1997. Durante este período Argentina, Brasil e Uruguai, tornaram a rever seus acordos de comércio, pretendendo alinhar objetivos até janeiro de 1995 para melhor acesso de mercadorias aos países do bloco. Estava sendo considerado o fluxo de veículos, caminhões e ônibus livre de quotas ou tarifas para montadoras estabelecidas nos Estados-Parte.

³ Cabe esclarecer que as listas nacionais de exceção da Argentina, Uruguai e Paraguai incluíam 232, 212 e 210 produtos, respectivamente, enquanto as listas de adequação apresentavam 221, 950 e 427 produtos, respectivamente.

⁴ Decisões do CCM 16-despachos aduaneiros, 17-valor aduaneiro das mercadorias, 20-políticas que distorcem a competitividade, 21/94 - defesa da concorrência, 22/94-TEC, 23 e 24/94-regime de origem e adequação, 25/94-código aduaneiro do Mercosul.

Estas questões tarifárias sempre foram um dos pontos difíceis para os países do bloco, conforme Sarti (2001, p.76), pois “as negociações relacionadas ao aperfeiçoamento do arcabouço normativo do Mercosul não chegaram a bom termo até o presente momento”, ou seja, há pouco vigor do conjunto legal e institucional no Mercosul, o qual induz a alguns desníveis de competitividade nos diversos setores produtivos dos países e isto não tem contribuído para um acordo definitivo. Nesta revisão de acordos⁵, estava presente a discussão sobre as autopeças argentinas em carros brasileiros e vice-versa, motivados pelo programa do “carro popular” brasileiro, pois a Argentina estava com vantagem por montar automóveis populares (com 20% a mais de peças argentinas) considerados nacionais no Brasil⁶.

A redução de impostos para o setor automotivo brasileiro ocorreu em 13/06/1995, através da MP 1024, permitindo às montadoras autorizadas importar veículos com 50% de preferência tarifária se fossem instaladas nas regiões centro-oeste e nordeste do país. A MP 1024, propiciou que novas plantas fossem instaladas no Paraná, em Minas Gerais, no Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, na Bahia em Goiás e em São Paulo, conforme negociações caso a caso. No estado de São Paulo algumas unidades (Kia, Toyota, GM e Honda) foram instaladas fora da região metropolitana, mas outros investimentos em ampliação e reestruturação foram aplicados na região do ABC. Em Minas Gerais a Fiat também investiu em Betim e em Belo Horizonte. Outro aspecto que chama a atenção é o de que o mercado brasileiro recebeu novos competidores que passaram a produzir internamente, e que antes apenas importavam, como por exemplo, Honda, Renault e Peugeot.

Esta medida unilateral desagradou aos demais países do Mercosul, que não queriam perder o crescimento médio anual de 29,5% do comércio intrabloco, obtido entre 1991 a 1995. A Argentina, em especial, sempre muito representativa para os fluxos de comércio intrabloco, recebeu 75% dos investimentos brasileiros (US\$ 262 milhões) no Mercosul. Destes, foram direcionados à indústria automobilística e de autopeças US\$ 72,66 milhões (BID-Intal, 1996). Argentina e Brasil resolveriam parcialmente estas questões sobre investimentos estrangeiros e conforme a decisão CCM 70/00 buscavam uma “definição de um regime que permita a adequação definitiva do setor automotriz à união aduaneira”.

⁵ A discussão com relação as autopeças se refere ao fato de que houve redução de tarifas de importação de autopeças e a exigência do governo argentino, buscando vantagem, de um conteúdo nacional maior destas autopeças para carros enviados ao Brasil.

⁶ Dec. CCM 29/94 – Acordo bilateral Brasil-Argentina – anexo automotriz, item d.

Contudo, deve-se salientar que a maioria das montadoras brasileiras e argentinas era (e são até hoje) de mesma bandeira, portanto na realidade o ajuste brasileiro, apoiado por um forte *lobby* das montadoras brasileiras, propunha uma resposta ao programa de incentivos argentino que já vigorava naquele país beneficiando apenas as suas fábricas .

O período que vai de 1994 até o início de 1995 foi caracterizado pelo fim das negociações na chamada Câmara Setorial que trata de assuntos relacionados ao setor automotivo e pela redução das alíquotas de importação de veículos e peças. Em setembro de 1994, o Imposto de Importação (II) atingiu seu nível mais baixo, 20%, com a antecipação da TEC do Mercosul.

2.4 PERÍODO DE 1995 A 2000

No início de 1995, em resposta ao crescimento das importações de veículos e a preocupação com possível desvio de investimento estrangeiro para a Argentina, a abertura do setor automotivo começou a ser revertida, elevando-se inicialmente o imposto de importação para 32%, em fevereiro, e depois para 70%, em março. Além das dificuldades setoriais, a fragilidade nas contas externas, particularmente após a crise mexicana, também influenciou as decisões de governo na época. A retomada de uma política industrial para o setor automotivo inicia-se com a edição de novo programa de incentivos setoriais.⁷

Com o fim das negociações na Câmara Setorial e a redução das alíquotas de importação de veículos e peças, a partir de 1995 foi formulado entre Brasil e Argentina o Regime Automotivo. Este, apoiado inicialmente por medidas provisórias, vinculava o aumento das exportações e os novos investimentos à redução do imposto de importação incidente sobre bens de capital, matérias-primas, partes e peças para as empresas montadoras e fabricantes de veículos. A MP 1024 foi importante para o Brasil, pois norteou o acordo automotivo que viria a ser celebrado ainda em 1995 (MP 1.024, art. 1º. A 7º.)⁸

O acordo automotivo no Mercosul (Argentina - Brasil) foi um regime de comércio administrado, que vigorou por cinco anos a partir de 1995. No entanto, com a alteração do

⁷ Medida Provisória (MP) 1.024, de junho de 1995.

⁸ A MP1024 depois foi reeditada pela 1047, continuou a direcionar a formação do RA do Mercosul.

regime cambial brasileiro em janeiro de 1999, que provocou uma acentuada desvalorização do real em relação ao peso, começaram a surgir dificuldades no comércio entre Brasil e Argentina, resultantes da maior competitividade da produção brasileira em relação à Argentina. Essas dificuldades ficaram nítidas com as discussões em torno do novo regime automotivo, que se iniciaram ainda em 1999. Impasses nas negociações, relacionados às exigências de conteúdo nacional nos veículos comercializados, adiaram a renegociação do acordo que só seria assinado em 21 de novembro de 2000.

O Regime Automotivo brasileiro também influenciou o Regime Automotivo no Mercosul com pleno aceite da Argentina. As regras do novo regime, com duração prevista até o final de 1999, concediam benefícios específicos para empresas montadoras e produtoras de autopeças já instaladas no Brasil e para aquelas que viessem a se instalar até 1999. Nesta fase, ainda não havia sido finalizado o acerto do comércio de automóveis com os demais países – Uruguai e Paraguai. Para o Brasil era prioritário partir para a consolidação do Regime Automotivo no Mercosul e depois entrar em discussões menores, pois a proposta objetivava ajustar os processos de reestruturação produtiva e o aumento da competitividade do setor automobilístico.

Importa destacar que de 1997 até o final de 2003 houve um acréscimo temporário nas alíquotas da TEC, que se iniciou em 3 pontos percentuais em 1997, depois reduzidos para 2,5 pontos percentuais a partir de 01/01/2001, e de 1,5 ponto percentual a partir de 01/01/2002, conforme Decisões do Conselho do Mercado Comum 15/97, 67/00, 06/01 e 21/02, referentes à TEC e uma série de leis e medidas provisórias.

TABELA 1 – Principais medidas do governo brasileiro para o Setor Automotivo (1990/98)

Medida	Data	Medida	Data
1 Portaria MEFP 259/90	31/05/1990	15 Decreto 2.072	24/11/96
2 Portaria MEFP 58/91	31/01/1991	16 Decreto 2.307	20/7/97
3 Portaria MEFP131/92	18/02/1992	17 Lei 9.440	14/3/97
Acordos nas Câmaras	1992 e		
4 Setoriais	1993	18 Decreto 2.179	18/3/97
5 Portaria MF 506/94	22/9/94	19 Portaria Interm. 3	31/3/97
6 Decreto 1.391	10/2/1995	20 Lei 9.449	14/3/97
7 Decreto 1.427	29/3/95	21 Decreto 2.072	14/11/96
8 Medida Provisória 1.024	13/6/95	22 Portaria Interm. 1	5/1/1997
9 Medida Provisória 1.235	14/12/95	23 Lei 1.602	14/11/97
10 Decreto 1.761	26/12/95	24 Decreto 2.391	20/11/97
11 Decreto 1.863	16/4/96	25 Decreto 2.386	14/11/97
12 Medida Provisória 1.483	5/2/1996	26 Decreto 2.375	11/11/97
13 Decreto 1.987	20/8/96	27 Decreto 2.638	30/6/98
14 Medida Provisória 1.532	18/2/96	28 Decreto 2.706	3/8/1998

Fonte: De Negri, 1999.

A imposição de cotas por meio da MP 1024 deu origem a dificuldades com o governo argentino, que alegava rompimento de acordo firmado entre o Brasil e aquele país no contexto do Mercosul, afinal, para o setor automotivo brasileiro, era crítico equilibrar a balança comercial das autopeças. Além disso, tal medida foi questionada no âmbito da Organização Mundial do Comércio (OMC). O contencioso com o governo argentino só foi solucionado definitivamente em janeiro de 1996 por um acordo firmado entre os dois países, o qual previa o reconhecimento mútuo dos dois regimes automotivos nacionais até dezembro de 1999 (Dec. CCM 70/00). Paralelamente os governos acertaram o índice de nacionalização dos veículos exportados na intrazona, em 60% nos moldes argentinos e dão fim as listas de adequação do Mercosul (BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO, 1996).

Reagindo ao movimento argentino, o governo brasileiro na seqüência, editou Medida Provisória que alterou a Lei 9.440/97 e beneficiou com vários incentivos, empresas que se instalassem nas regiões centro-oeste e norte com ganhos tarifários de até 100%. Estas atitudes corroboram as observações de Piani (1998, p. 2)⁹ que “... os países do bloco não dispunham até 1998 de estrutura institucional para tornar homogêneas as práticas de competição...”. Pois mesmo assinando acordos declarativos, não se respeitavam e buscavam atalhos como “favorecer regiões menos desenvolvidas” aceitos pela OMC, para burlar acordos no Mercosul.

⁹ PIANI, Guida **Revista Visor IPEA**, v. 2, n. 12, p.2, abril de 1998 e IPEA: Textos para Discussão n.541.

Mesmo porque como observado por Laird (1997 apud PIANI, 1998, p. 18) a secretaria administrativa do Mercosul não está projetada para ser órgão único e supra nacional.

A partir de 1999, o comércio automotivo se retrai, em resposta às dificuldades macroeconômicas vividas pela Argentina, havendo nesse período uma inversão do ritmo crescente das exportações intra-regionais em relação aos períodos anteriores, pois a partir deste ano e também em 2001 e 2002 os decréscimos são notórios em especial na Argentina e o Brasil, os maiores parceiros do bloco.

2.5 REGIME DE TRANSIÇÃO DE 2001 A 2005

Esta etapa marca mais avanços buscando a efetivação do acordo entre os Estados-Parte, como um período adicional de transição para o livre comércio, inclusive do setor automotivo na sub-região até 2005, mesmo que negociado por vários setores incluído o setor automotivo. Neste período, o comércio intraregional se manteria “administrado”, conforme trata o 30º Protocolo Adicional ao ACE-14.

As negociações entre Brasil e Argentina relativas à política comum para o setor automobilístico foram concluídas em 30 de junho de 2000 e passaram a vigorar entre 1º de agosto de 2000 e 31 de dezembro de 2005. O acordo abrangia o intercâmbio comercial de automóveis, veículos comerciais leves de até 1,5 toneladas, chassis com motor, reboques, semi-reboques, máquinas agrícolas, máquinas rodoviárias e autopeças para produção e para o mercado de reposição (BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO, 2000). O intercâmbio comercial bilateral de veículos novos ficaria isento de tarifas, desde que mantivesse equilíbrio nas trocas e o acompanhamento do fluxo de comércio entre os dois países seria trimestral, medido de forma global, ou seja, para todos os produtos abrangidos pelo acordo e avaliados em dólares americanos. As importações que excedessem o déficit autorizado seriam tributadas de acordo com a seguinte regra:

- 70% da TEC para todos os tipos de veículos;
- 75% da TEC para as autopeças.

O acordo também fixou em 60% o conteúdo regional mínimo (de partes e peças) para que o produto ficasse isento de tarifa nas transações bilaterais. Para os novos modelos que fossem fabricados na região, o conteúdo regional mínimo deveria ser de 40% no primeiro ano, 50% no segundo ano passando a se submeter à regra geral a partir do terceiro ano. No caso da Argentina, até 2005 os veículos leves (automóveis e comerciais leves) devem incorporar um conteúdo local mínimo de 30% e de 25% para os outros tipos de veículos. A TEC foi fixada nos seguintes níveis:

TABELA 2: Principais medidas do governo brasileiro para o setor 1990/1998

Veículos (automóveis, comerciais leves, ônibus e caminhões)	35%
Máquinas agrícolas e rodoviárias	14%
Autopeças para veículos	14% 16% 18%
Autopeças para máquinas agrícolas e rodoviárias	8%
Autopeças para produção não fabricadas no Mercosul	
definidas em lista a ser revista periodicamente	2%

Fonte: BANCO INTER-AMERICANO DE DESENVOLVIMENTO, 2000

Estabeleceu-se também um cronograma de convergência para a TEC contemplando produtos acabados e autopeças para os quais as tarifas dos países fossem diferentes, como no caso da Argentina, na qual autopeças para produção teriam suas alíquotas fixadas em 7,5%, 8,5% e 9,5% em 2000. Esses percentuais subiriam gradativamente até atingirem o nível da TEC de 14%, 16% e 18% em 2006. Ônibus, caminhões, chassis com motor, reboques, semi-reboques e carrocerias iniciariam o acordo com alíquotas de 18% ou 25%, dependendo do produto, e convergiriam gradualmente para 35% em 2006. No caso do Brasil, as autopeças para produção teriam suas alíquotas fixadas em 9,1%, 10,4% e 11,7% para o ano de 2000 e em 9,9%, 11% e 13% para 2001.

Mesmo estando encerradas as negociações, o programa do acordo automotivo enfrentou sérios obstáculos, pois o Brasil não concordava com a fórmula de cálculo utilizada pela Argentina para definir o índice de conteúdo local. O Brasil contestava o Decreto n. 660 (01/08/2000) do governo argentino que regulamentava a aplicação do acordo naquele país no referente à interpretação do conteúdo “super local”. Ele definia que os 30% de conteúdo local argentino, seriam contabilizados a partir do custo final das peças usadas nos veículos e não peça por peça, como definiu o governo argentino no Decreto. Ao fazer isso, a Argentina ampliou o conteúdo local para 45% ou mais em alguns casos beneficiando a indústria local de autopeças. Entretanto, as montadoras estabelecidas nos dois países afirmaram que os

fabricantes não teriam capacidade atender à demanda de um conteúdo local superior a 30% e, no caso de vir a atendê-la, fariam à custa de um aumento significativo no preço dos veículos produzidos naquele país.

Baseado nisto, Kume e Piani (2005a) construíram a tabela 2, calculando a proteção nominal e efetiva para o ano de 2006, mostrando que Mercosul projeta uma tarifa alta para as importações do setor automotivo de fora do bloco. Em nenhum setor os incentivos foram tão extensos quanto no caso do setor automotivo que, além de gozar de proteção efetiva muito elevada, dispõe de incentivos fiscais e financeiros estaduais (decretos de cada país) e, especialmente, de um regime automotivo em nível federal. A tabela mostra como os produtos do setor automotivo (automóveis, caminhões e ônibus) apresentam um elevado grau de protecionismo, tanto em termos nominais, com e, principalmente, em termos efetivos. A tarifa nominal do setor chega a 34%, muito acima da tarifa média, de apenas 12,4%. A proteção efetiva¹⁰ é ainda maior, chegando a 124%, enquanto a média é de apenas 17,2%.

Em junho de 2000, firmou-se o Acordo Bilateral para o setor automotivo entre Brasil e Argentina, protocolado em dezembro do mesmo ano. Ele previa maior abertura do comércio argentino para o Brasil, pois há muito o governo argentino reclamava de desequilíbrios na balança comercial, originando uma avalanche de carros brasileiros no seu mercado. Tal fluxo de comércio, conforme o governo argentino, deveria ser harmonizado e melhor administrado, pois não se poderia iniciar o livre comércio com disparidades tão visíveis.

Este Acordo Bilateral estabelecia a data de 1º de janeiro de 2005 para a entrada em vigência do livre comércio entre as partes, além do requisito mínimo regional, um conteúdo mínimo argentino que os veículos produzidos naquele país deviam conter (índice de conteúdo local argentino). Em 2001, houve a conversão, no Brasil, da MP que concedia a redução de 40% do Imposto de Importação de autopeças destinadas à produção do setor automotivo na Lei n. 10.182 e a incorporação ao Acordo Bilateral Brasil-Argentina (Decreto 3.816/2001), que implicou no começo da administração do comércio.

¹⁰ A tarifa efetiva considera o grau de proteção da tarifa nominal que incide sobre o bem final via-a-vis a proteção concedida aos insumos utilizados na produção desse bem final. Quando o grau de protecionismo do bem final é superior ao dos insumos, a tarifa efetiva é maior do que a nominal.

TABELA 3: Tarifa Externa Comum do Mercosul Prevista para 2006 (Nominal e Efetiva por atividade)

Código	Atividade	TEC Nominal (%)	TEC Efetiva (%)
1	Agropecuária	3,78	2,93
2	Extrativa Mineral	3,95	1,72
3	Petróleo e Carvão	0	-1,82
4	Produtos Mineraiis e Metálicos	11,47	13,29
5	Siderurgia	7,98	12,55
6	Metalúrgica dos Nao-ferrosos	9,78	10,28
7	Outros Produtos Metalúrgicos	15,8	21,25
8	Maquinas e Tratores	1385	14,22
9	Material Elétrico	15,99	19,99
10	Equipamentos Eletrônicos	13,1	12,86
11	Automóveis, Caminhões e Ônibus	33,97	123,96
12	Outros veículos e peças	13,81	14,22
13	Madeira e mobiliário	10,97	13,1
14	Celulose, Papel e Gráfica	11,94	12,71
15	Borracha	12,84	14,7
16	Fabricação de elementos químicos	12,83	13,91
17	Refino de Petróleo	4,58	5,33
18	Produção Química Diversos	8,8	10,62
19	Farmacêutica e perfumaria	10	9,95
20	Artigos de Plástico	16,54	20,59
21	Têxtil	16,39	21,77
22	Vestiário	19,58	22,28
23	Couros e Calçados	14,23	15,75
24	Industria do Café	11,33	11,73
25	Beneficiamentos de Produtos Vegetais	12,09	22,17
26	Abate de Animais	9,76	9,81
27	Industria de Laticínios	1557	16,57
28	Açúcar	16	16,9
29	Fabricação de óleos Vegetais	8,72	9,9
30	Bebidas e Outros Produtos Alimentares	15,69	23,64
31	Produtos Diversos	14,38	16,1
	Média Simples	12,44	17,19
	Média Simples, Exceto Automóveis, Ônibus	11,72	13,63
	Mediana	12,83	13,91
	Mediana, Exceto Automóveis, Ônibus	12,46	13,6
	Mínimo	0	-1,82
	Maximo	33,697	123,96
	Maximo Exceto Automóvel, Ônibus	19,58	23,64
	Desvio- Padrão	5,92	20,74
	Desvio Padrão Exceto Automóveis, Ônibus	4,44	6,23

Fonte: Kume e Piani (2005a).

Nestas tratativas para reduzir diferenças do setor automotivo entre Brasil e Argentina e dar mais folga ao comércio criou-se um coeficiente de desvio das exportações, como uma relação maior proporcionalidade de importação e exportação de cada país. Conforme o 30º Protocolo Adicional ao ACE-14, Artigo 2º. "... Margem de flexibilização de comércio é o percentual sobre exportação, permitido para mais ou para menos, que define os critérios

numéricos de administração do comércio bilateral, ou seja o coeficiente de desvio de exportações”.

Este controle conhecido como “flex”, serviu para tratar de maneira mais igualitária e compensada, o comércio entre Argentina e Brasil, ou seja, os países criaram um índice pelo qual seria mediada a contrapartida de bens exportados entre países. Isto significa por exemplo, que para cada US\$ 2,6 exportados pelo Brasil para a Argentina, a Argentina poderia exportar USD 1 para o Brasil sem pagamento de alíquotas de imposto¹¹. De acordo com o governo argentino, isto gerava um desequilíbrio significativo no comércio bilateral, razão pela qual gestiona que o coeficiente seja reduzido para 1,6 ou 1,8 - o que possibilitaria o aumento de suas exportações para o Brasil e tratamento tarifário especial para as autopeças originárias de terceiros países, quando destinadas à produção, pois até então somente o setor automotivo e açucareiro estavam de fora do livre comércio (flex crescente - em 2001 o coeficiente era 1,105; em 2002, de 1,162 e em 2003 atingiu 1,22¹²).

Com a crise argentina em 2001, este país pediu maior flexibilidade para promover uma abertura maior do comércio (flex maior). No ano seguinte, o Brasil procurou ajustar o grau de abertura de comércio e obter maior quantidade de produtos da Argentina sem impostos. Os países então atualizaram o Conteúdo Local Argentino (decréscimo das peças Argentinas em favor do crescimento das peças do Mercosul) que refletiu num novo acordo, firmado entre as partes em junho de 2002. O documento foi protocolado na ALADI como o 31º Protocolo Adicional ao ACE-14. Os novos flex firmados foram: em 2001 de 1,6, em 2002 chegaria a 2,0 e em 2003 a 2,2. Para 2004, o flex seria 2,4. Em 2005, flex de 2,6 e finalmente em 2006, livre comércio. Mais tarde a Argentina alegou desvantagem e impossibilidade de assumir o livre comércio regional. Ou seja, estava impossível de flexibilizar ou assumir o equilíbrio do intercâmbio automotivo, razão de marcarem nova data (1º janeiro de 2006) para harmonização do flex.

Estas ações refletem o publicado pelo 31º protocolo adicional ao ACE-14, estabelecendo quais produtos ficam classificados como “automotivos” (automóveis até 1.500

¹¹ “Quando as importações de produtos automotivos realizadas entre as Partes excederem os limites previstos nos Coeficientes de Desvio sobre as Exportações de que trata o artigo 13, as margens de preferência, a que se refere o artigo 11, serão reduzidas para 25% (alíquota residual equivalente a 75 % da alíquota vigente) nas autopeças (alínea “j” do artigo 1º) e para 30% (alíquota residual de 70% da alíquota vigente) nos demais produtos automotivos (alíneas “a” a “e” do artigo 1º), sobre as alíquotas incidentes sobre o valor das importações realizadas por cada uma das Partes, segundo as disposições do presente Acordo.” Art.15 Protocolo 31 ACE-14.

kg, caminhões, ônibus e carrocerias novas). Neste acordo tais mercadorias tiveram alíquotas de 35%, tratores agrícolas com 14% e autopeças mantiveram níveis anteriores para comércio extrazona. Na intrazona, 100% de preferência para produtos automotivos que esteja de acordo com o regime de origem destes e, protocolos anteriores a 31 de dezembro de 2005, respeitando o prazo de 60 dias para revisão dos termos e pronunciamento do Comitê Automotivo sobre regime de origem, drawback e regulamentos técnicos. A preferência tarifária não aconteceu. No 35º protocolo adicional ao ACE-14, o art. 1º tornou sem efeito as disposições anteriores do 31º protocolo para o setor e ainda prorrogou prazos para 2008.

2.6 PERÍODO DE 2006 A 2008

Em 24 de fevereiro de 2006, os negociadores argentinos e brasileiros, responsáveis pela regulamentação anterior do comércio do setor automotivo, concordaram em estender as regras do 31º protocolo adicional ao ACE nº 14 até o dia 30 de junho do mesmo ano, quando deveria entrar em vigor a nova regulamentação. Os resultados das negociações de janeiro e fevereiro foram consubstanciados no 33º protocolo adicional ao ACE-14 (BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO, 2006).

Neste período, baseada na transcrição de alguns artigos do 31º Protocolo (Art. 12 e 14, que ordenam a aplicação do flex e alíquotas de imposto, respectivamente), os negociadores pretendiam uma reestruturação para que a partir de julho de 2006 se formatasse um “novo” acordo automotivo válido até 2008, com regras transitórias para o livre comércio e mudança dos acordos de cooperação econômica. Antes os protocolos adicionais ao ACE-14 haviam deixado Paraguai e Uruguai de fora das negociações.

Assim, de acordo com a decisão 70/2000 do CCM e seus anexos, através do 31º protocolo adicional ao ACE-18, conforme seus artigos 1º e 2º, que vigorou até o final de 2006: *“O citado Acordo sobre a Política Automotiva do Mercosul substitui, para a República Argentina e para a República Federativa do Brasil, as disposições do Trigésimo Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica n. 14, com exceção do Artigo 33 do*

¹² SECEX/ CAMEX e decisões do CCM/ 97/2000 e 2002.

mesmo, cujos termos ficam ratificados...” congregando Argentina, Brasil e Uruguai (31º protocolo) e Paraguai (36º protocolo adicional ao ACE-18), foi recomendado aos Estados-Partes que “prossigam as negociações com vistas à incorporação do Paraguai ao referido Acordo até a próxima reunião do CMC”.

No contexto das decisões e protocolos acima, no início de 2004, o presidente da Argentina, Nestor Kirchner, anunciou que não levaria à frente o cronograma da PACM que estabelecia o livre comércio a partir de 2006, havia necessidade do *flex* ser readequado para baixo, elucidado no item anterior. O regime automotivo entrou em compasso de espera, durante o qual continuaria funcionando, porém, sem se saber exatamente como iria evoluir a partir de janeiro de 2006.

De fato, nenhuma negociação formal em nível de governo foi realizada durante o primeiro semestre de 2006, somente consultas informais entre as montadoras e governos. Em julho de 2006, é publicado o 35º Protocolo Adicional ao ACE-14, que reafirma tratativas anteriores e renova o coeficiente de desvio anual para 1,95 (*flex*), sem pagamento de imposto. Além disso, estabelece alíquotas de importação para o caso de um país do bloco exceder a contrapartida das exportações, mas não limita este comércio (35º Protocolo Adicional ao ACE-14, art. 12 alíneas a até c).

A partir das negociações entre as empresas, chegou-se a um acordo no sentido de adiar o início do livre comércio para 2008. Contudo, o governo argentino, embora fosse favorável no início, logo a seguir mudou de posição, negando a possibilidade de que a solução passasse por uma simples prorrogação de prazos e insinuando que a renegociação da PACM deveria ser mais profunda, pois o Brasil com indústria de automóveis quatro vezes maior em produção certamente usaria o acordo para aumentar fluxo de exportação para a Argentina, mesmo excedendo o *flex* de 1,95 anuais, mas se beneficiando do intervalo até 2,1 do *flex*.

Assim, consoante ao ACE-18 e aderente ao 35º protocolo adicional ao ACE-14¹³, os governos do Brasil e da Argentina resolvem tornar sem efeito os protocolos 31º, 32º¹⁴ e 33º¹⁵, considerando como único o 35º protocolo¹⁶ e prorrogando até 30 de junho de 2008, a decisão de implementar a área de livre comércio.

¹³ Vide anexo F para maiores detalhes.

¹⁴ Decreto n. 5.663, de 09/01/2006.

¹⁵ Decreto n. 5.716, de 09/03/2006.

¹⁶ Decreto n. 5.835 de 06/07/2006.

3 OS MERCADOS ARGENTINO E BRASILEIRO

Observando o setor automobilístico no Brasil e na Argentina, nota-se a algumas semelhanças entre suas trajetórias. Separadas por uma década, desde a primeira fase de internacionalização da indústria automobilística, o Brasil primeiro, dez anos antes, através da instalação de importadores na década de 1920 (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES, 2008), seguido pela Argentina em 1930 (ASSOCIAÇÃO DE FABRICANTES AUTOMOTORES DA ARGENTINA, 2008). Ambos passaram pela efetivação da produção de “autoveículos” com plantas montadoras norte-americanas, redução de importações, fomento das políticas governamentais até o declínio, após os anos 1970 na Argentina e no início dos anos 1980 no Brasil.

Na década de 1960, a indústria argentina foi incentivada pelo governo e aumentou a produção. Mas, por não haver interesse das montadoras estrangeiras nacionalizadas em absorver uma tecnologia a um custo maior, com o passar do tempo, o parque automotivo argentino se distanciou dos demais grandes produtores de automóveis. Desta maneira, era comum ver famílias argentinas numerosas, em automóveis precários, cruzando nossas fronteiras em direção ao litoral sul do Brasil. Nos anos de 1970, o setor estava estagnado em produção e técnica.

A indústria automobilística brasileira, elevou significativamente sua produção nos anos 1970, beneficiada pelo cenário macroeconômico nacional, concentrando-se no mercado interno. No entanto, o grau de inovação era muito baixo, devido ao elevado protecionismo. É nesta década que o governo federal reforça o *market share* das montadoras nacionais, proibindo a importação de veículos a partir de novembro de 1975¹⁷.

O grau de protecionismo foi gradualmente reduzido após 1989, elevando o comércio do setor automotivo tanto no Brasil como na Argentina. Isso permitiu o início de um processo de cooperação e integração econômica entre os países do cone sul, que resultou na formação do bloco econômico para promoção do seu desenvolvimento através das exportações e deixar de produzir apenas plataformas de modelos nacionais com um maior número de acessórios para caracterizar o “tipo exportação” e trazer para plantas brasileiras automóveis de conceitos e design internacionais (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE IMPORTADORES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES, 2000).

¹⁷ De 1975 a 1989 a importação de veículos esteve proibida, sendo que a única solução para adquirir um carro importado era comprar dos funcionários dos consulados de vários países.

O Mercosul foi uma oportunidade para os países juntarem forças e marcar seu retorno ao cenário automobilístico mundial.

A análise do peso da indústria automobilística entre os dois países permite observar que o mercado brasileiro é o mais significativo, chegando a um total de produção quatro vezes maior que o mercado argentino em todos os anos de 1991 a 2006, conforme mostra o gráfico 1. A produção argentina está visivelmente muito abaixo da brasileira como pode ser observado ao longo de todo o período. A produção brasileira mostra uma trajetória ascendente entre 1991 e 1997, seguida por um período de retração da produção até 2001, recuperando-se logo em seguida até alcançar a produção de aproximadamente 3 milhões de veículos em 2006. A produção de automóveis na Argentina, por sua vez, se mostrou muito mais instável, atingindo em 2006 um nível semelhante ao de 1997.

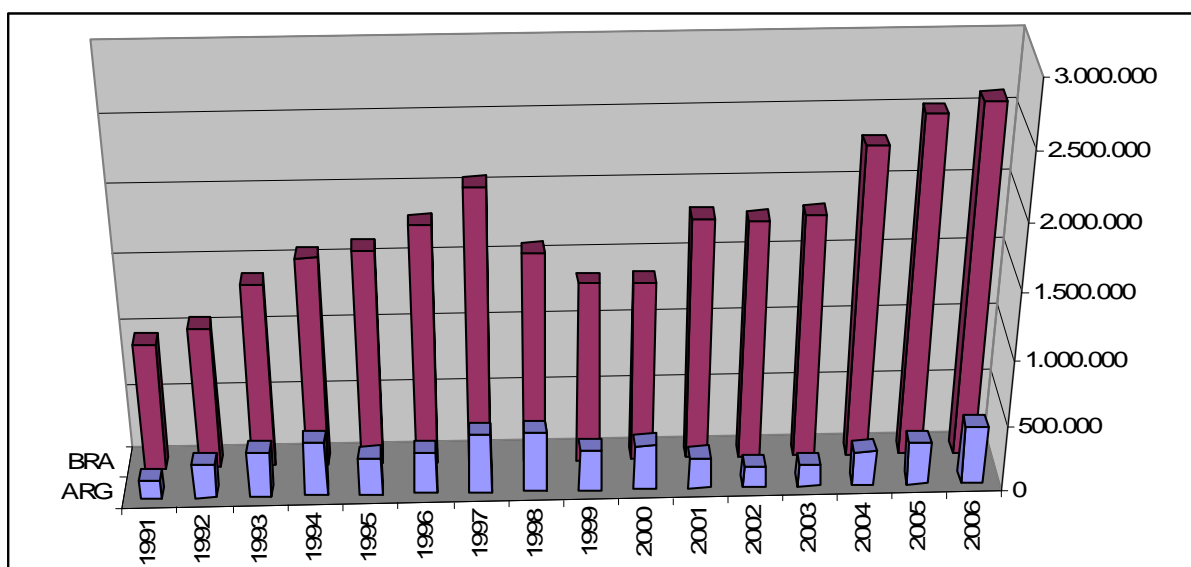


GRÁFICO 1 – Comparativo da Produção de Automóveis no Brasil e na Argentina
Fonte: Anfavea, Adefa.

3.1 COMPLEXO AUTOMOTIVO BRASILEIRO

Os anos subseqüentes a 1930 foram marcados pelo início do crescimento industrial brasileiro. Mesmo que nos anos de 1920 já contasse com agentes importadores, que traziam partes de veículos e as montavam em território nacional (CKD¹⁸), o incentivo do Estado não foi tão relevante como na década de 1930, que trouxe maior dinamismo para o setor. Após a II Guerra Mundial, observa-se uma nova etapa na industrialização no país, com medidas de elevado cunho protecionista levadas a efeito pelo governo no câmbio e comércio. Conseqüentemente, nos anos de 1950, surgem novos contratos de concessão e o setor evoluiu para a produção local de automóveis pelas mãos das montadoras estrangeiras que aqui se instalaram, aproveitando a proteção do mercado interno (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES, 2008).

Tigre et al (1999) relata que, ao longo dos anos 1960, a produção brasileira teve um grande incremento, chegando a produzir 306 mil unidades em 1970, passando para 933 mil unidades em 1980, quando atinge a maior participação mundial da sua história até então. No entanto, a partir de 1985, a sucessão de adversidades macroeconômicas - inflação, choques de oferta no governo Sarney e o atraso tecnológico dos núcleos produtivos, fizeram com que a produção de automóveis se reduzisse em 37% já nos dois anos seguintes. A indústria brasileira já vinha perdendo fôlego no campo tecnológico e o mercado reagiu negativamente. Com a produção em queda, a participação da indústria automotiva brasileira retraiu-se em relação à produção mundial.

A retração que a indústria de automóveis sofreu no final dos anos 1980, por não poder identificar meios técnicos de expansão dentro de um regime automotivo amarrado à produção para consumo interno, trouxe um descompasso em relação às transformações tecnológicas no cenário internacional (TIGRE et al., 1999). No período pesquisado, que vai de 1991 a 2006, notadamente relevante para o comércio automotivo, a produção brasileira cresce e retoma níveis de produção somente vistos em décadas anteriores. De fato, a partir de 1990, de acordo com Negri (1999), as condições criadas pelos governos imprimiram no país um conjunto de condições e oportunidades sem precedentes para o setor automotivo. Entre as principais iniciativas destacam-se a abertura das importações, a criação do Mercosul, os programas de

¹⁸ Completely Knocked Down, ou totalmente desmontado.

incentivo e uma série de medidas provisórias e decretos citados em seções anteriores para o setor.

Diante da necessidade de aumentar a participação em mercados internacionais, o Mercosul surgiu, nos anos 1990, como uma grande oportunidade para a expansão da produção e do comércio internacional do setor automotivo. Azevedo (2006) relata que “em torno de 80% dos Acordos Preferenciais de Comércio (APC) notificados à OMC” foram concebidos nesta época. O Mercosul não foi diferente com seus Acordos de Complementação Econômica – ACE, que servem de base para o intercâmbio comercial de bens entre países signatários e ordenam o relacionamento das partes. Como exemplo, cita-se os acordos com Regime de Origem do Mercosul (ACE-18), Mercosul e Chile (ACE-35), entre Brasil e Uruguai (ACE-02) e ACE-14 (Acordo entre Brasil e Argentina).

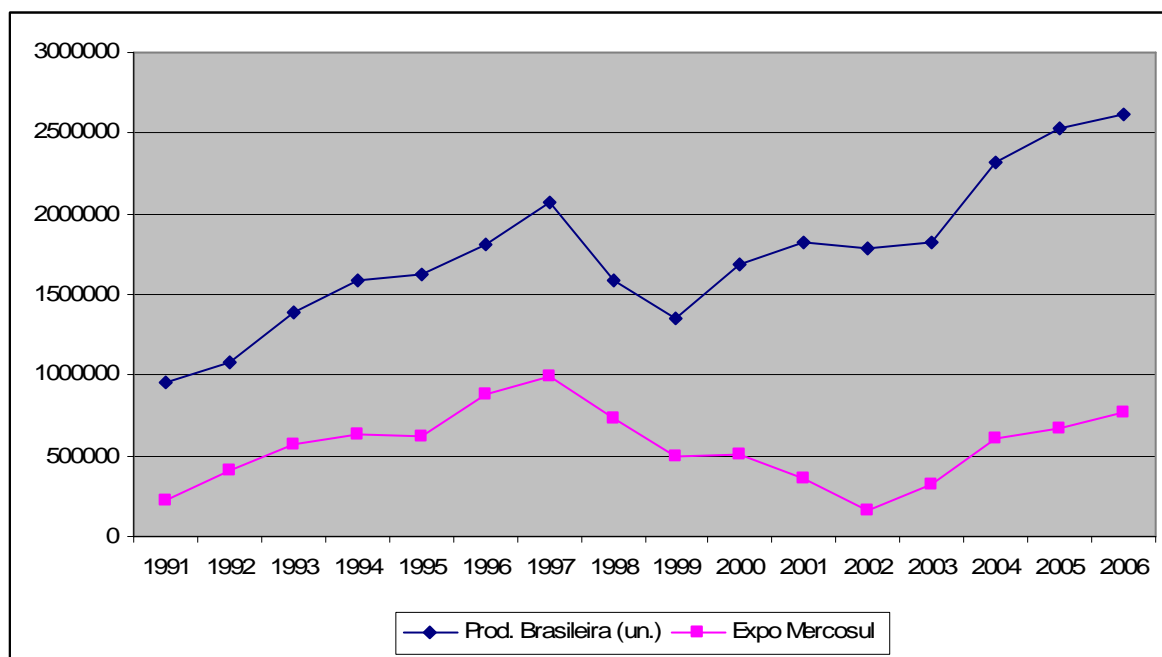


GRÁFICO 2: Produção do Brasil de Veículos e Exportação para o Mercosul 1991 a 2006

Fonte: ANFAVEA, elaboração do autor

O mercado de automóveis brasileiro necessitava de uma resposta, pois tardando nas ações poderia ficar de fora das oportunidades abertas pela já citada onda regionalista. Este passo foi dado, segundo Negri (1999), pois o governo editou até 1996, 21 instrumentos (portaria, decretos e M. Provisórias), acordos emergenciais e o Regime Automotivo, criando grupos (Dec. CMC N. 7/94) com propósito de avaliar as economias e promover a rápida viabilização do Mercosul, reduzir os impostos (IPI, ICMS, aduaneiro), barreiras não-tarifárias e de assimetrias entre os Estados-Parte. Em decorrência destas medidas, as montadoras

começaram a repensar e a trazer estratégias modernas de produção, os chamados modelos populares e de carros mundiais das várias marcas (TIGRE et al., 1999).

Esta pauta de urgência na evolução tecnológica, é resultante, por um lado, da intensificação da concorrência no âmbito desta indústria, de incentivos governamentais e da conseqüente pressão por um maior grau na coordenação destas atividades, entre matriz e montadoras locais (CARVALHO, 2002). Como efeito, o aumento das exportações do setor automotivo realmente se confirmou, como pode ser observado no gráfico 2.

O gráfico 3 mostra que houve 3 períodos distintos na evolução das exportações brasileiras para o Mercosul entre 1991 e 2006. Inicialmente, houve uma expansão contínua das exportações brasileiras do setor automotivo entre 1991 e 1998, quando atingiu o ápice em termos absolutos, chegando a US\$ 2,3 bilhões. Nesse período as exportações totais também cresceram significativamente, embora em um ritmo inferior ao observado para o Mercosul, chegando a US\$ 4,9 bilhões, em 1998. Ao longo desse período, as exportações para o bloco passaram de 22,8% do total, em 1991, para 48%, no biênio 1996-1997. Esse comportamento é reflexo de um lado, do bom período macroeconômico vivido por Brasil e Argentina, com elevadas taxas de crescimento econômico e relativa estabilidade cambial e, de outro, do próprio início do processo de liberalização preferencial promovido pelo bloco.

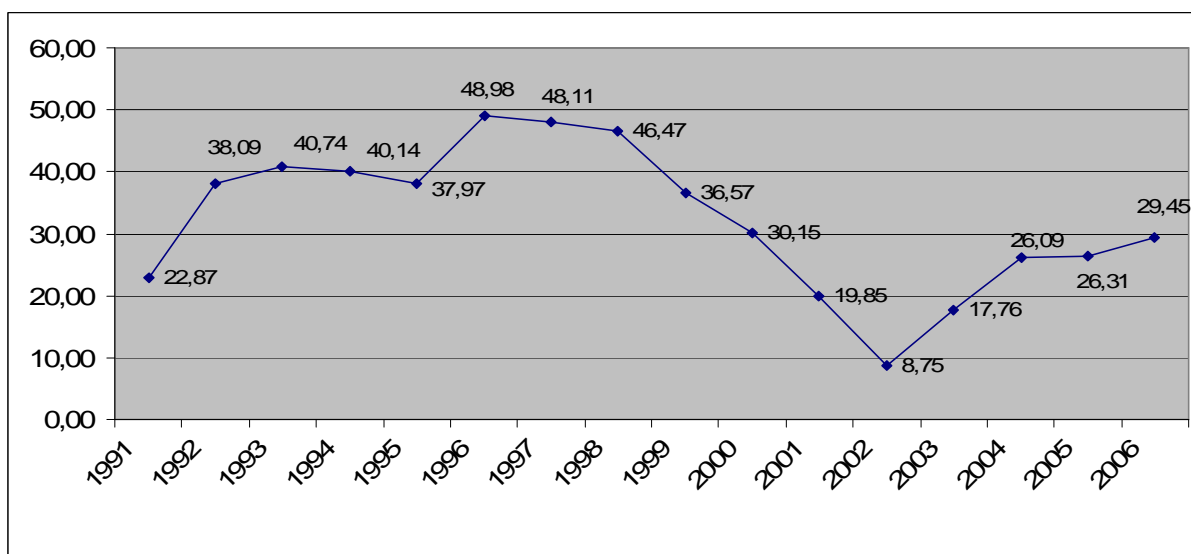


GRÁFICO 3: Participação do Mercosul na pauta de exportações brasileiras do capítulo 87 (%)

Fonte: Sistema Alice. Elaboração do autor

O crescimento da região em 1997 só não foi maior devido à crise asiática, que começou em outubro e se alastrou pelo resto do ano, ocasionando um impacto negativo

principalmente sobre o Brasil e a Argentina e provocando um aumento nas taxas de risco locais devido à desconfiança dos investidores estrangeiros. Este fato, somado ao déficit público e comercial, obrigou os dois países a tomarem rígidas medidas fiscais e monetárias (no Brasil, ajuste fiscal em outubro de 1997 e reforma da previdência anunciada em fevereiro de 1998 e, na Argentina, pacote de medidas anunciado também em fevereiro) para acalmar o mercado financeiro e garantir o crescimento econômico sustentado de longo prazo (CAMPBELL, 2000). Estes choques (principalmente o ajuste fiscal brasileiro) foram eficientes para melhorar as expectativas em relação à estabilidade econômica dos países, mas tiveram conseqüências recessivas que, entre outros fatores, elevaram as taxas de desemprego, criando tensões políticas.

A partir de 1998, entretanto, inicia-se uma segunda fase, de queda acentuada das exportações brasileiras para o Mercosul, se estendendo até 2002, quando registrou valores absolutos (US\$ 392 milhões) muito próximos àqueles observados em 1991, ano de criação do bloco. Em termos relativos, a queda foi ainda maior, com as exportações para o bloco chegando a apenas 8,7% das exportações totais do Brasil, em 2002, o menor valor desde a criação do bloco, em 1991. Essa queda contínua e significativa das exportações do país para o bloco reflete a crise macroeconômica vivida pela Argentina (*Corralito*, fim do câmbio fixo e moratória de US\$ 90 bilhões com bancos particulares), que reduziu o PIB daquele país entre 1999 e 2002 (de US\$ 283,2 bilhões para US\$ 102,04 bilhões), apesar da mudança do regime cambial brasileiro, que tornou as exportações do país mais competitivas tanto para dentro como para fora do bloco.

TABELA 4: Importações Brasileiras Cap. 87 de origem da Argentina e Mercosul

ANO	Origem Argentina	Origem Mercosul	Partic Argentina (%)
1991	106.284.088	106.870.441	99,45
1992	220.681.474	223.545.922	98,72
1993	473.920.232	481.582.834	98,41
1994	667.483.996	693.463.159	96,25
1995	1.024.266.334	1.045.705.949	97,95
1996	1.365.544.788	1.402.613.296	97,36
1997	2.288.527.736	2.306.371.418	99,23
1998	2.631.157.082	2.666.056.740	98,69
1999	1.302.762.733	1.342.370.200	97,05
2000	1.394.877.763	1.430.514.692	97,51
2001	1.499.329.146	1.524.622.271	98,34
2002	820.889.781	846.286.430	97,00
2003	606.275.503	617.973.660	98,11
2004	799.498.785	804.798.030	99,34
2005	1.201.235.904	1.206.959.228	99,53
2006	1.947.441.659	1.956.150.099	99,55

Fonte: MDIC-Aliceweb, formatação autor

Uma terceira fase se inicia a partir de 2003, com a retomada do crescimento das exportações para o bloco e a manutenção do crescimento para os países não-membros. Entre 2002 e 2006, as exportações para o bloco expandiram-se de US\$ 392 milhões para US\$ 3,6 bilhões, uma elevação significativa de aproximadamente nove vezes. Devido ao maior crescimento das exportações para o bloco em relação ao não-membros no período, a participação do bloco voltou a crescer, passando de 8,7%, em 2002, para 29,4%, em 2006. Embora ainda distante do pico atingido no biênio 1997-98, esses resultados estão relacionados com a recuperação econômica da Argentina, agora com um regime cambial semelhante ao brasileiro e de medidas da flexibilização (flex maior de 2,6) no comércio administrado intrabloco.

3.2 COMPLEXO AUTOMOTIVO ARGENTINO

Na introdução deste capítulo se comentou da imagem dos anos 1980 de argentinos se dirigindo ao Brasil em férias com automóveis bastante antigos, fruto da sua indústria decadente. Contudo, a indústria Argentina também teve seu tempo de jubilo, pois foi o

terceiro destino das exportações norte-americanas nos anos 1940¹⁹. Naquela época havia montadoras da Ford, Chrysler e GM lá instaladas há pelo menos 15 anos.

O grande estímulo da indústria argentina ocorreu a partir de 1960, com o apoio do governo, através do chamado Regime de Promoção da Indústria Automotriz (ASSOCIAÇÃO DE FABRICANTES AUTOMOTORES DA ARGENTINA, 2004). Originalmente bastante abrangente, o Regime convocou uma série de empresas mundiais para apresentarem seus projetos de instalação de montadoras no país. As empresas que responderam ao chamado do governo tiveram seus projetos aprovados, incluindo as marcas Mercedes-Benz, Peugeot, Citroën, Renault, GM, Chrysler e Fiat.

O programa de incentivo do governo argentino teve papel importante na indústria automotriz, pois em cinco anos (1960-65) o crescimento da produção foi maior do que 100% (tabela 9). Nos anos seguintes até os anos de 1980, a expansão do setor continuou ocorrendo, quando a produção atingiu 281 mil unidades. No entanto, após atingir o seu pico em 1980, a produção da indústria automobilística argentina passou a registrar uma queda contínua, declinando para menos de 100 mil unidades em 1990. Esta queda talvez seja consequência da redução no número de empresas do setor de autopeças, fruto do processo de abertura econômica entre 1976-1981, o que levou a saída de várias montadoras do país provocando redução do nível de empregos e produtividade (ASSOCIAÇÃO DE FABRICANTES AUTOMOTORES DA ARGENTINA, 2004).

No final dos anos 1970 foi concedida às montadoras instaladas na Argentina uma maior flexibilidade para complementarem sua diversificação na produção de acordo com a escala produtiva desenvolvida a partir de uma estratégia de especialização e complementação industrial. Neste momento foram eliminadas várias restrições à importação de automóveis e também foi permitida uma elevação substantiva no percentual de autopeças importadas para efeito do cálculo de índice de nacionalização. Em 1980 atingiu picos de produção (ASSOCIAÇÃO DE FABRICANTES AUTOMOTORES DA ARGENTINA, 2004), com 281 mil unidades/ano, mesmo com defasagem tecnológica.

¹⁹ Relatório Setorial BNDES, 2000.

TABELA 5 - Produção Industrial de Automóveis Argentina (em unidades)

Ano	Total em unidades
1960	89.338
1965	194.536
1970	219.599
1975	240.036
1980	281.793
1985	137.675
1990	99.639

Fonte: ADEFA, Elaboração do autor, adaptado de Tigre et al , 1999

A tendência da regionalização da produção automobilística, nos anos 1990, aumentou consideravelmente, principalmente devido aos acordos de comércio. Em março de 1991, a Argentina dá um importante passo para a regulamentação setorial na região abarcando governo, montadoras, fabricantes de autopeças, concessionárias e sindicatos: foi assinado o Regime Automotivo Argentino, fazendo com que o preço dos automóveis produzidos na Argentina “chegassem ao consumidor um terço menor” (SARTI, 2001). Mesmo assim a Argentina passa a contar com apenas seis montadoras em seu território, sendo elas: Autolatina (resultado da unificação das estruturas produtivas de Ford e Volkswagen), Renault (que em 1992 vende a participação majoritária a um grupo doméstico de empresas constituindo a empresa Ciadea), Sevel (que fabricava sob licença veículos Fiat e Peugeot), Iveco, Mercedes-benz e Scania, das quais só as três primeiras fabricavam automóveis. A assinatura deste acordo e as transformações econômicas da época, como a plano de estabilização inflacionária, provocaram rápido crescimento da demanda no mercado argentino, a ponto de provocar filas e ágios (SARTI, 2001).

Ainda em 1991, o Decreto n. 2.577 de 1991 estabeleceu normas para produção e comércio exterior de automóveis, definindo um sistema de compensações anuais ou plurianuais de importações e exportações para as montadoras instaladas no país, permitindo com que as mesmas pudessem trocar exportações de automóveis completos ou incompletos e de autopeças por importações de veículos e componentes com alíquota reduzida, passando de 22% para automóveis e de 14% a 20% para autopeças, para 2%, desde que compensadas com exportações (SARTI, 2001).

O Regime argentino, segundo Tigre et al (1999), entrou em vigor em 1992 e sua constituição foi muito importante por diversos fatores: a) as empresas passaram a dispor de maior flexibilidade para complementarem sua variedade de produção; b) atraiu investimentos de montadoras e de empresas de autopeças interessadas no mercado regional; c) ganhou legitimidade por ter sido negociado de acordo com os moldes da Câmara Setorial do Brasil; d) aprofundou a reestruturação do segmento de autopeças; e) foi fruto de uma necessidade de retomada de crescimento do setor, percebida pelos diversos atores da negociação.

Nos anos seguintes (1991 a 1998), a indústria automobilística argentina cresceu significativamente, registrando-se acréscimos de produção, vendas e exportação. A produção passou de quase 100 mil para 457,9 mil unidades produzidas e as exportações aumentaram, particularmente a partir de 1995. As exportações de veículos destinadas ao Brasil de 1991 a 2006, representaram mais de 90% do total exportado.²⁰

Um aspecto importante desse acordo foi a inclusão de uma cláusula para favorecer a especialização das montadoras em ambos os lados da fronteira – o Brasil prevalecendo com motores e autopeças e a Argentina com alguns segmentos de automóveis e veículos de carga a fim de que os países elaborassem plataformas diferentes e, com isso, indiretamente impedissem, por exemplo, uma excessiva concentração da indústria de autopeças em um só país (BANCO INTER-AMERICANO DE DESENVOLVIMENTO, 2000).

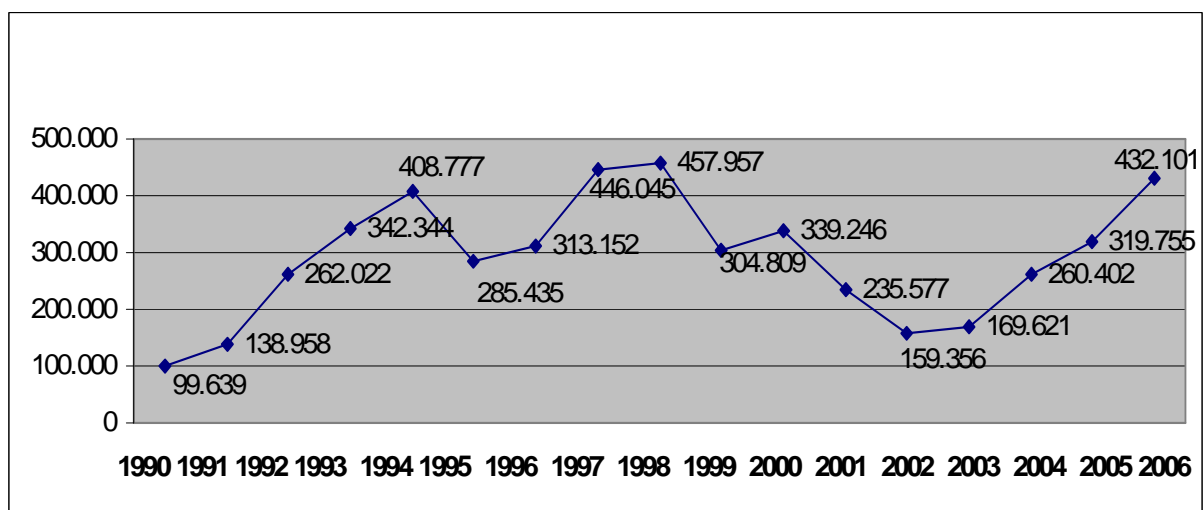


GRÁFICO 4: Produção de Automóveis da Argentina (1990 a 2006 em unidades)
Fonte Bruta dos dados: Anuários ADEFA.

Contudo, a evolução posterior do comércio automotivo bilateral estava longe das metas almejadas (gráfico 4), pois os problemas que surgiram a partir da crise de 2001/2002 alcançaram ponto de ebulição: incrementou-se a perda de mercado sofrida pelos automóveis argentinos no Brasil e a oferta brasileira absorveu uma parte cada vez maior do mercado automotivo argentino, que estava em vias de recuperação. Segundo a Abeceb²¹, os automóveis brasileiros passaram a ocupar 56% das vendas totais daquele mercado e a cifra se elevou para 62% em 2004.

Observando-se o Gráfico 5, a queda nas importações se iniciou a partir de 1998, ganhando velocidade após a desvalorização do real. As importações passaram de um patamar de mais de 240 mil unidades em 1998 para menos de 30 mil unidades em 2002, devido à crise argentina. A partir de então, as importações do Brasil voltaram a crescer significativamente, atingindo 300 mil unidades, a partir de 2005, refletindo a forte retomada do nível de atividade econômica na Argentina.

A forte disparidade de investimentos a favor do Brasil, gerada a partir da depreciação do real em 1999, pode explicar esta tendência. Esta situação se reforçou com os resultados da negociação da PACM em 2000, que trouxe certeza sobre a existência do livre intercâmbio na região no médio prazo, e com o desmoronamento do mercado automotivo da Argentina, devido à recessão e ao colapso final da conversibilidade. O desequilíbrio notório nos fluxos de investimento (e a escassa atribuição de novas plataformas para as montadoras radicadas na Argentina) ocasionou um envelhecimento relativo da oferta automotiva argentina, prejudicando a sua inserção no mercado brasileiro (ABECEB.COM, 2004).

²⁰ Na produção de autopeças a Argentina ganhou ainda um incentivo maior ampliando os investimentos neste segmento, com a assinatura do Decreto nº 33. Este decreto tinha também a intenção de adequar a política setorial argentina ao Regime Automotivo Brasileiro, criado em 1995.

²¹ Abeceb.com / Câmara de Comércio Argentino Brasileira.

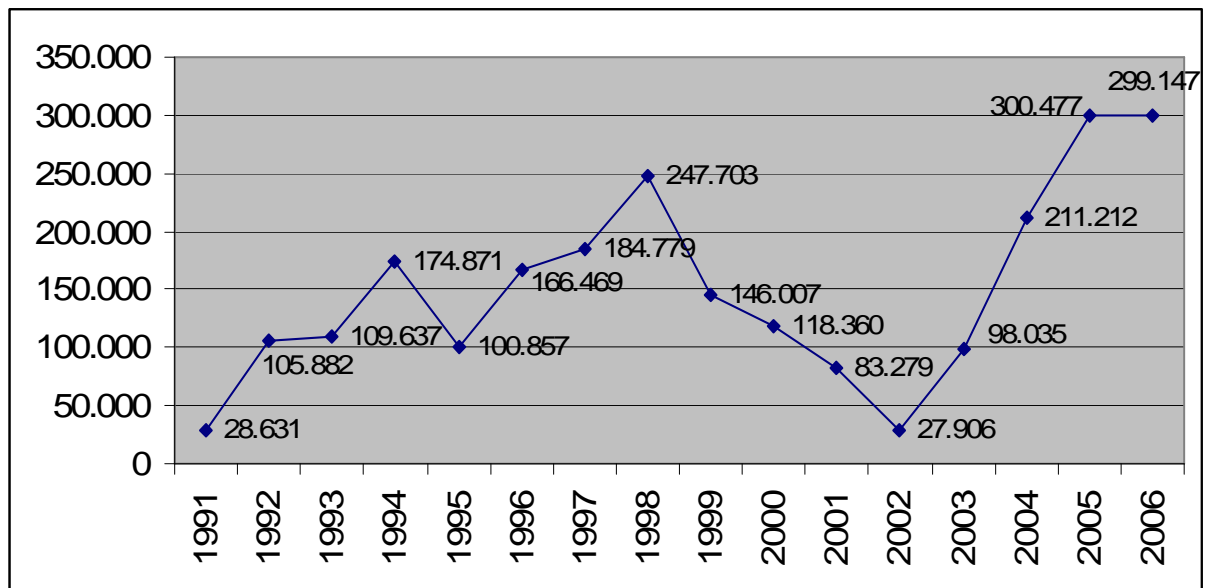


GRÁFICO 5: Importação Argentina de Veículos Fabricados no Brasil (1991/2006)

Fonte: Adefa. Elaboração: Autor

Além disso, o estancamento das vendas que afetou o mercado automotivo brasileiro a partir de 1997 determinou uma baixa utilização da capacidade instalada das montadoras brasileiras, uma vez que os novos investimentos foram planejados com base em projeções de um mercado de mais de 2 milhões de unidades, enquanto a realidade mostrava vendas estagnadas em torno de 1,6 milhão, a partir de 2000. Esta capacidade excedente fez com que empresas com montadoras em ambos os países decidissem abastecer o mercado argentino a partir das plantas brasileiras e adiar qualquer novo investimento naquele país até que a capacidade ociosa existente nas fábricas brasileiras fosse eliminada (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES, 2002).

Realmente para a Argentina que tem uma produção de veículos bem menor do que a brasileira, em que pese os percalços da sua economia no período analisado (1991-2006), não conseguiu vencer, ainda, de maneira apropriada, o distanciamento da sua produção comparada à brasileira e a entrada maior de automóveis brasileiros no seu país. Talvez, num momento que o setor automotivo busca a especialização das suas linhas produtivas, seja oportuno ao setor automobilístico argentino vislumbrar seu caminho através da diferenciação, especialização ou complementaridade para obter melhor vantagem, apesar dos investimentos em suas montadoras estivessem escassos ao final de 2006.

4 A COMPETITIVIDADE DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DO SETOR AUTOMOTIVO PARA O MERCOSUL

A elaboração de estudos sobre os efeitos de acordos de liberação comercial nas economias dos países membros ganhou especial proeminência na década de 90. Houve uma proliferação desses acordos em nível mundial e a avaliação dos seus efeitos ao longo do tempo passou a ser alvo de vários estudos econômicos. Para o Mercosul não foi diferente, vários autores (por exemplo, MAGALHAES, 1994; PIANI, 1998; 2005; ETHIER, 1998; NEGRI, 1999; MACHADO; CAVALCANTI, 1999; SARTI, 2001; SICA, 2004, 2005; TIGRE et al , 1999), descrevem o Mercosul como uma alternativa para estimular o crescimento econômico regional, embora alertem para o desequilíbrio regional.

Neste capítulo é feita uma avaliação do impacto do Mercosul sobre as exportações brasileiras intrabloco do setor automotivo entre 1991 e 2006, dividida em três períodos. No primeiro entre 1991 a 1998, constata-se um forte incremento do comércio entre os países membros, sendo considerado o período de ouro do bloco. No segundo, entre 1999 a 2002, observa-se uma forte contração dos fluxos comerciais, justificados pela instabilidade macroeconômica - desvalorização cambial brasileira e crise argentina, que influíram significativamente sobre o setor, produção e vendas (interna/externa). No período final, de 2003 a 2006, nota-se um reaquecimento do mercado e retomada do crescimento das exportações.

Além da identificação das variações dos fluxos de comércio do setor automotivo ao longo dos três períodos supramencionados, é realizada uma análise da competitividade dos produtos do setor automotivo, considerando-se o capítulo 87 do Sistema Harmonizado (SH), que apresentaram a maior reorientação de exportações brasileiras para o bloco. A reorientação do comércio é realizada através do índice de orientação regional (IOR) e a análise da competitividade, através do índice de vantagens comparativas reveladas (IVCR).

4.1 A COMPETITIVIDADE EM TRÊS PERÍODOS

Esta seção examina o fluxo das exportações brasileiras do setor automotivo para os países do Mercosul entre 1991 e 2006. O gráfico 6 demonstra claramente a existência de três períodos distintos das exportações brasileiras do setor automotivo. Partindo da esquerda para a direita, existem três linhas que demonstram o comportamento do setor ao longo de 16 anos. A posicionada mais abaixo traça a trajetória das exportações brasileiras do capítulo 87 destinadas ao Mercosul, ligeiramente mais acima e também pautada pelo eixo X (em US\$), a segunda linha mostra a evolução das exportações brasileiras do setor. No topo, o terceiro traçado relaciona as duas linhas anteriores, indicando o percentual da participação das exportações para o Mercosul em relação às exportações totais brasileiras.

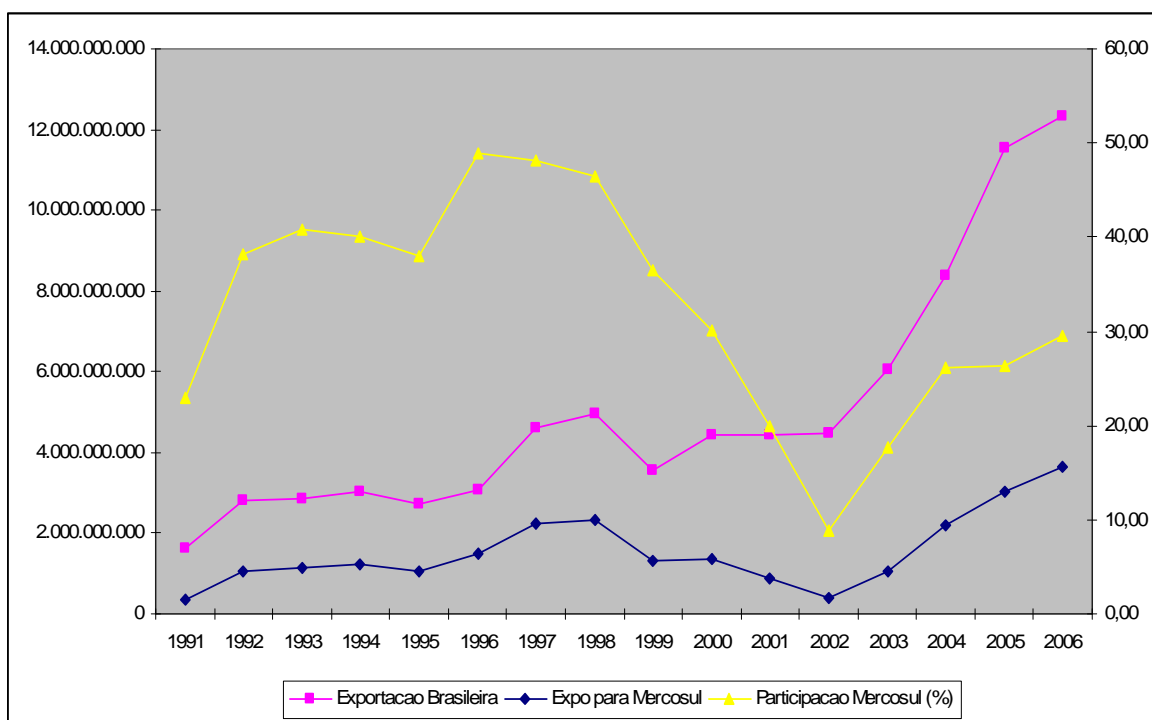


GRÁFICO 6 – Participação brasileira do setor automotivo na pauta de exportações para o Mercosul
Fonte: MDIC - Sistema Alice.

O primeiro período examinado, entre 1991 e 1998, iniciou-se com o Tratado de Assunção e a convergência de interesse dos setores da indústria automobilística e nos governos argentino e brasileiro, pois perceberam que a indústria global do setor estava desde a metade da década anterior a investir forte em tecnologia e, comparativamente, a indústria automobilística do cone sul perdia espaço neste cenário. Como resultado da coordenação política e dos ACE, o setor automotivo dos dois países se consolidou. Este é o chamado

período de ouro do Mercosul, o qual se caracterizou por um crescimento expressivo das exportações brasileiras do setor automotivo para o Mercosul, com uma participação próxima a 50% das exportações brasileiras totais em 1997, conforme mostra o gráfico 6.

Dados do MDIC (1999), reportam que a indústria automotiva brasileira exportou US\$ 2,2 bilhões em 1997 para o Mercosul, representando um aumento de 54% se comparado a 1995, ano da criação do Regime Automotivo, que em 1997 foi alterado para a inclusão de estados brasileiros menos desenvolvidos. No mesmo período, o valor das exportações totais brasileiras também aumentou de US\$ 2,7 bilhões para US\$ 4,6 bilhões. No acumulado de 1991 a 1998, foram exportados para o Mercosul US\$ 10,898 bilhões de um total de US\$ 25,7 bilhões das exportações brasileiras, conferindo ao setor automotivo neste período mais de 40% na pauta de exportação do país.

No segundo período (1999 a 2002), visto que o Mercosul havia passado bem pela crise do México em 1995, projetavam-se índices de produção cada vez mais elevados, mas o processo de especulação financeira no princípio de 1998¹ causou uma saída volumosa de reservas internacionais. Além disto, no caso dos regimes cambiais, La Plane (2001) e Averbug (2002) acreditam ser as diferentes ações de governo nos dois países também a causa para o prejuízo do comércio no setor automotivo do bloco. De fato, em 1999, o Brasil mudou a âncora cambial pelo câmbio flutuante e a Argentina somente alterou seu regime de conversibilidade para um novo modelo em 2002.

O Mercosul já tinha identidade jurídica, mas faltava-lhe estrutura. Conforme salienta Piani (1998, p. 2)², pois “... os países do bloco não dispunham até 1998 de estrutura institucional para tornar homogêneas as práticas de competição...”, mesmo assinando acordos declarativos, os parceiros não se respeitavam e buscavam atalhos como listas de conteúdos, exceções e flexibilizações.

Para contornar a crise do setor, Negri (1999) enfatiza que o governo estendeu até dezembro de 1999, para as montadoras instaladas no Brasil, a redução do imposto de importação em 50% para veículos importados das próprias marcas. Com isto, a indústria

¹ www.dieese.org.br – acesso em set/2008.

² Guida Piani, Revista Visor IPEA Ano 2 nr. 12 abril de 1998 pág. 2 e IPEA: Textos para Discussão No.541.

argentina, que concentrava em mais de 90% de suas exportações para o Brasil, mesmo protegida por uma TEC alta e flexibilizações, se retraiu.

Em 1999, houve uma forte redução das exportações brasileiras do setor automotivo para o Mercosul, pois estas passaram de US\$ 2,3 bilhões, em 1998, para US\$ 1,2 bilhão. A queda se acentuou nos anos seguintes, passando US\$ 1,3 bilhão em 2000, US\$ 878 milhões em 2001 e apenas US\$ 392 milhões em 2002. Mesmo assim, o Brasil manteve suas exportações para fora do bloco, obtendo uma marca de US\$ 3,5 bilhões em 1999, US\$ 4,440 bilhões em 2000 e encerrando o ano de 2002 com US\$ 4,479 bilhões, os quais representam um acréscimo de 21% no período. Assim, mesmo que as exportações para o Mercosul estivessem em queda, o Brasil soube redirecioná-las para outros mercados, resultando em um incremento nas exportações totais.

O período seguinte, o terceiro deste estudo, caracteriza-se pela retomada das exportações do setor automobilístico brasileiro. As montadoras brasileiras venderam US\$ 2,190 bilhões em 2004 para o Mercosul, significando um aumento de 51% em relação ao ano anterior. Nos três anos deste período, de 2003 a 2006, o setor exportou US\$ 9,937 bilhões para o Mercosul, o que demonstra a recuperação das vendas para o bloco, crescendo 260% entre 2003 e 2006, de US\$ 1 bilhão para US\$ 3,6 bilhões, respectivamente. Como resultado, a participação das vendas do setor no total exportado para o bloco, que chegaram a apenas 10% em 2002, elevaram-se para 30% em 2006.

4.2 O EFEITO MERCOSUL NO SETOR AUTOMOTIVO

O Mercosul, em especial a Argentina, historicamente tem sido o grande parceiro comercial regional do Brasil do setor automotivo. A exceção foi o período compreendido entre 1998 e 2002, presumivelmente causados pela desvalorização cambial brasileira e a crise asiática. Portanto, nada mais oportuno do que avaliar o período a partir de 1991, desde a assinatura do Tratado de Assunção criando o mercado comum até 2006 quando os índices de produção e comercialização obtiveram volume bastante importante.

Nos momentos iniciais do bloco são traçadas várias metas que vão se tardando ou se perdendo ao longo do tempo, mas as discussões acerca dos efeitos do processo de integração

dos países do Mercosul são enormes. Então, analisando este cenário, Yeats (1997) comparou índices de orientação regional e vantagens comparativas reveladas de 1988 a 1994, e concluiu que os padrões de comércio competitivo estavam distorcidos, por causa das tarifas protecionistas, sendo o primeiro a encontrar sinais de desvio de comércio após a formação do bloco.

O uso desta metodologia é bastante apropriado para averiguar a existência de desvio de comércio após a formação de um bloco econômico. Se aqueles produtos que apresentarem maior reorientação de comércio para dentro do bloco não forem internacionalmente competitivos, pode-se afirmar que há indício de desvio de comércio. O que foi feito em seções anteriores onde se descreve os mercados brasileiro e argentino, de certa maneira complementa o trabalho de Yeats (1997), pois este autor analisa o bloco pela ótica dos seus reflexos nos consumidores regionais e sobre as chances de países estrangeiros exportarem para mercado interno. Muito embora, aparentemente o cenário possa ter mudado desde o seu estudo, o enfoque que adota é bastante pertinente para uma avaliação de um período ainda maior do processo reintegração do Mercosul até 2006. De acordo com o autor, países pertencentes a blocos regionais assim como o Mercosul, podem impedir suas populações intrabloco de consumir bens mais baratos e de melhor qualidade por conta de uma tarifa com teor protecionista, razão pela qual se levantou e analisou item a item do capítulo 87 destacando aqueles mais dinâmicos para demonstrar tal tese.

Considerando o IVCR e a taxa de importação intra e extrabloco Machado e Cavalcanti (1999) investigaram os impactos da criação e desvio de comércio no fluxo Brasil-Argentina, entre 1991 e 1995. Todavia, naquele momento o tarifário regional estava em fase de adaptação, no governo Collor de Melo em 1991 a primeira fase do Mercosul e após em 1995 com a criação da TEC para os primeiros passos união aduaneira.

O presente estudo analisou os itens do setor automotivo (SH-6 dígitos), de 1991 a 2006, selecionando aqueles mais dinâmicos quanto à orientação regional no comércio intra-Mercosul, baseado no IOR, observando-se o seu grau de competitividade, através do IVCR. O IOR é uma razão entre duas proporções, e seu resultado é obtido através da divisão da participação das exportações de um produto sobre as exportações totais do país para o bloco econômico pela participação das exportações deste produto no total exportado extrabloco.

Este índice deve ser observado ao longo do tempo para mostrar tendências. O IOR assume a forma abaixo:

$$IOR = (X_{rj} / X_{tr}) / (X_{oj} / X_{to})$$

Onde:

X_{rj} = Valor das exportações brasileiras de automóveis intrabloco;

X_{tr} = Valor total das exportações brasileiras intrabloco;

X_{oj} = Valor das exportações brasileiras de automóveis extrabloco;

X_{to} = Valor total das exportações brasileiras extrabloco.

Segundo Yeats (1997), o índice situa-se num intervalo de zero a infinito, no qual a unidade indica uma mesma tendência para exportar o produto a membros e a não-membros, enquanto valores crescentes e superiores a 1, observados ao longo do tempo, indicam tendência para exportar mais para dentro do bloco.

O Índice de Vantagens Comparativas Reveladas (IVCR), originalmente proposto por Balassa, em 1965, se baseia no princípio das Vantagens Comparativa. De acordo com Maia (2002, p. 03), “o IVCR fornece um indicador da estrutura relativa das exportações de uma região ou país”. O IVCR é dado pela equação abaixo:

$$IVCR_j = (X_{ij} / X_i) / (X_{wj} / X_w)$$

Onde:

X_{ij} = Valor das exportações brasileiras de automóveis;

X_i = Valor total das exportações brasileiras;

X_{wj} = Valor total das exportações mundiais de automóveis;

X_w = Valor total das exportações mundiais;

De acordo com Maia (2002), o IVCR maior do que 1 indica que o país tem vantagem comparativa revelada nas exportações de automóveis, enquanto um IVCR menor do que 1, indica que o país possui desvantagem comparativa revelada nas exportações de automóveis.

A utilização conjunta dos dois índices permite verificar se a formação de um bloco está de acordo com as vantagens comparativas de seus membros ou se está desviando comércio. Caso os produtos que apresentarem o maior dinamismo no comércio intrabloco, medido através do IOR, forem competitivos, o bloco estará se especializando em produtos corretos. No entanto, se os produtos com maior crescimento do IOR não forem competitivos, há sinais de que o bloco pode estar desviando comércio, provavelmente em razão de uma estrutura protecionista elevada em relação ao resto do mundo.

4.3 PERÍODO (1991-2006): VISÃO GERAL DOS PERÍODOS

Partindo da análise descrita acima, esta seção examina todo o período de 1991 a 2006, com ênfase no impacto do Mercosul sobre as exportações brasileiras do setor automotivo, cujos valores totalizaram no período (1991-2006) US\$ 24,7 bilhões. A tabela 6 mostra que 30 produtos do setor automotivo, a 6 dígitos do SH, apresentaram um crescimento do IOR ao longo do período, com ênfase para os produtos 871496, 871495 e 871420, que registraram uma variação absoluta do índice superior a 100. Chama a atenção que nenhum dos 6 produtos com a maior variação do IOR eram competitivos tanto em 1991 como em 2006, com seus IVCR sendo inferiores a unidade em ambos os períodos.

Além disso, a maioria dos produtos (19) com o maior crescimento do IOR entre 1991 e 2006 não eram competitivos em 2006, mostrando um padrão de comércio intrabloco no setor automotivo semelhante ao observado por Yeats (1997), que considerou todos os produtos entre 1988 e 1994. Vale destacar que a maior parte dos produtos pouco competitivos internacionalmente, mas que foram dinâmicos no comércio intra-Mercosul, apresentavam um grau de protecionismo, medido pela TEC, superior a média. Ou seja, assim como havia sugerido Yeats para um período diferente e utilizando uma maior abrangência de produtos, o grande crescimento do comércio do setor automotivo parece ter sido resultado de um processo de desvio de comércio, onde as importações intrabloco cresceram em detrimento das importações mais eficientes de fora do bloco em razão das preferências concedidas pelo bloco. As próximas seções fazem uma análise de cada um dos três períodos examinados nesse estudo.

TABELA 6 - IOR/ IVCR 1991 a 2006

SH_6	IOR 1991/2006			IVCR 1991/2006			TEC 2006
	IOR 1991	IOR 2006	Var 1991 a 2006	IVCR 1991	IVCR 2006	Var 1991 a 2006	
871496	13,38847	219,81435	206,43	0,01622	0,16069	0,14	16,00
871495	1,36146	203,88657	202,53	0,17317	0,62860	0,46	16,00
871420	0,00000	141,32605	141,33	0,00000	0,00647	0,01	10,00
871492	3,29623	38,56914	35,27	0,02447	0,01000	-0,01	16,00
871491	0,09567	21,20665	21,11	0,01900	0,03581	0,02	16,00
870821	0,39273	11,82911	11,44	0,00000	0,26053	0,26	18,00
870421	0,54679	10,25313	9,71	1,99072	1,20901	-0,78	35,00
870850	0,51032	6,75673	6,25	2,48610	2,10250	-0,38	0,00
870321	0,13939	5,53558	5,40	0,01730	0,79598	0,78	35,00
870331	0,00000	4,91054	4,91	0,00000	0,77295	0,77	35,00
870422	0,89825	5,71800	4,82	1,39993	1,99823	0,60	35,00
871631	0,00000	2,77457	2,77	0,00055	0,17133	0,17	35,00
871130	0,03874	2,04299	2,00	0,74496	0,23966	-0,51	20,00
870829	0,91663	2,80676	1,89	0,12707	0,81244	0,69	16,00
870894	0,72547	2,49691	1,77	1,22179	0,78477	-0,44	16,00
870990	0,00000	1,36114	1,36	0,04648	0,00905	-0,04	14,00
870870	0,16800	1,46529	1,30	2,25559	1,43223	-0,82	18,00
870893	0,61905	1,72142	1,10	1,77370	1,52002	-0,25	18,00
871419	0,26168	1,06663	0,80	0,10570	0,20243	0,10	16,00
870892	0,21876	0,94077	0,72	0,19767	0,14439	-0,05	18,00
870120	0,40513	0,99212	0,59	0,59022	2,85131	2,26	35,00
870839	0,31601	0,77004	0,45	1,57376	2,08104	0,51	18,00
870210	0,23757	0,67530	0,44	4,96537	1,92272	-3,04	35,00
870600	0,36800	0,80334	0,44	4,70937	18,47686	13,77	35,00
870490	0,00000	0,24357	0,24	0,00045	0,03522	0,03	35,00
870423	0,20169	0,35400	0,15	1,31653	2,97474	1,66	35,00
871411	0,00000	0,07747	0,08	0,32301	0,00283	-0,32	16,00
870410	0,00000	0,02127	0,02	0,02946	2,31106	2,28	14,00
870590	0,00000	0,01814	0,02	0,07994	0,14940	0,07	35,00
870290	0,00000	0,00000	0,00	0,00000	0,05013	0,05	35,00

Fonte: Cálculos do autor.

4.4 PRIMEIRO PERÍODO (1991-1998): CRESCIMENTO DAS EXPORTAÇÕES INTRABLOCO

Conforme a análise prévia demonstrou, houve uma grande expansão das exportações brasileiras do setor automotivo para o Mercosul durante esse primeiro período de abertura para o comércio, em razão das barreiras alfandegárias vigentes em anos anteriores, que reprimiam a demanda. Na medida em que a abertura comercial intrabloco ocorreu, houve uma forte tendência de incremento de comércio entre os países do bloco.

Esta seção compara a evolução do comércio intra e extrabloco daqueles produtos com maior viés de comércio intra-regional no período 1991-98 e o grau de competitividade desses produtos, através do índice de orientação regional e do índice de vantagens comparativas reveladas. Na tabela 7 estão listados todos os produtos, a 6 dígitos do SH, que mostraram um aumento absoluto do IOR ao longo desse período, assim como o seu IVCR e a TEC.

A tabela que classifica esses produtos em ordem decrescente da variação absoluta do IOR entre 1991 e 1998, portanto, do item mais ao menos dinâmico. Se observarmos a maior parte dos produtos tem TEC no limite máximo mostrando motivos para a proteção e regionalização acentuada. Ao longo do período analisado houve o maior número de produtos com variação positiva do IOR, chegando a 44. Embora tenha sido o período onde se verifica o maior dinamismo de comércio intrabloco, a sua maioria (26) não eram competitivos no final do período, em 1998. Nos primeiros seis produtos a variação absoluta é bastante acentuada, situando-se acima de 6. Há produtos partindo de índices nulos em 1991 até um IOR de 9,01 em 1998 como o caso dos bancos para ciclo motores (871411) ou o item 871200 – bicicletas, passando de 7,02 para 80,38, um forte indicativo de sua reorientação regional de comércio.

TABELA 7 IOR E IVCR 1991 / 1998

SH_6	IOR 1991/1998		Var 91 a 98	IVCR 1991/1998		Var 1991 a 1998	TEC 1998
	IOR 1991	IOR 1998		IVCR 1991	IVCR 1998		
871200	7,02384	80,38227	73,36	0,30337	0,08238	-0,22	16,00
871495	1,36146	28,11101	26,75	0,17317	1,20198	1,03	23,00
871494	0,39560	23,72002	23,32	0,00141	0,01526	0,01	16,00
870821	0,39273	16,35557	15,96	0,01765	0,51876	0,50	35,00
870422	0,89825	11,51574	10,62	1,39993	4,33599	2,94	35,00
871620	3,47293	13,57645	10,10	0,12734	1,16973	1,04	19,00
871411	0,00000	9,10085	9,10	0,32301	0,01056	-0,31	18,00
870120	0,40513	6,95896	6,55	0,59022	0,96236	0,37	35,00
871639	1,12360	6,22418	5,10	0,27762	1,76014	1,48	35,00
870831	0,81585	5,51168	4,70	0,91727	0,11539	-0,80	0,00
870829	0,91663	4,61782	3,70	0,12707	0,65394	0,53	35,00
871499	6,58686	9,92216	3,34	0,16803	0,02837	-0,14	21,00
870421	0,54679	3,61433	3,07	1,99072	2,49403	0,50	35,00
870892	0,21876	2,95318	2,73	0,19767	0,48360	0,29	21,00
871496	13,38847	16,02038	2,63	0,01622	0,10666	0,09	17,00
870321	0,13939	2,42468	2,29	0,01730	0,38076	0,36	35,00
870860	4,40987	6,45955	2,05	0,24146	0,61534	0,37	35,00
870894	0,72547	2,70401	1,98	1,22179	1,09723	-0,12	21,00
871680	1,40969	3,34336	1,93	0,14907	0,25573	0,11	19,00
870432	0,00000	1,79095	1,79	0,04476	0,07001	0,03	35,00
871640	2,29707	4,08388	1,79	1,30568	0,00028	-1,31	19,00
871491	0,09567	1,71956	1,62	0,01943	0,22977	0,21	19,00
871690	3,83839	5,40462	1,57	0,03501	0,13710	0,10	35,00
870540	0,00000	1,35174	1,35	0,00000	0,30396	0,30	20,00
870423	0,20169	1,43632	1,23	1,31653	1,98786	0,67	35,00
870990	0,00000	1,18934	1,19	0,04648	0,00157	-0,04	17,00
870590	0,00000	1,16358	1,16	0,07994	0,07054	-0,01	35,00
870893	0,61905	1,62432	1,01	1,77370	1,85973	0,09	21,00
870850	0,51032	1,30220	0,79	2,48610	3,44027	0,95	17,00
871493	0,07901	0,82462	0,75	0,00199	0,00111	0,00	19,00
870870	0,16800	0,87538	0,71	2,25559	2,65775	0,40	35,00
871120	1,57561	2,28084	0,71	0,58800	1,37837	0,79	35,00
870839	0,31601	0,86102	0,55	1,57376	2,04100	0,47	35,00
870130	0,07150	0,58530	0,51	0,40813	0,60707	0,20	17,00
870410	0,00000	0,35442	0,35	0,02946	0,63971	0,61	17,00
870810	0,60241	0,88969	0,29	0,26303	0,75805	0,50	35,00
870600	0,36800	0,64162	0,27	4,70937	8,56743	3,86	35,00
870840	1,19346	1,46509	0,27	0,71076	1,13088	0,42	35,00
871631	0,00000	0,22443	0,22	0,00055	0,34749	0,35	19,00
870891	0,95921	1,11173	0,15	0,80131	1,40139	0,60	21,00
870899	1,61059	1,69098	0,08	1,00417	1,17963	0,18	21,00
871130	0,03874	0,11444	0,08	0,74496	0,08911	-0,66	35,00
870210	0,23757	0,25859	0,02	4,96537	3,81038	-1,15	17,00
870190	2,82897	2,83333	0,00	1,17558	1,72752	0,55	17,00

Fonte: Cálculos do autor.

Pode-se afirmar que este primeiro período representou o momento de ouro do Mercosul, pois partindo de mercados retraídos, uma lista de 1.200 produtos proibidos³ de entrar no país e com impostos de importação altíssimos - variando entre 65% e 85% até 1992, (no governo Collor de Melo), alimentaram a demanda reprimida por novos produtos. Itens do setor automotivo não ficaram atrás; itens do subgrupo 8708 – autopeças, aumentam o IOR de 0,39 para 16,35 e 870421/22 – caminhões pesados diesel, incrementam o IOR de 0,54 para 3,61 e mais especificamente o subgrupo 870321- automóveis com motor 1.0 litros, que variou 2,29 e apontou como o destaque da época em razão da alíquota especial para o chamado “carro mil” bem no governo Collor de Melo.

Outros produtos com IOR também crescente no decorrer desse período chamam a atenção, tais como bicicletas, que passam de 7,02 para 80,38 e seus acessórios (freios e partes) que partem de um IOR de 0,39, atingindo em 1998 o índice de 23,72. Paralelamente a variação absoluta do IVCR de 1991, comparado ao de 1998, foi decrescente em alguns itens, resguardados por uma TEC de 16 a 23%. Para este mesmo item foi calculado o IOR no período seguinte que passou de 80,42 para 122,31, ou seja, de 1991 a 1998 o índice de regionalização aumentou mais de 1000% e no período de 1999 a 2002 mais de 50% de inserção regional com índice de competitividade negativa.

Tigre et al. (1999) discutem mais profundamente o desempenho da indústria automobilística após a entrada em vigor da primeira versão do Regime Automotivo. Argumentam, por exemplo, que o Mercosul cumpre papel decisivo na reestruturação deste setor, sobretudo na Argentina e no Brasil. Dentre as razões estão o acordo regional permite que as multinacionais fabricantes, presentes nos dois países, adotem estratégias de especializações regionais, o que incrementa o comércio intra-Mercosul de bens finais e insumos, contribuindo para um desvio de comércio no Mercosul. A demanda por produtos que na época não faziam parte do “mix” oferecido pela indústria automotiva, como no caso de cintos de segurança-870821 que o IOR passou de 0,39 para 16,35 ou “airbag” automotivo - 870829 que passou de 0,9 para 4,61 de IOR, eram protegidos por uma TEC de 35%, como 50% dos itens listados na tabela 7.

³ www.receita.fazenda.gov.br/histórico/aduana/importação.

4.5 SEGUNDO PERÍODO - 1999 A 2002

No período anterior, o Mercosul vivia a conquista de novos clientes e o aumento de produção, mesmo que os acordos do Regime Automotivo estivessem sendo protelados, o mercado esteve eufórico com as perspectivas de crescimento do comércio. Os governos já haviam combinado o livre comércio (31º Protocolo ao ACE-14), embora também já houvessem adiado algumas vezes a liberalização plena do comércio intrabloco no setor. Apesar de constranger as equipes envolvidas, como as confederações do setor de automóveis, isto não parecia afetar o momento vivido pela indústria automotiva. Afinal, os principais atores fora do governo – as montadoras estavam presentes dos dois lados da fronteira e focadas no lucro e vantagens do protecionismo regional.

Contudo, as crises externas deste e de períodos anteriores foram transmitidas e aumentaram também a pressão sobre o cone sul. O sistema financeiro de alguns países carecia por reformas e mais austeridade, pois estes países com forte afluxo financeiro, estavam negociando papéis no mercado futuro sem o devido lastro, desta maneira, quando este “giro” começou a falhar, alimentou uma pressão inevitável por retorno de numerários do cone sul aos países de origem.

Em apenas quatro anos, entre 1999 e 2002, a economia argentina teve retração de quase 20%. Só em 2002, a queda do PIB foi de 10,9%, reflexo da grave crise política, econômica e social vivida por este país. O gráfico 6, por exemplo, mostra que a participação do Mercosul nas exportações brasileiras caiu de 48% para menos de 10% no período. Em contraste com essas experiências, em 1999, Averbug (2000, p.5)⁴ comenta “quando chegou a vez de a economia brasileira desvalorizar o Real (R\$)”, o dólar dobrou seu valor em relação ao Real, o curso da inflação foi semelhante ao que ocorreu na crise da Ásia; mas o PIB brasileiro teve um crescimento ligeiramente positivo; e não houve nada minimamente parecido com uma crise financeira”.

Na tabela 7 estão calculados os índices de competitividade e orientação regional do 2º período examinado, que refletem as conseqüências do cenário macroeconômico adverso no setor automotivo do cone sul, com um menor número de produtos com IOR crescente e

⁴ <http://www.bndes.gov.br/conhecimento/tdiscussao.pdf>.

pouquíssimos produtos competitivos, que contribuiram para a retração do comércio intrabloco.

A tabela 8 retrata que os anos de 1999 a 2002 foram notoriamente o pior período para o Mercosul, devido às ondas de choque provocadas pelas crises financeiras e as conseqüentes perdas no fluxo comercial regional. Apenas 27 itens mostram um aumento do IOR ao longo do período, mostrando o menor dinamismo do comércio regional. Houve, assim, uma redução de 30% dos itens com crescimento da orientação regional em relação ao período anterior, passando de 44 para 27 produtos. Todos esses bens foram desviados do mercado internacional para o fluxo regional, mesmo aqueles em que o Brasil é mais competitivo, como eixos de transmissão, acessórios para veículos e partes ou peças de tratores ou mesmo veículos especiais (combate militar ou incêndio).

TABELA 8 – IOR E IVCR 1999 / 2002

SH_6	IOR 1999/2002		Var 1999 a 2002	IVCR 1999/2002		Var 2000 a 2002	TEC
	IOR 1999	IOR 2002		IVCR 1999	IVCR 2002		
870432	0,00000	260,96260	260,96	0,0837	0,0000	-0,08	16,00
870331	0,00000	223,04836	223,05	0,1413	0,1017	-0,04	10,00
871494	80,42967	122,31620	41,89	1,0022	0,8753	-0,13	16,00
870892	3,50221	17,74944	14,25	0,0500	0,2339	0,18	16,00
870421	1,81117	6,00288	4,19	0,4670	0,7446	0,28	16,00
870540	1,05319	5,05858	4,01	0,0509	0,2404	0,19	35,00
870321	11,95375	14,80837	2,85	0,4874	0,3450	-0,14	20,00
870840	0,97575	3,67055	2,69	0,2755	0,6924	0,42	35,00
871499	25,90068	27,88591	1,99	-0,0329	0,0066	0,04	35,00
870899	0,08014	2,04323	1,96	-0,1926	0,8753	1,07	14,00
871310	3,11801	4,84186	1,72	0,5414	0,4825	-0,06	35,00
870110	0,20597	1,90954	1,70	-0,1410	0,1394	0,28	12,00
870332	1,26777	2,60836	1,34	0,6408	0,2883	-0,35	18,00
871492	1,50208	2,67428	1,17	-0,2485	0,0734	0,32	20,00
870810	0,99382	2,10132	1,11	0,4056	0,3101	-0,10	14,00
871680	3,52517	4,62486	1,10	-0,1083	0,1687	0,28	18,00
870850	1,52463	2,55678	1,03	-1,0226	2,3947	3,42	18,00
870510	0,00000	0,99170	0,99	0,1156	0,0000	-0,12	35,00
870919	4,14110	5,01235	0,87	-0,0103	0,0044	0,01	35,00
870322	0,86544	1,64870	0,78	0,9834	0,5821	-0,40	20,00
870190	1,11825	1,65285	0,53	-0,1800	1,9355	2,12	18,00
870880	0,60244	0,90664	0,30	0,6455	1,7362	1,09	35,00
870894	1,62974	1,86775	0,24	-0,0285	0,5159	0,54	20,00
870839	0,75025	0,98405	0,23	-0,3974	1,5803	1,98	20,00
870990	0,54797	0,67919	0,13	0,5468	0,1265	-0,42	35,00
870590	0,26405	0,36128	0,10	11,5220	13,4472	1,93	18,00
870870	0,73891	0,83019	0,09	-0,1142	2,3267	2,44	18,00

Fonte: Cálculos do autor.

Nos itens seguintes se vê o comércio de carrocerias e acessórios / autopeças, não mais de itens como bicicletas e suas partes. Da mesma maneira o grupo 8711 motocicletas não aparece, talvez por uma situação de queda nas vendas e substituição de importações pelo lado argentino. Levando em conta o regime compensado⁵, em que o Brasil aceita o regime argentino até 1999/2000, depois no ano seguinte, os dois países reunidos decidem reordenar o regime automotivo, pois o Uruguai estava importando autopeças com o regime de “admissão temporária” e alíquota zero, reexportando para Brasil e Argentina sem limite de cotas, justamente o que os argentinos queriam evitar a triangulação e perda de arrecadação.

A partir de junho de 2000, não se pode deixar de comentar no comércio administrado de abertura gradual, o flex e no ano seguinte o flex crescente (decreto 3.806/2001, internalizado no ordenamento jurídico do Mercosul). Muito oportuno e necessário, pois o mercado argentino, motivado pela crise, passou a não mais poder absorver os produtos fabricados por sua própria indústria, assim passou a exportar mais para o Brasil, inclusive além do flex, gerando comércio tributado. Foi quando o governo Argentino solicitou um flex maior para uma abertura de maior de comércio. Conforme relata Kume e Piani (2005a), ainda assim, após a aprovação oficial, o que seria o novo regime automotivo foi suspenso, por causa persistentes conflitos regionais.

4.6 TERCEIRO PERÍODO - 2003 A 2006

Este período final foi marcado pela recuperação do comércio intrabloco, que também acabou afetando o setor automotivo. As vendas brasileiras do setor para o bloco totalizaram ao longo do período US\$ 9,9 bilhões. A tabela 9 mostra que 37 produtos do setor automotivo, a 6 dígitos do SH, apresentaram um crescimento do IOR ao longo do período com destaque para os produtos 871495, 871420 e 871495, que registraram uma variação absoluta do índice superior a 110, muito superior a registrada no primeiro período (1991 -1998) em que o com maior dinâmica incrementou 73,36 . Chama a atenção que nenhum dos nove produtos com a maior variação do IOR eram competitivos tanto em 2003 como em 2006, com seus IVCR sendo inferiores a unidade em ambos os períodos.

⁵ Decisão Mercosul n.29/94.

TABELA 9 – IOR E IVCR 2003 / 2006

SH_6	IOR 2003/2006		Var 2003 a 2006	IVCR 2003/2006		Var 2003 a 2006	TEC
	IOR 2003	IOR 2006		IVCR 2003	IVCR 2006		
871495	19,65596	203,88657	184,23	1,09030	0,62860	-0,46	16,00
871420	4,80299	141,32605	136,52	0,77387	0,48130	-0,29	10,00
871496	108,83422	219,81435	110,98	0,26019	0,16069	-0,10	16,00
871492	2,54523	38,56914	36,02	0,02160	0,00326	-0,02	16,00
871491	4,01402	21,20665	17,19	0,02694	0,03581	0,01	16,00
870332	3,87736	18,07505	14,20	0,23097	0,15354	-0,08	35,00
870821	4,62863	11,82911	7,20	0,09384	0,26053	0,17	18,00
870290	-5,31827	0,00000	5,32	0,04229	0,05013	0,01	35,00
870310	-5,18771	0,00000	5,19	0,00000	0,00000	0,00	35,00
870850	1,86619	6,75673	4,89	2,50423	2,10250	-0,40	0,00
870421	6,11791	10,25313	4,14	0,99491	1,20901	0,21	35,00
871310	0,12146	3,85770	3,74	0,05422	0,06220	0,01	12,00
870110	0,82020	2,82521	2,01	0,10944	0,05454	-0,05	14,00
871130	0,29407	2,04299	1,75	0,14228	0,23966	0,10	20,00
870990	0,19531	1,36114	1,17	0,02121	0,00905	-0,01	14,00
870894	1,42697	2,49691	1,07	0,40354	0,78477	0,38	16,00
870829	1,79343	2,80676	1,01	0,39373	0,81244	0,42	16,00
871631	1,76206	2,77457	1,01	0,05140	0,17133	0,12	35,00
870323	0,69480	1,60572	0,91	1,38837	1,29876	-0,09	35,00
870870	0,55454	1,46529	0,91	1,89519	1,43223	-0,46	18,00
870893	1,06605	1,72142	0,66	1,16829	1,52002	0,35	18,00
870210	0,08969	0,67530	0,59	1,88004	1,92272	0,04	35,00
871500	0,43647	0,91136	0,47	0,10790	0,01171	-0,10	20,00
871120	0,20636	0,66842	0,46	4,37747	3,77381	-0,60	20,00
870600	0,43079	0,80334	0,37	11,97532	18,47686	6,50	35,00
870839	0,41978	0,77004	0,35	1,83946	2,08104	0,24	18,00
870899	0,57431	0,86066	0,29	0,99213	0,90386	-0,09	18,00
870490	0,00000	0,24357	0,24	0,27374	0,03522	-0,24	35,00
870790	0,33126	0,57326	0,24	6,45749	7,11357	0,66	35,00
870423	0,17212	0,35400	0,18	2,04564	2,97474	0,93	35,00
871419	0,94179	1,06663	0,12	0,14137	0,20243	0,06	16,00
870710	0,08295	0,17825	0,10	0,28299	0,05432	-0,23	35,00
870919	0,00000	0,08790	0,09	0,09651	0,02557	-0,07	14,00
871411	0,00000	0,07747	0,08	0,00378	0,00283	0,00	16,00
870431	0,33998	0,39407	0,05	0,74135	1,65072	0,91	35,00
870891	0,68797	0,74082	0,05	1,35847	1,86625	0,51	18,00
870510	0,00000	0,00771	0,01	0,02556	0,15282	0,13	35,00

Fonte: Cálculos do autor.

Além disso, a maioria dos produtos (24) com o maior crescimento do IOR entre 2003 e 2006 não eram competitivos em 2006, assim como já havia ocorrido nos dois períodos anteriores. Se do primeiro para o segundo período analisado houve queda de 30% de itens orientados ao intrabloco, neste último período em que o comércio retomou sua dinâmica podemos observar também que 27,02% dos produtos apresentaram um IOR crescente. Então,

se pode inferir que como um número de itens deixou de ser exportado para o resto do mundo para serem direcionados para o bloco, houve uma retirada de produtos brasileiros do mercado internacional de itens do capítulo 87. Assim, o estímulo a produção de bens protegidos, especialmente pela TEC e, provavelmente, com menor qualidade já que não precisam se expor ao resto do mundo, parecem ter contribuído para o desvio de comércio no setor automotivo do Mercosul.

Então, examinando os itens com IOR crescente, se vê os itens do subgrupo 8714 – bicicletas, suas partes e acessórios, retornando ao mercado intrabloco, semelhante ao que havia ocorrido no primeiro período, só que desta vez mais intensivamente. O item 871495 que no primeiro período teve variação absoluta igual a 73,36, nesta última avaliação variou de 19,65 para 203,88, mas, de novo, sem ser competitivo no resto do mundo. Nos itens seguintes, bastante protegidos pela alíquota no teto, têm-se os subgrupos 8702, 8703 e 8708, respectivamente ônibus, automóveis de 1.000cc a 2.500cc e suas partes (cintos de segurança, acessórios de carrocerias e caixas de transmissão e câmbio), com TEC de 35% (teto máximo) para os dois primeiros e 18% para o último.

TABELA 10: TABELA RESUMO DOS ÍNDICES

Períodos	IOR	IVCR < 1	TEC Média	Nro. Produtos com TEC = 35%
1991 a 2006	30	19	23,20	12
1991 a 1998	44	27	25,58	19
1999 a 2002	27	21	22,75	9
2003 a 2006	37	24	23,29	14

Fonte: sistema aliceweb em: < www.aliceweb.gov.br > ; Elaboração do autor.

Em suma, em todos os períodos a metodologia aplicada mostrou ter ocorrido desvio de comércio no setor automotivo no Mercosul, pois aqueles produtos que tiveram crescimento do IOR em sua maioria não eram competitivos. Parte da explicação desse desempenho intrabloco está associada a uma TEC maior do que a média, ou seja, as elevadas preferências do setor automotivo parecem ser as principais responsáveis pela reorientação de comércio que ocorreu nos produtos do setor a partir da formação do bloco.

5 CONCLUSOES

A proposta deste estudo foi investigar a ocorrência de criação ou desvio de comércio no setor automotivo do Mercosul, em especial das exportações brasileiras para o bloco. Deste modo, traçou-se um comparativo dos avanços do comércio de automóveis no período 1991-2006, buscando identificar em quais produtos houve uma reorientação dos fluxos comerciais do setor para dentro do bloco e se esses eram competitivos. Esta pesquisa dividiu o período de 1991 a 2006 em três fases, após observar a evolução do comércio intrabloco. A primeira caracteriza-se pela criação do bloco e seu desenvolvimento (1991-1998), seguida por um período de crises e perdas de mercado (1999-2002) e, por fim, uma fase de retomada do comércio (2003-2006).

Imaginando-se idealizar uma integração no bloco comercial, se pode dizer que a vantagem da integração é que esta permite que cada país se especialize e aumente a produção de bens competitivos, reduzindo a produção dos setores que possuem menor competitividade. Assim, ocorre a criação de comércio dos grupos de produtos que possuem vantagens para competir com o resto do mundo. Por isto também, a liberalização comercial é normalmente associada ao aumento do bem estar das economias nacionais. No entanto, se o padrão de comércio se concentra em produtos onde os países do bloco não são competitivos, devido a um elevado protecionismo em relação aos países não-membros do bloco, pode ocorrer o desvio de comércio. Nesse caso, o aumento do comércio intrabloco ocorre em detrimento de países mais eficientes de fora do bloco.

Com a implementação da TEC, em 1995, baseada na Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), deu-se um grande passo para a viabilização de uma política comercial comum entre os países-membros do bloco. No entanto, para muitos produtos houve um aumento do grau de protecionismo em relação a situação anterior, especialmente no setor automotivo. Vários estudos como, Kume e Piani (2005a), mostram o elevado grau de protecionismo do setor automotivo, medido tanto a partir das tarifas nominais de importação como das tarifas efetivas. Na verdade, esse se configura no setor mais protegido, através da TEC do Mercosul. Dado esse elevado grau de protecionismo do setor em relação aos países de fora do bloco, surge a possibilidade do crescimento do comércio intrabloco ocorrer mesmo em produtos não-competitivos, causando temores de desvio de comércio.

A análise do peso da indústria automobilística entre os dois países permitiu observar que a produção brasileira é significativamente maior do que a argentina, chegando a um total de produção aproximadamente quatro vezes maior em todos os anos de 1991 a 2006. A produção brasileira mostrou uma trajetória ascendente entre 1991 e 1997, seguida por um período de retração da produção até 2001, recuperando-se logo em seguida até os dias de hoje. Já a produção argentina mostrou uma grande oscilação ao longo de todo o período, em razão dos inúmeros problemas macroeconômicos vividos pelo país.

Essa dissertação mostrou, a partir da análise comparativa dos índices de orientação regional e de competitividade de cada produto do setor automotivo, a seis dígitos do SH, claramente a existência de três momentos bastante distintos, com sinais de desvio de comércio das exportações brasileiras para o Mercosul. O primeiro período mostrou o maior número de produtos (44) com elevação de IOR, sendo que 26 destes não eram competitivos no final do período (1998). No período seguinte houve uma série de crises macroeconômicas, o que levou a uma redução do número de produtos com elevação do IOR para apenas 27, sendo que 21 não eram competitivos. Ou seja, nesse período houve uma intensificação do desvio de comércio, pois a quase totalidade dos produtos que se reorientaram para o bloco não eram competitivos. No terceiro período ocorreu uma recuperação do volume das exportações brasileiras para o bloco, mas também há evidências, assim como todo anos anteriores, de desvio de comércio. Nessa fase dos 37 produtos do setor automotivo que mostraram um maior dinamismo para o bloco 24 não eram competitivos.

Em resumo, em todos os períodos parece ter ocorrido desvio de comércio no setor automotivo no Mercosul, considerando-se as exportações brasileiras para o bloco. Isso reflete o fato de que os produtos que tiveram crescimento do IOR em sua maioria não eram competitivos, conforme o IVCR. Parte da explicação desse dinamismo das exportações brasileiras para o bloco está associada a uma TEC maior do que a média. Assim, as elevadas preferências do setor automotivo concedidas pelo bloco parecem ser as principais responsáveis pela reorientação regional de comércio que ocorreu nos produtos do setor a partir da formação do bloco.

REFERÊNCIAS

ABECEB.COM. **Informe de Comercio Exterior e Relações Internacionais**. Disponível em: <<http://www.abeceb.com>. > Acesso em: 12 out.2008.

_____. **As vendas de automóveis ao Brasil com poucos sinais de recuperação**, Disponível em: < www.abeceb.com. > Acesso em: 8 ago.2008.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE IMPORTADORES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (ABEIVA). Disponível em: < www.abeiva.com.br>. Acesso em: 12 dez, 2007.

_____. Disponível em: < www.abeiva.com.br>. Acesso em: 4 jan 2008.

AITKEN, N. D. The effect of the EEC and EFTA on European trade: a temporal cross-section analysis. **American Economic Review**, Connecticut, v. 63, n. 5, p. 881-892, dez. 1973.

ALMEIDA, P. R. Mercosul em sua primeira década (1991 – 2001): uma avaliação política a partir do Brasil. Divisão de Integração, Comércio e Assuntos Hemisféricos, Unidade de Estatística e Análise Quantitativa. **Documento de divulgação**, Buenos Aires, n. 14, 64p., 2002. (Série INTAL/ITD/STA)

ASSOCIAÇÃO DE FABRICANTES AUTOMOTORES DA ARGENTINA (ADEFA). **Estatísticas**. 2004. Disponível em: <www.adefa.com.ar. >. Acesso em: 17 jul 2007.

_____. **Estatísticas**. 2008. Disponível em: <www.adefa.com.ar. >. Acesso em: 11 dez 2008.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (ANFAVEA). **Estatísticas**. 2008. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br>>. Acesso em: 2006 a 2008.

ARAÚJO JÚNIOR, J. T. **A ata de Buenos Aires e as perspectivas da integração no Cone Sul**. Rio de Janeiro: Instituto de Economia Industrial/UFRJ, 1990.

AVERBUG, Marcello. Mercosul: expectativas e realidade. **Revista do BNDES**, Rio de Janeiro, v. 9, n. 17, p. 75-98, 2002.

AZEVEDO, A. F. Z. Impactos comerciais da Área de Livre Comércio das Américas: uma aplicação do modelo gravitacional; **Revista de Economia Contemporânea**, São Paulo, v.10, n.2, p. 237-267, 2006.

BALASSA, Bela. Trade liberalization and 'revealed' comparative advantage. **The Manchester School**, Manchester, v 33, n. 2, p. 99-123, 1965.

BANCO INTER-AMERICANO DE DESENVOLVIMENTO(BID). **Centroamérica- Documento de Programación Regional**. Washington: BID, 2001.

_____. **Informe Mercosur**, Buenos Aires, n. 1/ 12, 1996. Disponível em:< <http://www.iadb.org/intal/>>. Acesso em: 2.fev.2008.

_____. **Integration and Trade in the America. Periodic Note**. Washington: BID, 2000.

_____. INSTITUTO PARA A INTEGRAÇÃO DE AMÉRICA LATINA E DO CARIBE (INTAL). **Informe Mercosul**, [S.l.], n. 1/12, 1996 - 2006

BARBOSA, Rubens Antonio. MERCOSUL e suas instituições. **Boletim de Integração Latino-Americana**, Brasília, n. 14, p.18-38, jul./set. 1994.

_____. Área de Livre Comércio da América do Sul: conformação de um novo espaço econômico. **Boletim de Integração Latino-Americana**, Brasília, n. 18, p.8-3, jan./jun.1996.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio (MDIC). **Anuário Estatístico 1999**. Disponível em: <www.mdic.gov.br>. Acesso em: 14 fev 2007.

_____. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Secretaria de Comércio Exterior. Departamento de Defesa Comercial. (MDIC. SECEX. ECOM). **Relatório Geral**. Rio de Janeiro: DECOM, [20--].

CAMPBELL, Jorge et al. Quinze anos de integração: muito barulho por muita coisa. In: _____ (Org.). **Mercosul: entre a realidade e a utopia**. Rio de Janeiro. Relume, 2000. p.256 – 270.

CARVALHO, Maria Auxiliadora de; SILVA, César Roberto Leite da; **Economia Internacional** . 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2002.

CORDEN, W. M. A western hemisphere free trade area: implications for Latin America. In: INTERAMERICAN DEVELOPMENT BANK (IDB); ECONOMIC COMMISSION FOR LATIN AMERICA AND THE CARIBBEAN (ECLAC) (Eds.). **Trade liberalization in the western hemisphere**. Washington, 1995.

ETHIER, W. 'The new regionalism'. **The Economic Journal**, Oxford, n. 449, p.1149-1161, 1998.

GADELHA, M.F. Salvaguardas no MERCOSUL. **Debate no Mercosul**, Rio de Janeiro, n.. 1, jan./mar. 2005.

GIBBS, Murray. Special and differential treatment in the context of globalization. In: SYMPOSIUM ON SPECIAL AND DIFFERENTIAL TREATMENT IN THE WTO AGREEMENTS, G15. 1998. Nova Delhi. **Anais..** Nova Delhi: UNCATD, 1998.

GUJARATI, Damodar N. **Econometria básica**. São Paulo: Pearson Education, 2000.

KRUGMAN, Paul R.; OBSTFELT, M. **Economia internacional: teoria e política**. São Paulo: Pearson Addison Wesley, 2005.

KRUEGER, Anne O.; MICHALOPOULOS, Constantine. Developing country trade policies and the international economic system. In: PREEG, E. H. (Ed.), **Hard bargaining ahead: US trade policy and developing countries**. Washington: Overseas Development Council, 1985.

KUME, H.; PIANI, G. Antidumping and safeguard mechanisms: the brazilian experience. 1988-2003. In: FINGER, M. J.; NOGUÉS, J.(Orgs) **Safeguards and antidumping in Latin American trade liberalization: fighting fire with fire**. Washington: McMillan-Palgrave, 2005b. p.79-108.

_____. Mercosul: o dilema entre união aduaneira e área de livre-comércio. **Revista de Economia Política**, São Paulo, v. 25, n. 4, p.370-390, out./dez. 2005a.

_____; MIRANDA, P. **Desvios da tarifa externa comum no Brasil e a estrutura de proteção efetiva: 1ª. versão**. Rio de Janeiro: IPEA, 2005.

LAIRD, S. Mercosul - objetivos e resultados. **Gazeta Mercantil**, São Paulo, 4 a 10 de agosto de 1997.

LAPLANE, Mariano F. et al. La inversión extranjera directa en el Mercosur. El caso brasileño. In: CHUDNOVSKY, D. (Org.). **El boom de inversión extranjera directa en el Mercosur**. Buenos Aires: Siglo Veintiuno de Argentina: Red de Investigaciones económicas del MERCOSUR, 2001. p.?-?.

LAWRENCE, R. 'Preferential trading arrangements: the traditional and the new'. In GALAL, A.; HOEKMAN, B. (Eds.). **Regional Partners in Global Markets: Limits and Possibilities of the Euro-Med Agreements**. Egypt: The Egyptian Center for Economic Studies, 1997. p. 13-34.

MACHADO, J. B.; CAVALCANTI, M. A. Determinantes do comércio bilateral Argentina-Brasil: uma avaliação dos impactos estáticos do processo de integração no Mercosul. In: ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS CENTROS DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ECONOMIA. 27., 1999. Belém. **Anais...** Belém: ANPEC., 1999. 1 CD-ROM.

_____.; MARKWALD, Ricardo. A. dinâmica recente do processo de integração do Mercosul. In: ENCONTRO NACIONAL DE ECONOMIA, 25. Recife, 1997. **Anais...** Recife: ANPEC, 1997. p.260-276

MAGALHÃES, João P. A. Integrações econômicas e desenvolvimento. **Boletim de Integração Latino-Americana**, Brasília, v.13, n. 24-35, abr./jul. 1994.

MALDONADO, R. **Avance y vulnerabilidad de la integración económica de América Latina y Caribe**. Santiago do Chile: CEPAL, 2003. 66p. (Serie Comércio Internacional, n.32)

MELLO, Eulalie de Souza; SENNA, Ana Júlia Teixeira. Análise do Comportamento dos preços dos produtos do complexo soja. In: CONGRESSO DA SOCIEDADE BRASILEIRA DE ECONOMIA E SOCIOLOGIA RURAL. 61., 2003. Juiz de fora. **Anais...** Juiz de fora: SOBER, 2003. 1 CD-ROM..

MONTEIRO, O. da Silva; GRENNER, T. "Wheat en Mercosur is there any trade: diversion?" Sociedade Brasileira de Economia e Administracao (SOBER), Brasília:,v. 1, p.785-801, 1998.

MOREIRA, C. A. L.; MELO, Maria Cristina Pereira de. Comércio Exterior brasileiro: uma análise das trocas regionais no âmbito do Mercosul. **Mercator Revista de Geografia da Ufc**, Fortaleza, v. 1, n. 1, p. 61-77, 2002.

MORRISSEY, Oliver; RAI, Yogesh. The GATT agreement on trade related investment measures: implications for developing countries and their relationship with transnational corporations. **The Journal of Development Studies**, [S.l.], v. 31, n. 5, p.702-724, jun. 1995.

NEGRI, J. A. O custo do bem-estar do regime automotivo brasileiro. **Revista Pesquisa e Planejamento. Econômico**, Rio de Janeiro, v.29, n. 2., p. 215-242, 1999.

NONNENBERG, M. J. B.; MENDONÇA, M. J. C. “Criação e desvio de comércio no Mercosul: o caso dos produtos agrícolas”. In: ENCONTRO NACIONAL DE ECONOMIA DA ANPEC, 26., 1998, Vitória. **Anais...** Vitória: ANPEC, 1998. p. 947-961

PIANI, G. **Texto para discussão**, n. 541, 1998. Disponível em: < www.ipea.gov.br/pub/td>. Acesso em: 28. set.2008

REIS, Magnus dos; AZEVEDO, A. F. Z. O Impacto da criação do Mercosul no fluxo de comércio bilateral: uma abordagem com o modelo gravitacional.. In: ENCONTRO NACIONAL DE ECONOMIA, 36., 2008. Salvador. **Anais..**Salvador: ANPEC, 2008.

ROBSON, Peter. **Teoria econômica da integração internacional**. São Paulo: Makron Books, 1985.

SACHS, Jeffrey D.; LARRAIN, F. B. **Macroeconomia**. São Paulo. Makron Books, 2000.

SARTI, F. **Internacionalização comercial e produtiva no Mercosul nos anos 90**. 231f. 2001. Tese (Doutorado em Ciencia Econômica) – Instituto de Economia, Programa de Pós Graduação em Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2001.

_____; LAPLANE, Mariano F. O investimento direto estrangeiro e a internacionalização da economia brasileira nos anos 1990. **Economia e Sociedade**, Campinas, v.18, p.63-94, jan/jun. 2002.

SECRETARIA DE INTEGRAÇÃO ECONÔMICA DA AMÉRICA CENTRAL (SIECA) **.Economia..** Disponível em: <www.sieca.org.gt.> Acesso em: 7.ago.2008.

SICA, Dante. La realidad de la industria automotriz en el camino hacia la consolidación? In: SALÃO INTERNACIONAL DO AUTOMÓVEL. BUENOS AIRES, 3., 2005. Buenos Aires. **Anais...** Buenos Aires: [s.n.], 2005.

TIGRE et alli. **O impacto do Mercosul na dinâmica do setor automotivo**, 1999, Disponível em: <www.iadb.org/Intal/aplicaciones/uploads/> Acesso em: 14 fev 2007

THORSTENSEN, V. **Organização Mundial do Comércio OMC: as regras do comércio internacional**. São Paulo. Campus, 1999.

TRATADOS no Mercosul. Disponível em: <http://dji.com.br/decretos/1991-000350/000350_1991_a_i_01a12.htm> Acesso em: 22. set..2008.

TRICHES, Divanildo. Uma análise de economia política e das atitudes dos grupos de interesse no Mercosul. **Pesquisa e Debate**, São Paulo, v. 14, n. 2, p.27-50, 2003.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. PERSONAL COMPUTER TRADE ANALYSIS SYSTEM (UNCTAD. PC-TAS). **Trade analysis system on personal computer 1991-2006**. [S.l.]:International Trade Centre Unctad /WTO/United Nations Statistics, [entre 1991 e 2006]

VEIGA, João Paulo Cândia. **As políticas domésticas e a negociação internacional: o caso da indústria automobilística no Mercosul**. 1999. Tese (Doutorado Ciência Política) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

YEATS, A. Does Mercosur's trade performance raise concerns about the effects of regional trade arrangements? **World Bank - Policy Research Working** ,.New York, paper n. 1729, 1997.

ANEXO A – CAPÍTULO 87 DA TARIFA EXTERNA COMUM

Capítulo 87

Veículos automóveis, tratores, ciclos e outros veículos terrestres, suas partes e acessórios

Notas.

1.- O presente Capítulo não compreende os veículos concebidos para circular unicamente sobre vias férreas.

2.- Consideram-se *tratores*, na acepção do presente Capítulo, os veículos motores essencialmente concebidos para puxar ou empurrar instrumentos, veículos ou cargas, mesmo que apresentem certos dispositivos acessórios que permitam o transporte de ferramentas, sementes, adubos, etc., relacionados com o seu uso principal.

Os instrumentos e órgãos de trabalho concebidos para equipar os tratores da posição 87.01, enquanto material intercambiável, seguem o seu regime próprio, mesmo apresentados com o trator, quer estejam ou não montados neste.

3.- Os chassis de veículos automóveis, quando providos de cabina, classificam-se nas posições 87.02 a 87.04 e não na posição 87.06.

4.- A posição 87.12 compreende todas as bicicletas para crianças. Os outros ciclos para crianças classificam-se na posição 95.03.

NCM	DESCRIÇÃO	TEC (%)
87.01	Tratores (exceto os carros-tratores da posição 87.09).	
8701.10.00	-Motocultores	14BK
8701.20.00	-Tratores rodoviários para semi-reboques	35
8701.30.00	-Tratores de lagartas	14BK
8701.90	-Outros	
8701.90.10	Tratores especialmente concebidos para arrastar troncos ("log skidders")	0BK
8701.90.90	Outros	14BK
87.02	Veículos automóveis para transporte de dez pessoas ou mais, incluído o motorista.	
8702.10.00	-Com motor de pistão, de ignição por compressão (diesel ou semidiesel)	35
8702.90	-Outros	
8702.90.10	Trólebus	35
8702.90.90	Outros	35
87.03	Automóveis de passageiros e outros veículos automóveis principalmente concebidos para transporte de pessoas (exceto os da posição 87.02), incluídos os veículos de uso misto ("station wagons") e os automóveis de corrida.	

8703.10.00	-Veículos especialmente concebidos para se deslocar sobre a neve; veículos especiais para transporte de pessoas nos campos de golfe e veículos semelhantes	35
8703.2	-Outros veículos com motor de pistão alternativo, de ignição por centelha:	
8703.21.00	--De cilindrada não superior a 1.000cm ³	35
8703.22	--De cilindrada superior a 1.000cm ³ , mas não superior a 1.500cm ³	
8703.22.10	Com capacidade de transporte de pessoas sentadas inferior ou igual a seis, incluído o motorista	35
8703.22.90	Outros	35
8703.23	--De cilindrada superior a 1.500cm ³ , mas não superior a 3.000cm ³	
8703.23.10	Com capacidade de transporte de pessoas sentadas inferior ou igual a seis, incluído o motorista	35
8703.23.90	Outros	35
8703.24	--De cilindrada superior a 3.000cm ³	
8703.24.10	Com capacidade de transporte de pessoas sentadas inferior ou igual a seis, incluído o motorista	35
8703.24.90	Outros	35
8703.3	-Outros veículos, com motor de pistão, de ignição por compressão (diesel ou semidiesel):	
8703.31	--De cilindrada não superior a 1.500cm ³	
8703.31.10	Com capacidade de transporte de pessoas sentadas inferior ou igual a seis, incluído o motorista	35
8703.31.90	Outros	35
8703.32	--De cilindrada superior a 1.500cm ³ mas não superior a 2.500cm ³	
8703.32.10	Com capacidade de transporte de pessoas sentadas inferior ou igual a seis, incluído o motorista	35
8703.32.90	Outros	35
8703.33	--De cilindrada superior a 2.500cm ³	
8703.33.10	Com capacidade de transporte de pessoas sentadas inferior ou igual a seis, incluído o motorista	35
8703.33.90	Outros	35
8703.90.00	-Outros	35
87.04	Veículos automóveis para transporte de mercadorias.	
8704.10	-“Dumpers” concebidos para serem utilizados fora de rodovias	
8704.10.10	Com capacidade de carga superior ou igual a 85 toneladas	0BK
8704.10.90	Outros	14BK
8704.2	-Outros, com motor de pistão, de ignição por compressão (diesel ou semidiesel):	
8704.21	--De peso em carga máxima não superior a 5 toneladas	
8704.21.10	Chassis com motor e cabina	35
8704.21.20	Com caixa basculante	35
8704.21.30	Frigoríficos ou isotérmicos	35
8704.21.90	Outros	35
8704.22	--De peso em carga máxima superior a 5 toneladas, mas não superior a 20 toneladas	
8704.22.10	Chassis com motor e cabina	35
8704.22.20	Com caixa basculante	35
8704.22.30	Frigoríficos ou isotérmicos	35

8704.22.90	Outros	35
8704.23	--De peso em carga máxima superior a 20 toneladas	
8704.23.10	Chassis com motor e cabina	35
8704.23.20	Com caixa basculante	35
8704.23.30	Frigoríficos ou isotérmicos	35
8704.23.90	Outros	35
8704.3	-Outros, com motor de pistão, de ignição por centelha:	
8704.31	--De peso em carga máxima não superior a 5 toneladas	
8704.31.10	Chassis com motor e cabina	35
8704.31.20	Com caixa basculante	35
8704.31.30	Frigoríficos ou isotérmicos	35
8704.31.90	Outros	35
8704.32	--De peso em carga máxima superior a 5 toneladas	
8704.32.10	Chassis com motor e cabina	35
8704.32.20	Com caixa basculante	35
8704.32.30	Frigoríficos ou isotérmicos	35
8704.32.90	Outros	35
8704.90.00	-Outros	35
87.05	Veículos automóveis para usos especiais (por exemplo, auto-socorros, caminhões-guindastes, veículos de combate a incêndio, caminhões-betoneiras, veículos para varrer, veículos para espalhar, veículos-oficinas, veículos radiológicos), exceto os concebidos principalmente para transporte de pessoas ou de mercadorias.	
8705.10	-Caminhões-guindastes	
8705.10.10	Com haste telescópica de altura máxima superior ou igual a 42m, capacidade máxima de elevação superior ou igual a 60 toneladas, segundo a Norma DIN 15019, Parte 2, e com 4 ou mais eixos de rodas direcionáveis	0BK
8705.10.90	Outros	35
8705.20.00	-Torres ("derricks") automóveis, para sondagem ou perfuração	35
8705.30.00	-Veículos de combate a incêndio	35
8705.40.00	-Caminhões-betoneiras	35
8705.90	-Outros	
8705.90.10	Caminhões para a determinação de parâmetros físicos característicos (perfilagem) de poços petrolíferos	2
8705.90.90	Outros	35
8706.00	Chassis com motor para os veículos automóveis das posições 87.01 a 87.05.	
8706.00.10	Dos veículos da posição 87.02	35
8706.00.20	Dos veículos das subposições 8701.10, 8701.30, 8701.90 ou 8704.10	14BK
8706.00.90	Outros	35
87.07	Carroçarias para os veículos automóveis das posições 87.01 a 87.05, incluídas as cabinas.	
8707.10.00	-Para os veículos da posição 87.03	35
8707.90	-Outras	
8707.90.10	Dos veículos das subposições 8701.10, 8701.30, 8701.90 ou 8704.10	14BK

8707.90.90	Outras	35
87.08	Partes e acessórios dos veículos automóveis das posições 87.01 a 87.05.	
8708.10.00	-Pára-choques e suas partes	18
8708.2	-Outras partes e acessórios de carroçarias (incluídas as de cabinas):	
8708.21.00	--Cintos de segurança	18
8708.29	--Outros	
8708.29.1	Dos veículos das subposições 8701.10, 8701.30, 8701.90 ou 8704.10	
8708.29.11	Pára-lamas	14BK
8708.29.12	Grades de radiadores	14BK
8708.29.13	Portas	14BK
8708.29.14	Painéis de instrumentos	14BK
8708.29.19	Outros	14BK
8708.29.9	Outros	
8708.29.91	Pára-lamas	18
8708.29.92	Grades de radiadores	18
8708.29.93	Portas	18
8708.29.94	Painéis de instrumentos	18
8708.29.95	Geradores de gás para acionar retratores de cintos de segurança	2
8708.29.99	Outros	18
8708.30	-Freios e servo-freios; suas partes	
8708.30.1	--Guarnições de freios montadas	
8708.30.11	Dos veículos das subposições 8701.10, 8701.30, 8701.90 ou 8704.10	14BK
8708.30.19	Outras	18
8708.30.90	Outros	18
8708.40	-Caixas de marchas e suas partes	
8708.40.1	Dos veículos das subposições 8701.10, 8701.30, 8701.90 ou 8704.10	
8708.40.11	Servo-assistidas, próprias para torques de entrada superiores ou iguais a 750Nm	0BK
8708.40.19	Outras	14BK
8708.40.90	Outras	18
8708.50	-Eixos de transmissão com diferencial, mesmo providos de outros órgãos de transmissão e eixos não motores; suas partes	
8708.50.1	Dos veículos das subposições 8701.10, 8701.30, 8701.90 ou 8704.10	
8708.50.11	Eixos com diferencial com capacidade de suportar cargas superiores ou iguais a 14.000kg, redutores planetários nos extremos e dispositivo de freio incorporado, do tipo dos utilizados em veículos da subposição 8704.10	0BK
8708.50.12	Eixos não motores	14BK
8708.50.19	Outros	14BK
8708.50.80	Outros	18
8708.50.9	Partes	
8708.50.91	De eixos não motores, dos veículos das subposições 8701.10, 8701.30, 8701.90 ou 8704.10	14BK
8708.50.99	Outras	18
8708.70	-Rodas, suas partes e acessórios	
8708.70.10	De eixos propulsores dos veículos das subposições 8701.10, 8701.30, 8701.90 ou 8704.10	14BK
8708.70.90	Outros	18

8708.80.00	-Sistemas de suspensão e suas partes (incluídos os amortecedores de suspensão)	18
8708.9	-Outras partes e acessórios:	
8708.91.00	--Radiadores e suas partes	18
8708.92.00	--Silenciosos e tubos de escape; suas partes	18
8708.93.00	--Embreagens e suas partes	18
8708.94	--Volantes, barras e caixas, de direção; suas partes	
8708.94.1	Volantes, barras e caixas, de direção dos veículos das subposições 8701.10, 8701.30, 8701.90 ou 8704.10	
8708.94.11	Volantes	14BK
8708.94.12	Barras	14BK
8708.94.13	Caixas	14BK
8708.94.8	Outros	
8708.94.81	Volantes	18
8708.94.82	Barras	18
8708.94.83	Caixas	18
8708.94.90	Partes	18
8708.95	--Bolsas infláveis de segurança com sistema de insuflação ("airbags"); suas partes	
8708.95.10	Bolsas infláveis de segurança com sistema de insuflação ("airbags")	18
8708.95.2	Partes	
8708.95.21	Bolsas infláveis para "airbags"	2
8708.95.22	Sistema de insuflação	2
8708.95.29	Outras	18
8708.99	--Outros	
8708.99.10	Dispositivos para comando de acelerador, freio, embreagem, direção ou caixa de marchas mesmo os de adaptação dos preexistentes, do tipo dos utilizados por pessoas incapacitadas	0
8708.99.90	Outros	18
87.09	Veículos automóveis sem dispositivo de elevação, dos tipos utilizados em fábricas, armazéns, portos ou aeroportos, para transporte de mercadorias a curtas distâncias; carros-tratores dos tipos utilizados nas estações ferroviárias; suas partes.	
8709.1	-Veículos:	
8709.11.00	--Elétricos	14BK
8709.19.00	--Outros	14BK
8709.90.00	-Partes	14BK
8710.00.00	Veículos e carros blindados de combate, armados ou não, e suas partes.	0
87.11	Motocicletas (incluídos os ciclomotores) e outros ciclos equipados com motor auxiliar, mesmo com carro lateral; carros laterais.	
8711.10.00	-Com motor de pistão alternativo de cilindrada não superior a 50cm ³	20
8711.20	-Com motor de pistão alternativo de cilindrada superior a 50cm ³ mas não superior a 250cm ³	
8711.20.10	Motocicletas de cilindrada inferior ou igual a 125cm ³	20
8711.20.20	Motocicleta de cilindrada superior a 125cm ³	20

8711.20.90	Outros	20
8711.30.00	-Com motor de pistão alternativo de cilindrada superior a 250cm ³ mas não superior a 500cm ³	20
8711.40.00	-Com motor de pistão alternativo de cilindrada superior a 500cm ³ mas não superior a 800cm ³	20
8711.50.00	-Com motor de pistão alternativo de cilindrada superior a 800cm ³	20
8711.90.00	-Outros	20
8712.00	Bicicletas e outros ciclos (incluídos os triciclos), sem motor.	
8712.00.10	Bicicletas	20
8712.00.90	Outros	20
87.13	Cadeiras de rodas e outros veículos para inválidos, mesmo com motor ou outro mecanismo de propulsão.	
8713.10.00	-Sem mecanismo de propulsão	12
8713.90.00	-Outros	2
87.14	Partes e acessórios dos veículos das posições 87.11 a 87.13.	
8714.1	-De motocicletas (incluídos os ciclomotores):	
8714.11.00	--Selins	16
8714.19.00	--Outros	16
8714.20.00	-De cadeiras de rodas ou de outros veículos para inválidos	10
8714.9	-Outros:	
8714.91.00	--Quadros e garfos, e suas partes	16
8714.92.00	--Aros e raios	16
8714.93	--Cubos, exceto de freios, e pinhões de rodas livres	
8714.93.10	Cubos, exceto de freios	16
8714.93.20	Pinhões de rodas livres	16
8714.94	--Freios, incluídos os cubos de freios, e suas partes	
8714.94.10	Cubos de freios	16
8714.94.90	Outros	16
8714.95.00	- Selins	16
8714.96.00	- Pedais e pedaleiros, e suas partes	16
8714.99	- Outros	
8714.99.10	Câmbio de velocidades	16
8714.99.90	Outros	16
8715.00.00	Carrinhos e veículos semelhantes para transporte de crianças, e suas partes.	20
87.16	Reboques e semi-reboques, para quaisquer veículos; outros veículos não autopropulsados; suas partes.	
8716.10.00	- Reboques e semi-reboques, para habitação ou para acampar, do tipo "trailer"	20
8716.20.00	- Reboques e semi-reboques, autocarregáveis ou autodescarregáveis, para usos agrícolas	14BK
8716.3	- Outros reboques e semi-reboques, para transporte de mercadorias:	
8716.31.00	- Cisternas	35
8716.39.00	- Outros	35

8716.40.00	-Outros reboques e semi-reboques	35
8716.80.00	-Outros veículos	35
8716.90	-Partes	
8716.90.10	Chassis de reboques e semi-reboques	16
8716.90.90	Outras	16

**ANEXO B – FLUXO COMERCIAL – BRASIL X ARGENTINA NO SETOR
AUTOMOTIVO DE 1991 A 2006**

ANO	Valor US\$FOB (exportação)	Valor US\$FOB (importação)
1990	64.244.858,00	47.420.338,00
1991	259.446.850,00	106.284.088,00
1992	881.378.182,00	220.681.474,00
1993	899.874.586,00	473.920.232,00
1994	987.879.542,00	667.483.996,00
1995	770.684.052,00	1.024.266.334,00
1996	1.255.959.366,00	1.365.511.788,00
1997	1.901.032.933,00	2.288.527.736,00
1998	2.036.759.754,00	2.631.157.082,00
1999	1.179.187.266,00	1.302.762.733,00
2000	1.214.290.323,00	1.394.877.763,00
2001	766.165.975,00	1.499.329.146,00
2002	332.724.792,00	820.889.781,00
2003	991.404.167,00	606.275.503,00
2004	2.036.163.536,00	799.498.785,00
2005	2.836.218.150,00	1.201.235.904,00
2006	3.416.790.673,00	1.947.441.659,00
TOTAL	\$21.830.205.005,00	\$18.397.564.342,00

**ANEXO C – FLUXO COMERCIAL BRASILEIRO NO MERCOSUL NO SETOR
AUTOMOTIVO DE 1991 A 2006**

Ano	US\$FOB (Exportação)	US\$ FOB (Importação)
1990	165.089.174,00	48.551.365,00
1991	371.624.978,00	106.870.441,00
1992	1.073.513.882,00	223.545.922,00
1993	1.160.263.627,00	481.582.834,00
1994	1.219.602.195,00	693.463.159,00
1995	1.040.219.195,00	1.045.705.949,00
1996	1.499.011.244,00	1.402.613.296,00
1997	2.222.338.379,00	2.306.371.418,00
1998	2.312.365.238,00	2.666.056.740,00
1999	1.299.544.103,00	1.342.370.200,00
2000	1.338.635.003,00	1.430.514.692,00
2001	878.904.318,00	1.524.622.271,00
2002	392.067.424,00	846.286.430,00
2003	1.073.925.565,00	617.973.660,00
2004	2.190.470.502,00	804.798.030,00
2005	3.037.109.167,00	1.206.959.228,00
2006	3.636.163.058,00	1.956.150.099,00
TOTAL	24.910.847.052,00	18.704.435.734,00

ANEXO D – NORMATIVAS DO ACORDO BILATERAL ACE-14

NORMATIVAS DO SETOR AUTOMOTIVO - Argentina e Brasil

Normativa	Descrição	Período de vigência
Dec.70/00	Aprovar o acordo sobre política automotriz do Mercosul; Recomendar os Estados Partes para dar segmento às negociações na incorporação do Paraguai ao devido acordo; Solicitar aos Estados Partes que procedam com a protocolização do presente acordo no âmbito do ACE 18 da Aladi.	a partir de 1º de fevereiro de 2001
Dec.21/97	Prorrogar até 30 de abril de 1998 o prazo do Comitê Técnico n. 9, que deve elaborar o Regime Automotor Comum para definir o regime final do setor no Mercosul. O Comitê Técnico elaborará, com o Regime Automotor Comum uma política para a negociação das regras de acesso aos países que o Mercosul está negociando e já consolidou acordos de livre comércio;	
Dec. 29/94	Criar um Comitê Técnico Ad Hoc da Comissão de Comércio do Mercosul para elaborar uma proposta de regime automotriz Comum;	1º de janeiro de 2000.
Dec. 07/94	Conforme artigo 10º, decidiu constituir um grupo Ad Hoc encarregado de estudar o regime de adequação do setor automotivo ao funcionamento da União Aduaneira; Grupo Ad Hoc assim constituído, criaram projetos que permitiram a identificação dos elementos envolvidos na definição do referido regime e formular propostas preliminares para seu tratamento; É necessário continuar trabalhando na definição de um regime que permita a adequação definitiva do setor automotivo à União Aduaneira	definir antes de 15 de outubro de 1994
Res. 80/97	A resolução 80/97 leva decisões do ano corrente ao Conselho de Mercado Comum, inclusive a Dec. 21/97.	13/12/1997
Ata dez/98	não encontrado nos registros	

ANEXO E – SISTEMA HARMONIZADO DO MERCOSUL – NCM/SH

O Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias, ou simplesmente Sistema Harmonizado (SH), é um método internacional de classificação de mercadorias, baseado em uma estrutura de códigos e respectivas descrições [SECEX, MDIC, acesso em 12.10.07].

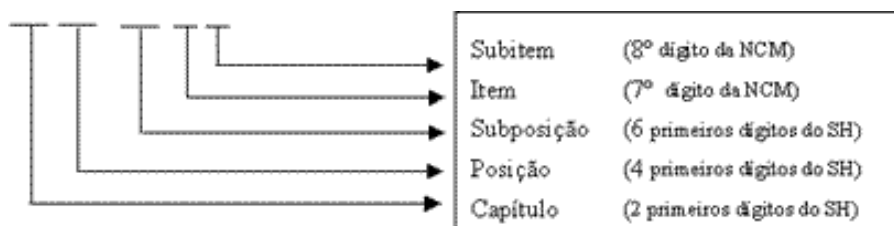
Este sistema propõe identificar com maior precisão as estatísticas de Comércio Exterior. Além de se mostrar um facilitador na elaboração das tarifas de fretes e estatísticas para os meios de transportes.

A composição dos códigos do SH, formado por seis dígitos, permite que sejam atendidas as especificidades dos produtos, tais como origem, matéria constitutiva e aplicação, em um ordenamento numérico lógico, crescente e de acordo com o nível de sofisticação das mercadorias [SECEX; MDIC, acesso em 12.10.07].

Esta composição ainda apresenta mais 2 dígitos, formando um código NCM/SH de 8 dígitos. O sétimo e oitavo dígitos correspondem a desdobramentos específicos atribuídos no âmbito do Mercosul.

Desde 1995, os países que compreendem o Mercosul, adotam a Nomenclatura Comum de Mercadorias, ou NCM, que tem como base o Sistema Harmonizado, conhecido por NCM/SH.

A sistemática da classificação para o código NCM/SH se compreende da seguinte forma:



Fonte: MDIC/SECEX

Exemplo: Código NCM: 8708.29.11 – Pára-lamas de dumpers

Ao desmembrá-lo, encontra-se as seguintes denominações:

SEÇÃO	XVII	à	Materiais de transporte
CAPÍTULO	87	à	Veículos automóveis, tratores, ciclos e outros veículos terrestres, suas partes e acessórios.

POSIÇÃO	08	à	Partes e acessórios dos veículos automóveis das posições 87.01 a 87.05.
SUBPOSIÇÃO	29	à	Outras partes e acessórios de carroçarias (incluídas as de cabinas).
ITEM	1	à	Dos veículos das subposições 8701.10, 8701.30, 8701.90 ou 8704.10.
SUBITEM	1	à	Pára-lamas

Fonte: MDIC/SECEX

ANEXO F – 35º PROTOCOLO ADICIONAL DO ACE N. 14

ACORDO SOBRE A POLÍTICA AUTOMOTIVA COMUM ENTRE A REPÚBLICA ARGENTINA E A REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

TÍTULO I ÂMBITO DE APLICAÇÃO E DEFINIÇÕES

ARTIGO 1º – Âmbito de Aplicação

As disposições contidas no presente aplicar-se-ão ao intercâmbio comercial dos seguintes bens, doravante denominados "Produtos Automotivos", sempre que se trate de bens novos, compreendidos nos códigos da Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM, com suas respectivas descrições, que figuram no Apêndice I.

Durante a vigência deste Acordo, os Órgãos Competentes das Partes, de comum acordo, poderão introduzir as modificações no Apêndice I que julguem necessárias.

- a. automóveis e veículos comerciais leves (até 1.500 Kg de capacidade de carga);
- b. ônibus;
- c. caminhões;
- d. tratores rodoviários para semi-reboques;
- e. chassis com motor, inclusive os com cabina;
- f. reboques e semi-reboques;
- g. carrocerias e cabinas;
- h. tratores agrícolas, colheitadeiras e máquinas agrícolas autopropulsadas;
- i. máquinas rodoviárias autopropulsadas; e
- j. autopeças.

ARTIGO 2º- Definições

Para os fins do presente Acordo considera-se:

Autopeças: peças, incluindo pneumáticos, subconjuntos e conjuntos necessários à produção dos veículos listados nas alíneas "a" a "i" do artigo 1º, bem como as necessárias à produção dos bens indicados na alínea "j", incluídas as destinadas ao mercado de reposição.

Peça: produto elaborado e terminado, tecnicamente caracterizado por sua individualidade funcional, não composto por outras partes ou peças que possam ter aplicação separada e que se destina a integrar fisicamente um subconjunto ou conjunto, com função específica mecânica ou estrutural e que não é passível de caracterização como matéria prima.

Subconjunto: grupo de peças unidas para serem incorporadas a um grupo maior para formar um conjunto.

Conjunto: unidade funcional formada por peças e/ou subconjuntos, com função específica no veículo.

Produtos automotivos: os bens listados nas alíneas "a" a "j" do artigo 1º.

Empresas automotivas: empresas produtoras dos produtos automotivos - autopeças ou veículos.

Habilitação: processo a ser realizado pelos Órgãos Competentes dos Governos das Partes, a partir de solicitação das empresas automotivas interessadas, para identificar que as mesmas cumprem com os requisitos formais mínimos para usufruir as condições preferenciais do presente Acordo.

Produtor habilitado: empresa automotiva que teve seu pedido de habilitação aprovado pelo Órgão Competente do Governo.

Programas de integração progressiva: documento discriminando as metas de integração, das empresas automotivas que, de modo justificado e documentado, demonstrem aos

Órgãos Competentes de cada Parte a dificuldade de cumprir com o Índice de Conteúdo Regional no momento do lançamento do novo modelo.

Coefficiente de desvio sobre as exportações: relação acordada entre as importações e as exportações para cada país.

Condições normais de abastecimento: capacidade de fornecimento ao mercado das Partes em condições de qualidade, preço e com garantia de continuidade no fornecimento.

Órgão Competente: órgão de governo de cada Parte responsável pela implementação, acompanhamento e controle dos procedimentos operacionais do presente Acordo.

Autopeças não produzidas no Mercosul: peças, subconjuntos e conjuntos que não podem ser produzidas em condições de abastecimento normal na região, em virtude de condições vinculadas ao estado da tecnologia.

TÍTULO II DO COMÉRCIO EXTRAZONA

ARTIGO 3º.- Alíquota de Importação

A partir da entrada em vigor do presente Acordo, ficam estabelecidas as seguintes alíquotas do Imposto de Importação para os Produtos Automotivos não originários das Partes:

a. Automóveis e veículos comerciais leves (de até 1500kg de capacidade de carga); b. ônibus; c. Caminhões; d. Tratores rodoviários para semi-reboques; e. Chassis com motor, inclusive os com cabina; f. Reboques e semi-reboques; g. Carrocerias e cabinas;	35%
h. Tratores agrícolas, colheitadeiras, máquinas agrícolas	14 %

autopropulsadas; i. Máquinas rodoviárias autopropulsadas;	
j. Autopeças.	Mantidas as alíquotas estabelecidas na TEC do Mercosul.

As alíquotas estabelecidas neste artigo substituirão as alíquotas nacionais vigentes, ressalvadas as preferências transitórias e exceções temporárias correspondentes e os "ex" tarifários relativos aos "Produtos Automotivos" não produzidos no MERCOSUL.

As alíquotas estabelecidas neste artigo serão revisadas periodicamente pelo Comitê Automotivo a que se refere o artigo 23, que avaliará eventuais alterações, que poderão ocorrer a qualquer momento, desde que em comum acordo entre as Partes

ARTIGO 4º – Alíquotas Nacionais de Importação

Os "Produtos Automotivos" não originários das Partes serão tributados, ao ingressar no território de cada uma das Partes, com as alíquotas indicadas no artigo 3º ou com as que resultem das exceções mencionadas neste Acordo, com seus respectivos cronogramas e as preferências transitórias previstas nas legislações nacionais.

ARTIGO 5º – Habilitação de Produtores

Os fabricantes dos "Produtos Automotivos" listados nas alíneas "a" a "g" e "j" do artigo 1º, para realizar importações dos produtos automotivos correspondentes à alínea "j", em ambas as Partes, nas condições mencionadas no artigo 6º deverão obter habilitação do Órgão Competente de cada Parte e satisfazer as condições estabelecidas pela mesma.

ARTIGO 6º - Importação de Autopeças não produzidas no Mercosul para produção

As autopeças relacionadas no Apêndice I, não produzidas no MERCOSUL, quando forem importadas para produção, terão redução do imposto de importação ao montante

equivalente à aplicação da alíquota de 2%. Para este efeito, elaborar-se-á uma lista, a partir das propostas apresentadas pelas entidades representativas do setor privado, devendo constatar-se a inexistência de produção.

Esta lista será revisada periodicamente pelo Comitê Automotivo a que se refere o artigo 23. Quando se verificar que uma peça incluída na lista comece a ser produzida, de forma tal que o mercado possa ser abastecido em condições normais, será retirada da lista e passará a ser tributada com a tarifa que lhe corresponda.

ARTIGO 7º - Política Comum de Autopeças

Antes de 31 de dezembro de 2006, as Partes extremarão seus esforços para alcançar consenso, em um trabalho conjunto com os setores privados representativos de toda a cadeia produtiva, para definir uma política comum de autopeças, de modo a eliminar as assimetrias existentes.

ARTIGO 8º - Importação de Autopeças para produção de Tratores, Colheitadeiras, Máquinas Agrícolas e Rodoviárias Autopropulsadas

As empresas que produzirem os produtos automotivos a que se referem as alíneas “h” e “i” do art. 1º, instaladas no território de uma das Partes, poderão importar autopeças destinadas à produção, não originárias da outra Parte, com redução do imposto de importação ao montante equivalente à aplicação da alíquota de 8%. Para este efeito e para efeito do artigo 6º os produtores deverão habilitar-se junto ao órgão competente de cada parte e satisfazer as condições estabelecidas pela mesma.

O disposto no presente Artigo não impede os produtores dos bens mencionados no mesmo de utilizar a alíquota de importação consignada no Artigo 6º, quando se tratar de autopeças não produzidas no MERCOSUL.

ARTIGO 9º- Importação de produtos automotivos pela República Federativa do Brasil

Os produtos automotivos importados nos termos dos artigos 6º e 8º, por empresas instaladas na República Federativa do Brasil, estão dispensados da obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira e não estão sujeitos à apuração de similaridade.

TÍTULO III DO COMÉRCIO INTRAZONA

ARTIGO 10 – Preferências Tarifárias no Comércio Intrazona

Até 30 de junho de 2008, os produtos automotivos serão comercializados entre as Partes com cem por cento (100%) de preferência (zero por cento - 0% de tarifa *ad valorem* intrazona), sempre que satisfaçam os requisitos de origem e as condições estipuladas no presente Acordo.

ARTIGO 11 – Administração do Comércio Bilateral de Determinados Produtos Automotivos

O fluxo de comércio bilateral será monitorado, a partir de 1º de julho de 2006 até 30 junho de 2008, trimestralmente, de forma global, por país, para o conjunto dos “Produtos Automotivos” listados nas alíneas “a” a “e” e “j” do artigo 1º.

Para efeito do disposto neste artigo o valor das exportações de cada uma das Partes, será calculado em dólares norte-americanos, na condição de venda FOB.

ARTIGO 12 – Coeficiente de Desvio sobre as Exportações no Comércio Bilateral

O modelo de administração de comércio bilateral dos Produtos Automotivos entre as Partes observará as seguintes condições básicas:

- a) A relação entre o valor das importações e as exportações entre as partes deverá observar um coeficiente de desvio anual não superior a 1,95.
- b) Quando o coeficiente de desvio sobre as Exportações dos doze primeiros meses (período compreendido entre 1º de julho de 2006 e 30 de junho de 2007) não superar o

nível de 2,1, permitir-se-á que o cálculo do coeficiente de desvio se efetue sobre a base do período bianual compreendido entre 1º de julho de 2006 e 30 de junho de 2008.

No caso contrário, ou seja, caso o coeficiente de desvio do período de 1º de julho de 2006 a 30 de junho de 2007 supere o valor de 2,1, o cálculo será realizado anualmente e as alíquotas de importação previstas no Artigo 14 serão cobradas anualmente, sobre o valor das importações que excederem o coeficiente de desvio de 1,95.

- c) Não existirá um limite máximo para as exportações de nenhuma das duas Partes, na medida em que sejam respeitadas as relações acordadas.
- d) A documentação para efetivar a importação, quando necessária, deverá ser liberada pelas Partes em um prazo máximo de dez dias úteis, desde que as informações necessárias para sua emissão estejam corretas e completas.

ARTIGO 13 – Cessão de Performance no Comércio Bilateral

As empresas radicadas nos territórios de uma ou outra Parte que, em seu intercâmbio comercial bilateral de “Produtos Automotivos” com a outra Parte, contem com superávit, poderão ceder seu crédito excedente a empresas deficitárias no comércio com a outra Parte, ou a empresas interessadas em importar daquela outra Parte.

ARTIGO 14 – Aplicação de Alíquotas do Imposto de Importação pelo Descumprimento dos Limites Previstos

- a) Quando as importações de produtos automotivos realizadas entre as Partes, excederem os limites previstos nos coeficientes de desvio sobre as exportações de que trata o Artigo 12, após a eventual aplicação dos mecanismos previstos no Artigo 13, as margens de preferência a que se refere o Artigo 10º serão reduzidas para 25% (alíquota residual equivalente a 75% das alíquotas estabelecidas no artigo 3º deste Acordo) nas autopeças, (alínea “j” do Artigo 1º) e para 30% (alíquota residual de 70% da alíquota estabelecida no artigo 3º deste Acordo), nos demais produtos automotivos (alíneas "a" a "e" do Artigo 1º) sobre as alíquotas

incidentes sobre o valor das importações oriundas de uma das Partes, que excederem o limite estabelecido no Artigo 12.

- b) Se o coeficiente de desvio sobre as exportações do período compreendido entre 1º de julho de 2006 e 30 de junho de 2007 não exceder o valor de 2,1, a apuração do descumprimento do limite previsto no Artigo 12, para efeito da aplicação de alíquotas previstas no item *a)* deste Artigo, será feita apenas em 30 de junho de 2008, e levará em conta o total das importações e exportações entre as Partes realizadas entre 1º de julho de 2006 e 30 de junho de 2008.

Para efeito deste Artigo, o Órgão Competente da República Argentina e da República Federativa do Brasil conforme o caso, deverá identificar as empresas cujas importações tenham excedido o limite estabelecido.

As Partes poderão exigir dos importadores instalados em seu território garantias prévias relativas ao montante do imposto de importação que eventualmente deverá ser pago em decorrência das condições estabelecidas neste Acordo.

ARTIGO 15 – Tratamento de Bens Produzidos a partir de Investimentos amparados por Incentivos Governamentais

Os "Produtos Automotivos" produzidos ao amparo de investimentos realizados com projetos aprovados a partir do início da vigência do presente Acordo e que recebam incentivos e/ou apoios promocionais, setoriais e/ou regionais nas Partes, sejam desde os Governos Nacionais e suas entidades centralizadas ou descentralizadas, das Províncias, Departamentos ou Estados, ou dos Municípios, serão considerados como bens de extrazona e, portanto, não farão jus às preferências tarifárias no comércio com a outra Parte.

No caso da República Federativa do Brasil, são exceções ao disposto no presente artigo os projetos de investimentos de empresas fabricantes de veículos automotivos protocolizados para habilitação até 31 de outubro de 1999, ao amparo da Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999.

ARTIGO 16 – Tratamento de Bens Produzidos com Benefícios Governamentais

Os "Produtos Automotivos", para usufruir as condições do presente Acordo no comércio bilateral não poderão receber incentivos para exportação via reembolsos.

ARTIGO 17 – Índice de Conteúdo Regional - ICR

Os "Produtos Automotivos" listados no Artigo 1º, alíneas "a" a "i", bem como os subconjuntos e conjuntos, especificados na alínea "j", serão considerados originários das Partes sempre que incorporem um conteúdo regional mínimo do Mercosul de 60%, calculado segundo a seguinte fórmula:

$$\text{I.C.R} = \left\{ 1 - \frac{\Sigma \text{ valor CIF de autopeças importadas de extrazona}}{\text{Preço do bem final "ex-fábrica", antes dos impostos}} \right\} \times 100 \geq 60\%$$

Entender-se-á por:

"Ex - fábrica" - o preço de venda ao mercado interno

Extrazona - países não membros do Mercosul

ARTIGO 18 – Índice de Conteúdo Regional para Autopeças

Para o cálculo do valor de conteúdo regional dos "Produtos Automotivos" listados na alínea "j" do Artigo 1º, exceto para subconjuntos e conjuntos, aplicar-se-á a mesma Regra Geral de Origem do MERCOSUL, conforme estabelecido no Quadragésimo Quarto Protocolo Adicional ao ACE 18 ou aquele que no futuro o modifique ou o substitua.

ARTIGO 19 – Índice de Conteúdo Regional para Novos Modelos

Consideram-se também originários das Partes os veículos, subconjuntos e conjuntos abrangidos pelo conceito de novo modelo, produzidos no território de uma das Partes, ao amparo de programas de integração progressiva aprovados pelo Órgão Competente,

programas que em todos os casos deverão prever alcançar o índice de conteúdo regional a que se refere o artigo 17, em um prazo máximo de dois (2) anos, sendo que no início do primeiro ano o conteúdo regional deverá ser de no mínimo 40%, e no início do segundo ano de 50%, alcançando no início do terceiro ano, no mínimo, 60%.

ARTIGO 20 – Caracterização de Novos Modelos

Serão considerados novos modelos aqueles em que se demonstre, de modo documentado, a impossibilidade de cumprimento, no momento do lançamento do modelo, dos requisitos estabelecidos no artigo 17, em condições normais de abastecimento e que justifiquem a necessidade de prazo para o desenvolvimento de fornecedores regionais. O Órgão Competente de cada Parte comunicará à outra Parte a aprovação de Programas de Integração Progressiva para novos modelos, que deverão contemplar, entre outros, a justificativa da mesma.

ARTIGO 21 - Comprovação da Regra de Origem

Para efeito de comprovação da Regra de Origem estabelecida neste acordo aplicar-se-ão, no que não for contrário a este Acordo, os procedimentos constantes do Regulamento de Origem do Mercosul (44º Protocolo Adicional ao ACE n. 18, ou aquele que no futuro o modifique ou o substitua).

ARTIGO 22 – Mecanismos de Admissão Temporária e Drawback

Para fabricação dos produtos automotivos que serão exportados ao território da outra parte, se seguirão as regras gerais previstas no Mercosul, com respeito à destinação suspensiva de importação temporária e o drawback.

TÍTULO IV ADMINISTRAÇÃO DO ACORDO

ARTIGO 23 – Comitê Automotivo

O Comitê Automotivo tem por finalidade a administração e o monitoramento da política automotiva comum.

ARTIGO 24 – Funções do Comitê Automotivo

O Comitê Automotivo efetuará avaliações periódicas, com uma frequência mínima trimestral, dos resultados da aplicação das disposições do presente Acordo e adotará as decisões que forem necessárias para o melhor desenvolvimento da Política Automotiva Comum, em particular as relativas à consolidação, à complementação e à especialização produtiva do setor automotivo no âmbito das Partes.

Com o objetivo de corrigir eventuais efeitos negativos detectados durante a implementação do presente Acordo, o Comitê Automotivo poderá examinar a conveniência de adotar medidas ou cursos de ação corretivos, assim como avaliar eventuais propostas de emendas, as quais deverão ser submetidas à consideração das Partes.

Nas reuniões do Comitê Automotivo, quando se considerar conveniente, o setor privado poderá ser convidado a participar.

ARTIGO 25 – Revisão das Alíquotas de Importação e Acompanhamento dos Preços dos Caminhões

O Comitê Automotivo deverá monitorar anualmente a relação existente entre os preços vigentes no mercado das Partes e no mercado mundial, a fim de avaliar a conveniência de propor modificações às alíquotas que incidam sobre a importação de veículos não originários das Partes de que trata o Artigo 3º.

O Comitê deverá, também, efetuar um acompanhamento trimestral específico do nível de preço dos Produtos Automotivos incluídos na alínea "c" do Artigo 1º (caminhões) nos mercados das Partes, para evitar práticas discriminatórias no comércio destes produtos entre as Partes.

ARTIGO 26 – Estudos dos Efeitos dos Incentivos outorgados à Indústria Automotiva e das Condições para a Melhoria da Competitividade do Setor

O Comitê Automotivo deverá acordar os termos de referência para a contratação de um estudo de consultoria destinado a determinar o efeito dos incentivos outorgados à indústria automotiva na República Argentina e na República Federativa do Brasil. Para isso, deverá selecionar uma consultoria independente.

Os termos de referência deverão prever, adicionalmente, um estudo das condições necessárias para a melhoria da competitividade regional do setor automotivo, em particular com relação ao segmento de autopeças.

ARTIGO 27 – Integração Produtiva

Com o objetivo de buscar uma integração efetiva e consolidar a indústria automotiva do Mercosul, alcançando níveis de competitividade internacional, com base num processo virtuoso de especialização produtiva e complementação industrial que garanta uma maior integração vertical e agregação de valor e se constitua em uma plataforma comum para promover ativamente uma crescente inserção internacional, por meio de incremento sistemático das exportações a extrazona, se determinará dentro de trinta (30) dias após a entrada em vigência deste Acordo uma metodologia de trabalho que deverá incluir tarefas, programas, prazos e prever a participação de todos os setores, tanto público como privado, envolvidos na cadeia produtiva.

ARTIGO 28 – Avaliação da Aplicação do Acordo e seus eventuais ajustes

Antes de 30 de junho de 2008, as Partes farão uma avaliação completa da evolução da indústria e do intercâmbio comercial, tanto entre as Partes como com o resto do mundo, a fim de efetuar os ajustes que forem necessários na Política Automotiva estabelecida pelo presente Acordo, de forma a lograr uma ampla facilitação do intercâmbio comercial e da integração produtiva entre as Partes.

TÍTULO V

REGULAMENTOS TÉCNICOS

ARTIGO 29 – Regulamentos Técnicos

Antes de 31 de dezembro de 2006, as Partes deverão acordar as disposições vinculadas com regulamentos técnicos relacionados com meio ambiente e segurança ativa e passiva, as quais serão incorporadas ao presente Acordo. Até que isso ocorra, as Partes se absterão de aplicar regulamentos que gerem obstáculos desnecessários ao comércio bilateral.

TÍTULO VI DISPOSIÇÕES GERAIS

ARTIGO 30 – Importação de Produtos Automotivos Usados

Não se admitirá a nacionalização de produtos automotivos usados no território das Partes, exceto nas condições especiais previstas nas legislações vigentes em cada Parte deste Acordo.

Será admitida a nacionalização de produtos automotivos usados com características de protótipos, ou a reimportação de autopeças defeituosas, para realizar os ensaios necessários, observadas as condições estipuladas nas respectivas legislações.

Até 31 de dezembro de 2006, as Partes envidarão esforços para alcançar consensos vinculados ao tratamento dos veículos de coleção, incluindo condições e alíquotas de importação.

ARTIGO 31 – Participação Regional em Programas de Promoção para o Setor Automotivo

Nos programas ou regimes de promoção, gerais ou particulares, que de algum modo venham a regular o setor automotivo, as Partes se comprometem a estabelecer mecanismos regulatórios que permitam a participação plena dos veículos produzidos em ambos os países.

ARTIGO 32 – Tratamento de Bens de Capital para Tratores, Colheitadeiras, Máquinas Agrícolas e Rodoviárias

Os “Produtos Automotivos” listados nas alíneas “h” e “i” do Artigo 1º, incorporados ao presente Acordo, manterão o tratamento de bens de capital para efeitos das legislações nacionais, ressalvado o disposto nos artigos 3º, 6º, 8º, 17, 18, 19, 20, 22 e 30.

ARTIGO 33 – Melhoria das Condições de Acesso a Terceiros Mercados

Os Governos das Partes envidarão esforços para melhorar as condições de acesso a terceiros mercados para os "Produtos Automotivos" da região.

ARTIGO 34 – Internalização ao Ordenamento Jurídico Nacional

As Partes comprometem-se a internalizar as disposições do presente Acordo em seu ordenamento jurídico e a proceder às adequações necessárias em suas regulamentações nacionais.

ARTIGO 35 – Incorporação à Política Automotiva do Mercosul

Quando for subscrita a Política Automotiva do MERCOSUL, as disposições do presente Acordo serão incorporadas às do Acordo de Alcance Parcial de Complementação Econômica n. 18.

ARTIGO 36 – Outros Acordos do Setor Automotivo

As disposições do presente Acordo não interferirão na aplicação de acordos comerciais subscritos, ou que vierem a ser subscritos com terceiros países, pelas partes em conjunto, ou individualmente, relacionados aos produtos automotivos, ressalvado o disposto na Decisão 32/00 do Conselho do Mercado Comum.