

UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA - UFJF

FACULDADE DE DIREITO

CHRISTIAN MOREIRA NUNES

**ACE-55: UMA ANÁLISE COM BASE NAS REGRAS E PRINCÍPIOS DE
COMÉRCIO INTERNACIONAL DA OMC E DA ALADI**

**Juiz de Fora
2014**

CHRISTIAN MOREIRA NUNES

**ACE-55: UMA ANÁLISE COM BASE NAS REGRAS E PRINCÍPIOS DE
COMÉRCIO INTERNACIONAL DA OMC E DA ALADI**

Monografia apresentada à Faculdade de Direito da Universidade Federal de Juiz de Fora - UFJF, pelo acadêmico Christian Moreira Nunes, sob orientação da Professora MAÍRA FAJARDO LINHARES PEREIRA, na área de concentração Direito Internacional.

**Juiz de Fora
2014**

FOLHA DE APROVAÇÃO

CHRISTIAN MOREIRA NUNES

ACE-55: UMA ANÁLISE COM BASE NAS REGRAS E PRINCÍPIOS DE COMÉRCIO INTERNACIONAL DA OMC E DA ALADI

Monografia apresentada na área de concentração Direito Internacional, à Faculdade de Direito da Universidade Federal de Juiz de Fora, como pré-requisito para a obtenção do grau de bacharel em Direito, sendo a banca examinadora composta pelos seguintes membros:

Orientadora: Prof^a. Máira Fajardo Linhares Pereira
Universidade Federal de Juiz de Fora

Prof^a. Manoela Carneiro Roland
Universidade Federal de Juiz de Fora

Prof. Orfeu Sérgio Ferreira Filho
Universidade Federal de Juiz de Fora

PARECER DA BANCA

() APROVADO

() REPROVADO

Juiz de Fora, 31 de Janeiro de 2014.

Dedico este trabalho a minha avó Terezinha Maria Moreira, que por toda a sua vida foi exemplo de dedicação, trabalho, respeito, humildade e caráter, e a quem devo as melhores recordações de minha infância.

Aos meus pais Hercilino e Cristina, pelo amor incondicional, dedicação e apoio, essenciais para a superação dos mais difíceis obstáculos.

Aos familiares, por serem o meu porto seguro, sempre presentes nos melhores e nos piores momentos.

Aos amigos, pelo companheirismo que transforma a rotina do dia-a-dia em momentos memoráveis.

Aos mestres, sem os quais seria impossível qualquer realização.

“Le but de la discussion ne doit pas être la victoire, mais l'amélioration.”

Joseph Joubert

RESUMO

O presente trabalho tem o objetivo de analisar a renegociação do Acordo de Complementação Econômica nº 55, que garantiria a condição de livre comércio para bens do setor automotivo entre Brasil e México, à luz das normas estabelecidas pela Organização Mundial do Comércio e pela Associação Latino-Americana de Integração. Também foi analisada a possibilidade do não cumprimento do Acordo por parte do Brasil, através da ruptura unilateral, estabelecendo-se quais seriam as possíveis consequências caso o governo optasse pela medida mais drástica. Para atingir esse objetivo, foram expostos os antigos termos estabelecidos pelo ACE-55, seu período de vigência, como se deu a sua renegociação e o estabelecimento dos novos termos que regem o atual comércio de bens automotivos entre Brasil e México.

Palavras-chave: Brasil; México; Comércio Internacional; ACE-55; Solução de Controvérsias; OMC; ALADI.

RESUMEN

El presente estudio tiene el objetivo de analizar la renegociación del Acuerdo de Complementación Económica nº 55, que garantizaría la condición de libre comercio para bienes del sector automotivo entre Brasil y México, a la luz de las normas establecidas por la Organización Mundial del Comercio y por la Asociación Latinoamericana de Integración. También fue analizada la posibilidad de Brasil no cumplirlo, a través de una ruptura unilateral, se estableciendo cuáles serían las posibles consecuencias en caso de que el gobierno optara por la medida más drástica. Para lograr este objetivo, fueron expuestos los antiguos términos establecidos por el ACE-55, su período de vigencia, cómo se dió su renegociación y el establecimiento de nuevos términos que rigen el atual comercio de bienes automotivos entre Brasil y México.

Palabras-clave: Brasil; México; comercio internacional; ACE-55; solución de controversias; OMC; ALADI.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
1. CAPÍTULO 1: O ACORDO BILATERAL	12
1.1. A conjuntura favorável ao estabelecimento do Acordo de Complementação Econômica nº55	12
1.2. O Acordo de Complementação Econômica nº 55.....	13
1.3. O comércio bilateral durante a vigência do ACE-55	16
2. CAPÍTULO 2: A REVISÃO DO ACE-55	19
2.1. A adoção de medidas protecionistas como forma de combate aos efeitos da crise econômica de 2008.....	19
2.2. Os novos termos do ACE-55	21
3. CAPÍTULO 3: O PAPEL DA OMC E DA ALADI NA FISCALIZAÇÃO DO CUMPRIMENTO DE ACORDOS INTERNACIONAIS	25
3.1. Organização Mundial do Comércio	25
3.2. Associação Latino-Americana de Integração	32
CONCLUSÃO	35
REFERÊNCIAS.....	38

INTRODUÇÃO

A busca por uma maior integração econômica regional levou Brasil e México a assinarem em 2002 o Acordo de Complementação Econômica nº 55, com a finalidade de estabelecer gradativamente o livre comércio de bens do setor automotivo. A nova dinâmica comercial imposta pelo fenômeno da globalização exige que os mercados estejam cada vez mais abertos para que possam ser competitivos. Foi justamente o objetivo de tornar as indústrias de ambos os países mais competitivas que gerou o interesse das partes em assinar o Acordo.

Contudo, a contínua globalização da economia também possui um lado negativo. A forte crise norte-americana de 2008 afetou os mercados de todo o mundo, e acabou por atingir também o bom desempenho que o ACE-55 trazia para a indústria brasileira. Pouco a pouco, aquilo que objetivava o desenvolvimento da indústria nacional passou a ser visto como a maior ameaça ao seu rendimento. Este novo cenário de incertezas levou o governo brasileiro a adotar medidas com o intuito de preservar a competitividade da indústria nacional e evitar maiores desastres econômicos.

Desta forma, o Acordo de Complementação Econômica nº 55 se apresenta como um assunto atual, de interesse social e ainda não resolvido. Atual porque é um tema recente, no qual os recentes desdobramentos que levaram à sua revisão ainda são sentidos no dia-a-dia do comércio bilateral de bens automóveis. Possui profundo interesse social por se tratar de um assunto intimamente ligado ao deslocamento urbano, tendo em vista que o transporte público brasileiro ainda é ineficiente, o que torna a importância do automóvel ainda maior na sociedade brasileira. Ademais, ainda é um assunto não resolvido, pois que todos os anos surgem novas discussões acerca da melhoria dos termos estabelecidos pelo Acordo.

O presente trabalho possui como um de seus objetivos, o aprofundamento da análise desta situação. Desta forma, o Capítulo 1 se presta a expor o cenário econômico favorável para o estabelecimento de um Acordo de Complementação Econômica entre Mercosul e México no ano de 2002 e, posteriormente, elenca seus principais pontos, demonstrando a forma que se daria a adoção da área de livre comércio para os mercados de Brasil e México, através da análise do Apêndice II do Acordo. Encerra apresentando o panorama geral de como

se deu o comércio de bens automotivos entre os países signatários durante a vigência do Acordo.

O Capítulo 2, por sua vez, apresenta as medidas tomadas pelo governo brasileiro para que os efeitos da grande crise econômica de 2008 não fossem tão profundamente sentidos, e o surgimento da grande questão que envolveu o ACE-55: qual seria a melhor solução para diminuir o avanço dos produtos mexicanos no mercado brasileiro - romper com o Acordo unilateralmente ou renegociar os seus termos? Para responder a essa questão, foram observados as regras e os princípios do direito comercial internacional, tendo em vista os posicionamentos da OMC e da ALADI sobre essa questão.

Por fim, o Capítulo 3 demonstra a posição adotada pelos organismos internacionais para coibir o descumprimento dos compromissos firmados internacionalmente pelos países signatários. Primeiramente, foram analisadas as regras da Organização Mundial do Comércio, principal órgão de regulamentação e fiscalização do comércio mundial, para, em seguida, examinar as regras da Associação Latino-Americana de Integração, no âmbito da qual são feitos os Acordos de Complementação Econômica, chegando ao que foi estabelecido pelo próprio Acordo, a fim de solucionar as questões anteriormente postas.

1. CAPÍTULO 1: O ACORDO BILATERAL

1.1. A CONJUNTURA FAVORÁVEL AO ESTABELECIMENTO DO ACORDO DE COMPLEMENTAÇÃO ECONÔMICA Nº 55

Durante a década de 1990, após a queda da ditadura militar e a redemocratização da política brasileira, governos neoliberais enfrentavam o desafio de tornar a economia brasileira mais pujante e competitiva. Desta forma, a abertura comercial e financeira incentivava a indústria nacional na busca pela redução de custos e aumento da produtividade. Sendo assim, a indústria automobilística voltou a ser alvo de ações por parte do governo, tendo sido assinado em 1992 o Acordo Automotivo (MDIC-b), que previa a redução dos preços dos automóveis e da carga tributária.

Somados esses incentivos fiscais à saturação dos mercados centrais, os países emergentes passaram a ser alvo de investimento por parte das grandes montadoras de carros (Gasser, 2012), que buscavam minorar os custos e majorar os lucros. O principal destino dos investimentos estrangeiros foi a produção dos veículos populares e compactos, que além de se destacarem como o perfil do consumo interno, eram alvos da demanda para exportação de países da América Latina, principalmente a Argentina. O Acordo Automotivo firmado com a Argentina no início da década de 1990, conhecido como ACE-14 e internalizado pelo Decreto nº 553 de 29/05/92, foi responsável pela grande expansão da produção de automóveis no Brasil.

No entanto, em 2002, o país vizinho passava pela pior crise econômica de sua história, que acabou levando a Argentina à maior moratória unilateral da dívida externa (Machado, 2012) já vista. Desta feita, houve a estagnação da demanda argentina por automóveis brasileiros, o que tornava necessária a busca por novos parceiros comerciais. Neste mesmo ano foi assinado o Acordo de Complementação Econômica nº 55, que já vinha sendo costurado com o México, e acabou servindo como uma boa saída para que a crise argentina não afetasse o desempenho das exportações brasileiras.

O México, por sua vez, tinha como principal destino de exportação o mercado estadunidense, o que tornava sua produção principalmente especializada em veículos de médio e grande porte (Alexeenko, 2013). Entretanto, o mercado

interno mexicano, assim como o de toda a América Latina, principalmente em função do perfil econômico da maior parte da população, buscava pelos veículos compactos, de pequeno porte, que tendem a custar menos. Como a produção mexicana era destinada ao perfil dos Estados Unidos, destino de 80% (Semple, 2010) de suas exportações, os consumidores mexicanos se apresentavam como um ótimo mercado para os produtos de origem brasileira.

Em função das particularidades dos dois países e da grande participação de ambos no mercado mundial de automóveis, o Acordo de Complementação Econômica nº 55 resultou em uma ótima saída para o aumento das exportações brasileiras e o suprimento da demanda interna mexicana, além de se mostrar como um novo horizonte para as exportações mexicanas, reduzindo sua dependência do mercado estadunidense. O Acordo, que tinha por objetivo promover o máximo aproveitamento dos fatores de produção dos países envolvidos, além de estimular a complementação econômica, estipulou quotas de importação mútuas para bens do setor automotivo, até que se chegasse gradativamente ao Livre Comércio.

1.2. O ACORDO DE COMPLEMENTAÇÃO ECONÔMICA Nº55

No dia 27 de setembro de 2002, em Montevidéu, foi assinado o Acordo de Complementação Econômica nº 55 (ACE-55), entre os países do Mercosul, quais sejam, Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai, e o México. Através do acordo firmado, buscou-se o fortalecimento das relações entre os países latino-americanos, ideal proposto pelo Tratado de Montevidéu de 1980, que deu origem à Associação Latino-Americana de Integração (ALADI). Vislumbrou-se, então, a possibilidade de desenvolvimento do comércio e da complementação econômica entre as partes, através do estabelecimento do livre comércio no setor automotivo e da promoção da integração e complementação produtiva da indústria automobilística de seus membros.

A assinatura do ACE-55 fez com que o setor automotivo, o mais importante na pauta comercial entre o Brasil e o México (MRE-b), aumentasse ainda mais sua importância, através da dinamização e redução das barreiras ao comércio de automóveis, veículos de carga, ônibus, tratores agrícolas e o mercado de reposição de autopeças entre os dois membros. Através do acordo se estabeleceu uma lista de bens do setor automotivo que seriam afetados pelo livre comércio,

sendo que as regras só valeriam para os bens novos, podendo os membros manter restrições à importação de bens usados.

Firmado o acordo, ficou estabelecido pelo Apêndice II que o livre comércio seria gradualmente atingido ao longo dos anos. O Apêndice II do Decreto nº 4.458, de 5 de novembro de 2002, demonstrou de que maneira se alcançaria este objetivo: ambas as partes promoveriam uma redução de impostos de importação para 1,1%, no primeiro ano de vigência do Acordo, ficando estabelecida como quota limite de importação de 119.000 automóveis e 21.000 veículos de peso em carga máxima não superior a 8.845 kg. No segundo ano, o imposto seria reduzido a 0%, havendo um aumento das quotas até que finalmente se atingisse o livre comércio no quinto ano de vigência do Acordo. Para tratores e outras máquinas agrícolas, os impostos de importação seriam gradualmente reduzidos a cada ano de vigência do acordo, até que o livre comércio fosse atingido no quarto ano. A Tabela 1 a seguir demonstra bem como ficou o comércio de automóveis entre as partes de acordo com o previsto pelo ACE-55:

Tabela 1 – Quotas de Exportação: Automóveis (unidades)				
	Tarifa	Quotas		
		Empresas Instaladas	Empresas não Instaladas	Total
Ano 1	1,1%	112.000	7.000	119.000
Ano 2	0%	131.900	8.400	140.300
Ano 3	0%	153.600		
Ano 4	0%	174.300		
Ano 5	0%	Livre Comércio		

Fonte: Apêndice II do Acordo de Complementação Econômica nº55

Observa-se pela tabela acima que a tarifa de importação, que no Brasil antes do Acordo era de 35%, sofreria uma grande redução já no primeiro ano de vigência, caindo para 1,1%. No entanto, os países se limitavam a uma quota de importação, que sofria um reajuste a cada ano, aumentando progressivamente, sendo alcançado o livre comércio no quinto ano de vigência do Acordo.

Com relação aos veículos de peso em carga máxima não superior a 8.845kg, incluindo-se os veículos comerciais leves e caminhões, houve a mesma redução tarifária que a prevista para os automóveis, residindo a diferença nas quotas de importação, conforme Tabela 2 abaixo:

Tabela 2 – Quotas de Exportação: Veículos de Carga (unidades)				
	Tarifa	Quotas		
		Empresas Instaladas	Empresas não Instaladas	Total
Ano 1	1,1%	19.700	1.300	21.000
Ano 2	0%	22.500	2.200	24.700
Ano 3	0%	31.400		
Ano 4	0%	35.700		
Ano 5	0%	Livre Comércio		

Fonte: Apêndice II do Acordo de Complementação Econômica nº55

Da mesma forma que os veículos de passeio, as tarifas de importação seriam reduzidas, ao passo que a quota de importação seria gradativamente elevada, até que finalmente fosse atingido o Livre Comércio de veículos de carga no quinto ano do Acordo.

Para a comercialização de tratores agrícolas, ceifeiras, máquinas agrícolas autopropulsadas e máquinas rodoviárias autopropulsadas, não se estipulou uma quota de importação, tendo o Acordo apenas se limitado a estabelecer novas faixas tarifárias, conforme a Tabela 3 a seguir:

Tabela 3 – Novas Tarifas de Importação: Veículos Agrícolas				
	Tarifa vigente < 10%	10% ≤ Tarifa vigente ≤ 13%	13% ≤ Tarifa vigente ≤ 18%	18% ≤ Tarifa vigente ≤ 23%
Ano 1	0%	10%	14%	20%
Ano 2	0%	6%	9%	15%
Ano 3	0%	3%	4%	8%
Ano 4	0%	0%	0%	0%

Fonte: Apêndice II do Acordo de Complementação Econômica nº55

No caso dos veículos agrícolas, a tarifa foi gradualmente reduzida, até que houvesse a sua extinção no quarto ano do Acordo. Não houve estabelecimento de quotas para essa modalidade de bem automotivo. Já no caso do mercado de autopeças, incluindo as destinadas ao mercado de reposição, o ACE-55 estabeleceu uma preferência tarifária de 100% já a partir da entrada em vigor do acordo, não existindo qualquer tipo de quota ao comércio ou redução gradativa de taxas de importação.

Desta forma, ficou estabelecido pelo disposto no ACE-55 o objetivo de promover a integração dos mercados do setor automotivo brasileiro e mexicano, sendo que através da ausência de barreiras tarifárias fosse permitido um maior crescimento e desenvolvimento da indústria automobilística de ambas as partes, na medida em que tivessem capacidade de atingir um mercado consumidor mais amplo, sem ter sua competitividade limitada por impostos de importação.

1.3. O COMÉRCIO BILATERAL DURANTE A VIGÊNCIA DO ACE-55

Antes mesmo da assinatura do ACE-55, a balança comercial com o México já se mostrava favorável ao Brasil, tendo este, no ano de 2001, acumulado um superávit no setor automotivo de US\$755 milhões, segundo dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC-c). Sendo assim, as expectativas com a assinatura do Acordo desde o princípio foram as melhores, com a previsão de crescimento nas exportações, sem que necessariamente se aumentasse as importações, visto que grande parte da produção industrial mexicana era voltada para o mercado estadunidense. Desta forma, o saldo favorável para a balança comercial brasileira estaria garantido.

Durante os primeiros anos do Acordo, o fluxo do comércio se mostrou unilateral, posto que as exportações do Brasil para o México se mostraram substancialmente mais significantes que o fluxo contrário. Nem mesmo as quotas de exportação estabelecidas pelo ACE-55 limitaram as compras mexicanas, tendo o Brasil extrapolado todos os anos, com exceção de 2006, ficando evidente que ainda que fosse necessário o pagamento das taxas de importação, era mais vantajoso para o México importar do mercado brasileiro. No entanto, ainda que as exportações mexicanas não tivessem tido um significativo aumento após a assinatura do Acordo,

o comércio no setor automotivo com o Brasil se apresentava satisfatório, visto que era necessário atender sua demanda interna.

A partir do ano de 2006, influenciado por fatores relacionados à conjuntura internacional, esse cenário de extremo favorecimento ao Brasil começou a ser revertido. Desde então a demanda mexicana pelos automóveis brasileiros começou a diminuir, principalmente até o ano de 2009, quando estourou a forte crise econômica internacional. Com isso, o desempenho do Brasil em suas relações comerciais com o México foi ficando cada vez pior.

O ano de 2008 marcou a inversão na balança comercial entre o Brasil e o México referente ao setor automotivo, quando o superávit passou a beneficiar a economia mexicana. A dependência em relação ao mercado norte-americano deixou o México vulnerável à crise econômica de 2008, visto que os Estados Unidos foram o epicentro da crise supracitada. Dessarte, o mercado mexicano passou por um período de queda entre os anos de 2007 e 2009 (Azul, 2009). Já o Brasil continuou com seu mercado interno aquecido, ainda que no período mais forte da crise, prevalecendo a tendência pelo aumento da demanda por automóveis mesmo nesse período obscuro da economia mundial (Gasparin, 2011). Entretanto, as exportações brasileiras foram afetadas, visto que a crise abalou o consumo dos países centrais.

Neste cenário de recessão dos países centrais, associado à considerável estabilidade de alguns países emergentes, houve um redirecionamento nos fluxos de comércio internacional. Houve a fuga dos mercados centrais para os mercados emergentes, nos quais se notou um maior potencial de mercado, além de taxas de crescimento superiores. Dessa forma, o mercado brasileiro se tornou muito mais atrativo para os produtos mexicanos se comparado com o período inicial de vigência do ACE-55. Também relevante foi a mudança no perfil do consumo interno, que passou a se interessar por carros mais luxuosos que os compactos e populares produzidos no Brasil, tendo em vista o crescimento do poder aquisitivo do brasileiro (Semple, 2010; Gasser, 2012).

Da união entre o redirecionamento do fluxo comercial mexicano com a mudança no perfil do consumidor brasileiro, além da implantação do livre comércio entre Brasil e México a partir do ano de 2007, temos como resultado a mudança na balança comercial, que passa a ser desfavorável para o Brasil. Temendo que o aumento da entrada de produtos de origem mexicana no Brasil afetasse a economia interna, coube ao governo brasileiro forçar a renegociação do ACE-55, trazendo

novas regras com o objetivo de proteger a indústria nacional e evitar avalanches de demissões nos parques industriais.

CAPÍTULO 2: A REVISÃO DO ACE-55

2.1. A ADOÇÃO DE MEDIDAS PROTECIONISTAS COMO FORMA DE COMBATE AOS EFEITOS DA CRISE ECONÔMICA DE 2008

Ainda que a crise econômica mundial de 2008 não tenha atingido diretamente a economia brasileira, visto que o consumo interno continuou aquecido e sustentou um moderado crescimento do Produto Interno Bruto (Gasparin, 2011), os desdobramentos no cenário internacional acabaram por influenciar as relações comerciais do Brasil com outros países, trazendo, por exemplo, a inversão da balança comercial com o México.

Após seis anos se beneficiando do ACE-55, tendo o Brasil mantido superávits elevados no setor automotivo em suas relações comerciais com o México, em 2008 esse quadro se inverteu, trazendo um cenário deficitário, até então novo para a economia brasileira durante a vigência do Acordo. O fortalecimento da moeda nacional, decorrente da solidez econômica frente à crise que devastava as economias centrais, além do aquecimento da demanda interna em busca de automóveis importados, trouxe um cenário de queda das exportações e aumento das importações.

As exportações se tornaram mais caras, devido ao fortalecimento do Real, não sendo interessante para os países em crise importarem os produtos brasileiros. Já as importações se mantiveram atrativas ao consumidor brasileiro, visto que os custos de produção de outros países como China e Coréia do Sul, por serem baixos, acabavam compensando o valor de possíveis taxações, apresentando-se com preços competitivos. Os produtos mexicanos se mostravam ainda mais interessantes em decorrência do livre comércio já vigente. Além disso, a valorização da moeda deixava os produtos importados ainda mais baratos para o consumidor final.

As dificuldades sofridas pela indústria nacional para enfrentar a apreciação cambial e a queda nas exportações começaram a refletir em diminuição da produção, desemprego em massa e sintomas de desindustrialização constatados no setor automobilístico do Brasil (Duarte, 2013). Sendo assim, o governo brasileiro considerou necessário tomar uma atitude para evitar resultados ainda mais negativos, e tentar reverter a tendência de queda industrial que já se desenhava para os anos subsequentes.

Pressionado pelas grandes montadoras instaladas no país (Gasser, 2012) para que tomasse uma medida a fim de que se reduzisse a participação dos produtos importados no total de veículos comercializados, o governo brasileiro publicou o Decreto nº 7.567, de 15 de setembro de 2011, que alterou a alíquota do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI). O Decreto nº 7.567/11 veio regulamentar os artigos 5º e 6º da Medida Provisória nº 540 de 02 de agosto de 2011, que dispõem sobre a redução do IPI em favor da indústria automotiva, alterando ainda a Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados (TIPI), aprovada pelo Decreto nº 6.006 de 28 de dezembro de 2006.

Dessa forma a Lei, regulamentada pelo Decreto de 2011, previu uma redução das alíquotas do IPI para os automóveis de produção nacional, mediante o atendimento dos requisitos previstos, quais sejam: fabricação de veículos com conteúdo regional médio de 65% pelo menos, de acordo com os anexos previstos em lei; realização de investimentos em atividades de pesquisa e desenvolvimento, correspondentes a, no mínimo, 0,5% da receita bruta total de venda de bens e serviços, excluída a tributação incidente; e realização de, ao menos, seis atividades no Brasil, descritas nos termos da alínea “c”, inciso III do art. 2º do Decreto 7.567/11. Sendo assim, buscou-se beneficiar as empresas que tinham como objetivo o desenvolvimento da capacidade de produção e da competitividade brasileira, estimulando o crescimento da indústria nacional.

Para evitar uma maior invasão de produtos importados, o governo brasileiro se valeu de uma política extrafiscal que compensava os custos dos investimentos aplicados pela iniciativa privada no incremento da produção e da capacidade de competição, adotando a desoneração tributária do IPI dos automóveis, cujo processo produtivo chegasse a no mínimo 65% de conteúdo regional. No sentido de amenizar o avanço dos produtos importados no mercado interno, o governo estabeleceu novas alíquotas do IPI para automóveis importados, ou seja, aqueles que não se enquadravam nos requisitos previstos pelo Decreto 7.567/11. Houve um aumento de 30 pontos percentuais na alíquota do IPI dos automóveis que não se enquadravam como produção nacional ou correspondente. O aumento na tributação dos automóveis importados representou um acréscimo de até 28% sobre o preço final dos veículos (Jácome, 2011).

Posteriormente, o governo anunciou, por meio do Decreto nº 7.660 de 23 de dezembro de 2011, uma nova redução das alíquotas de IPI para veículos, a

fim de aumentar o consumo interno e amenizar os efeitos da crise econômica mundial. A redução do IPI se deu da seguinte forma: no caso dos carros populares nacionais, de motor 1.0, a redução foi de 7% para zero; os veículos álcool e *flex* com motores entre 1.0 e 2.0 tiveram o IPI reduzido de 11% para 5,5%; e os modelos a gasolina com motores entre 1.0 a 2.0 tiveram o IPI reduzido de 13% para 6,5%. Os carros nacionais acima de 2.000 cilindradas não tiveram a alíquota do imposto reduzida. Além disso, o benefício se estendeu aos produtos produzidos na zona do Mercosul e México, com quem o Brasil já tinha estabelecido um acordo de livre comércio. Já os produtos importados, fora do regime automotivo, mantiveram as suas alíquotas 30 pontos percentuais acima das estabelecidas para os produtos nacionais.

No entanto, ainda que o governo tenha realizado esforços no sentido de frear o crescimento do consumo de automóveis importados, editando as medidas protecionistas supracitadas, a existência do livre comércio com o México ainda incomodava a indústria nacional, visto que o déficit comercial perdurava. Como a intervenção do governo não afetava as relações comerciais com o México, o custo de produção mexicano, cerca de 40% (Gasser, 2012) menor em relação ao brasileiro, contribuiu para que o déficit comercial com o México atingisse a marca de US\$1,7 bilhão no ano de 2011 (Veja, 2012a). Ainda assim, houve produção recorde de veículos nacionais, fazendo com que os estoques das montadoras passassem a se elevar acima dos níveis considerados normais. Foi então preciso tomar novas medidas para que o comércio com o mercado mexicano não se configurasse uma ameaça ao desenvolvimento da indústria nacional.

2.2. OS NOVOS TERMOS DO ACE-55

Como citado anteriormente, a partir de 2006 o saldo da balança comercial entre o Brasil e o México começou a se inverter, trazendo uma tendência de queda do superávit para o primeiro. Este cenário perdurou até o ano de 2009, quando houve a completa inversão da situação, quando o superávit passou a favorecer a economia mexicana (MDIC-c). Com o intuito de reverter esse cenário econômico negativo, coube ao governo brasileiro, no ano de 2012, propor a revisão dos termos do Acordo de Complementação Econômica nº 55. Após muita negociação e

relutância por parte do governo mexicano, em março de 2012 começaram a valer as novas regras estabelecidas mediante as negociações entre os dois governos.

Após três anos seguidos de déficit na balança comercial, houve um esforço do governo brasileiro no sentido de frear o avanço das vendas de automóveis mexicanos. O ano de 2012, já em seus primeiros dois meses, trazia o resultado negativo na ordem dos US\$ 500 milhões, segundo dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, confirmando a propensão do mercado, que no ano anterior já havia registrado um déficit de US\$ 1,7 bilhão para as contas brasileiras. Tendo em vista o desequilíbrio nas contas, o Brasil chegou a cogitar a possibilidade de romper unilateralmente o Acordo (Rozen, 2012a), solução posteriormente adotada pela Argentina por motivos similares (Rozen, 2012c).

No entanto, dado o interesse mexicano em que fosse mantido o Acordo, principalmente buscando manter uma boa relação diplomática, pensando nas relações futuras com o Brasil, houve o entendimento na abertura das negociações para que as cláusulas de livre comércio do ACE-55 fossem revistas. A possibilidade de renegociação dos termos do Acordo está prevista no artigo 16, que estabelece o seguinte:

Emendas e acréscimos

Artigo 16. As Partes Contratantes poderão, a qualquer momento, revisar e emendar, de comum acordo, as disposições contidas no presente Acordo, buscando ajustá-lo às condições que considerem mais adequadas para o cumprimento dos objetivos estabelecidos no Artigo 1º.

As negociações foram iniciadas em fevereiro de 2012, nas quais as autoridades brasileiras, incluindo o Ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Fernando Pimentel, utilizaram como principal argumento o fato de que a importação de carros provenientes das indústrias mexicanas havia crescido 220% nas primeiras semanas de fevereiro, se comparadas com o mesmo período do ano anterior (Leo, 2012a). Este fato, segundo os brasileiros, exigia uma maior celeridade das negociações, a fim de que as contas não se tornassem ainda piores, evitando uma súbita estocagem de veículos por parte das revendedoras nacionais. Caso não se chegasse a um consenso, haveria o cancelamento do Acordo por parte do governo brasileiro.

No final de fevereiro, em uma nova reunião entre as autoridades brasileiras e mexicanas, o Brasil mostrou intenções em promover o retorno das quotas de importação, mostrando interesse também em outras soluções que trouxessem benefícios para ambos os países, uma vez que a grande vulnerabilidade à massiva entrada de produtos internacionais, por conta da valorização da moeda nacional e do vigor da demanda interna brasileira, exigia que fossem tomadas medidas de proteção à indústria nacional. O México, por sua vez, argumentava que o ACE-55 se mostrou favorável à economia brasileira pela maior parte da vigência do Acordo, rendendo bons saldos positivos à balança comercial brasileira nos anos anteriores, e por isso estava inclinado a ser contrário a qualquer modificação do acordo automotivo.

Em meados de março ainda não haviam chegado a um comum acordo, quando uma nova reunião foi realizada na Cidade do México, com o intuito de finalizar as negociações. Entre as novas sugestões havia o retorno das quotas de importação, estabelecidas na faixa de valor entre US\$ 1,17 bilhão e US\$ 1,4 bilhão, diferente das antigas quotas por unidades importadas, além da inclusão de novos itens a serem beneficiados pelo Acordo e a antecipação da inclusão de caminhões pesados na faixa de livre comércio, fato que estava previsto para ocorrer apenas em 2020 (Mendes, 2012). Coube ao governo brasileiro, também, solicitar o aumento do conteúdo nacional nos automóveis mexicanos, de 30% para 40%, visto que no Brasil a exigência é de no mínimo 65% (UOL, 2012b). Esta medida visava impedir que as montadoras asiáticas se aproveitassem do Acordo para burlar o aumento do IPI para carros importados estabelecido pelo governo brasileiro.

Foi então que no dia 15 de março de 2012 a revisão do Acordo foi finalmente finalizada, estabelecendo as quotas de importação pelo período de três anos. Sendo assim, após março de 2015 o livre comércio poderia ser retomado. Ficou, então, estabelecido o seguinte: de março de 2012 a março de 2013, a quota de importação seria de US\$ 1,45 bilhão; de março de 2013 a março de 2014, a quota seria de US\$ 1,56 bilhão; de março de 2014 a março de 2015 a quota de importação seria de US\$ 1,64 bilhão; por fim, a partir de março de 2015 o livre comércio seria retomado. A tabela a seguir ilustra como figuraria os limites ao comércio:

Tabela 4: Nova Quota de Exportações do ACE-55	
Período	Quotas Anuais
19/03/2012 – 18/03/2013	US\$ 1,45 bilhão
19/03/2013 – 18/03/2014	US\$ 1,56 bilhão
19/03/2014 – 18/03/2015	US\$ 1,64 bilhão
A partir de 19/03/2014	Livre Comércio

Fonte: Quarto Protocolo Adicional ao Apêndice II “Sobre o Comércio no Setor Automotivo entre o Brasil e o México”

Ademais, o México aceitou ampliar a participação de peças nacionais em seus veículos, alcançando os 40% exigidos pelo Brasil no ano de 2016. No entanto, a proposta inicial do Brasil de incluir os caminhões pesados nas negociações acabou por ser abolida, restringindo a abrangência do novo acordo só aos itens que já estavam anteriormente estabelecidos em sua versão original.

O objetivo do estabelecimento dessas medidas protecionistas residiu na expectativa brasileira de que as montadoras, ao atingirem suas quotas de importação com isenção tarifária, acabariam por reduzir o volume importado do México devido à perda de competitividade acarretada pela incidência do imposto de importação sobre o volume adicional importado.

Sendo assim, a revisão do ACE-55 se deu como forma de o governo brasileiro manter uma boa relação diplomática com os Estados Unidos Mexicanos, evitar uma possível representação na OMC contra as medidas protecionistas que vinha tomando (ao menos por parte do México) e ao mesmo tempo proteger a indústria nacional dos avanços da importação de veículos.

CAPÍTULO 3: O PAPEL DA OMC E DA ALADI NA FISCALIZAÇÃO DO CUMPRIMENTO DE ACORDOS INTERNACIONAIS

3.1. ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO

A Organização Mundial do Comércio (OMC) é uma organização destinada a supervisionar e liberalizar o comércio internacional. Surgida oficialmente em 1º de janeiro de 1995, através do Acordo de Marrakesh, a OMC lida com a regulamentação do comércio entre os seus países membros, fornece uma estrutura para a negociação e formalização de acordos comerciais e um processo de resolução de conflitos que visa reforçar a adesão dos participantes aos seus acordos. A maior parte das questões que a OMC se concentra é proveniente de rodadas comerciais anteriores, especialmente a partir da Rodada do Uruguai, que ocorreu entre os anos de 1986 e 1994.

A OMC surgiu do Acordo Geral de Tarifas e Comércio (GATT), que foi criado após a Segunda Guerra Mundial conjuntamente com outras instituições mercantilistas dedicadas à cooperação social internacional, como as instituições criadas com o Acordo de Bretton Woods: o Banco Mundial e o Fundo Monetário Internacional. O surgimento da OMC foi um importante marco na ordem internacional que começou a ser delineada no fim da Segunda Guerra Mundial. Ela surge a partir dos preceitos estabelecidos pela Organização Internacional do Comércio (OIC), consolidados na Carta de Havana, e, uma vez que esta não foi levada adiante pela não aceitação do Congresso dos Estados Unidos, principal economia do planeta, imputou-os no GATT de 1959, um acordo temporário, que acabou vigorando até a criação efetiva da OMC após as negociações da Rodada do Uruguai em 1993.

Os Acordos da OMC constituem o núcleo da organização (WTO-h), negociados e assinados pela maioria dos países que mantêm intercâmbio comercial. Esses documentos estabelecem as normas jurídicas fundamentais do comércio internacional e são essencialmente contratos que obrigam os governos a manter suas políticas comerciais dentro dos limites convencionados. São negociados e assinados pelos governos, mas sua finalidade é auxiliar os produtores de bens e serviços, os exportadores e os importadores a desenvolverem suas atividades, permitindo com que os governos alcancem seus objetivos sociais e ambientais.

O propósito primordial do sistema é contribuir para que o comércio flua com a maior liberdade possível, sem que sejam produzidos efeitos secundários não desejáveis, priorizando o desenvolvimento econômico mundial, o que implica, em parte, na eliminação de obstáculos. Faz-se mister, também, assegurar que os particulares, as empresas e os governos conheçam quais as normas que regem o comércio nas diversas partes do mundo, de maneira que possam confiar que as políticas econômicas não enfrentarão mudanças abruptas. Em outras palavras, as normas têm que ser transparentes e previsíveis.

Entretanto, as relações comerciais muitas vezes envolvem interesses conflitantes. Os Acordos, inclusive aqueles negociados no âmbito da OMC, frequentemente têm de ser interpretados. A forma menos conflituosa para resolver essas diferenças é através de algum procedimento neutro baseado em um fundamento legal convencionado. Foi com esse propósito que surgiu o sistema de solução de controvérsias integrado nos acordos da OMC. Logo, temos que as principais funções destinadas à OMC são as negociações de novos acordos comerciais, a fiscalização do cumprimento destes acordos por parte dos Estados membros, o auxílio na criação da capacidade comercial dos países em desenvolvimento e a solução de diferenças, ou seja, o procedimento para resolver as controvérsias comerciais.

Deste modo, tendo exposto os objetivos e as principais funções da OMC, partimos para a análise das regras estabelecidas pelos principais acordos multilaterais firmados entre os Estados membros. As regras da OMC são muitas e complexas, afinal não se trata de apenas um acordo, mas de dezenas de acordos firmados desde 1947. Porém, através das regras podem-se extrair alguns princípios básicos que regem o comércio mundial. Estes princípios são:

1. Princípio da não-discriminação: É o princípio básico da OMC. Está contido no Art. I e no Art. III do GATT 1994 no que diz respeito a bens e no Art. II e Art. XVII do Acordo de Serviços. Estes Artigos estabelecem os princípios da nação mais favorecida (Art. I) e o princípio do tratamento nacional (Art.III). Pelo princípio da nação mais favorecida, um país é obrigado a estender aos demais Membros qualquer vantagem ou privilégio concedido a um dos Membros; já o princípio do tratamento nacional impede o tratamento diferenciado entre produtos nacionais e importados, quando o objetivo for discriminar o produto importado desfavorecendo a competição com o produto nacional.

2. Princípio da Previsibilidade: Os operadores do comércio exterior precisam de previsibilidade de normas e do acesso aos mercados tanto na exportação quanto na importação para poderem desenvolver suas atividades. Para garantir essa previsibilidade, o pilar básico é a consolidação dos compromissos tarifários para bens e das listas de ofertas em serviços, além das disciplinas em outras áreas da OMC, como TRIPS (Acordo sobre Aspectos dos Direitos de Propriedade Intelectual Relacionados ao Comércio), TRIMS (Acordo sobre Medidas de Investimento Relacionadas ao Comércio), Barreiras Técnicas e SPS (Acordo sobre Medidas Sanitárias e Fitossanitárias) que visam impedir o uso abusivo dos países para restringir o comércio.

3. Princípio da Concorrência Leal: A OMC tenta garantir não só um comércio mais aberto, mas também um comércio justo, coibindo práticas comerciais desleais como o dumping e os subsídios, que distorcem as condições de comércio entre os países. O GATT já tratava destes princípios nos Art. VI e XVI, porém estes mecanismos só puderam ser realmente implementados após os Acordos de Antidumping e Acordo de Subsídios terem definido as práticas de dumping e de subsídios e previsto as medidas cabíveis para combater o dano advindo destas práticas.

4. Princípio da Proibição de Restrições Quantitativas: O Art. XI do GATT 1994 impede o uso de restrições quantitativas (proibições e quotas) como meio de proteção. O único meio de proteção admitido é a tarifa, por ser o mais transparente. As quotas tarifárias são uma situação especial e podem ser utilizadas desde que estejam previstas nas listas de compromissos dos países.

5. Princípio do Tratamento Especial e Diferenciado para Países em Desenvolvimento: Este princípio está contido no Art. XXVIII bis e na Parte IV do GATT 1994. Pelo Art. XXVIII bis do GATT 1994, os países desenvolvidos abrem mão da reciprocidade nas negociações tarifárias (reciprocidade menos que total). Já a Parte IV do GATT 1994 lista uma série de medidas mais favoráveis aos países em desenvolvimento que os países desenvolvidos deveriam implementar. Além disso, os Acordos da OMC em geral listam medidas de tratamento mais favorável para países em desenvolvimento.

O Brasil, como país membro e fundador da OMC, está sujeito às regras e princípios estabelecidos pela organização. Sendo assim, ao estabelecer novas diretrizes para as suas políticas econômicas, o governo brasileiro deve avaliar o impacto que essas medidas terão sobre os acordos internacionais firmados pelo país. A adoção de novas medidas políticas deve ser consonante com o esforço de se manter um comércio externo mais transparente. Caso contrário, assim como qualquer um dos 159 países membros (WTO-h), o Brasil estaria sujeito à fiscalização e a possíveis sanções impostas pela OMC, o que prejudicaria as suas relações externas, possivelmente desestabilizando o mercado interno.

Ao cogitar romper unilateralmente o acordo de livre comércio mantido com o México, o Brasil considerou desrespeitar princípios basilares da OMC a fim de impor medidas que protegessem a sua própria economia, o que é amplamente combatido pelo órgão internacional. Para a OMC, os governantes, ao definirem as políticas nacionais, precisam levar em conta não apenas as demandas e necessidades domésticas, mas também os compromissos assumidos com seus parceiros internacionais. Os governantes precisam adequar seus instrumentos de comércio exterior às regras estabelecidas multilateralmente, com o intuito de evitar que os esforços para melhorar a competitividade externa dos produtos nacionais sejam contestados ou neutralizados por outros países, ainda que efetivamente não violem qualquer compromisso acertado. O próprio Apêndice II do ACE-55 estabelece que os termos deste acordo estão sujeitos às normas de comércio estabelecidas pela OMC, e que os países signatários devem agir em conformidade com elas. Vejamos:

Regulamentos técnicos

Artigo 8º.- As Partes não poderão adotar, manter ou aplicar normas e regulamentos técnicos que tenham por efeito ou objetivo criar barreiras desnecessárias ao comércio.

Artigo 9º.- As Partes observarão o disposto no Acordo sobre Barreiras Técnicas ao Comércio da OMC e no Acordo Quadro para a Promoção do Comércio Mediante a Superação de Barreiras Técnicas ao Comércio da ALADI.

Sendo assim, caso a solução mais drástica fosse tomada, ao menos dois princípios seriam desrespeitados pela medida brasileira: os princípios da não-discriminação e da previsibilidade. O Princípio da Não-Discriminação abrange outros

dois princípios, quais sejam: o princípio da nação mais favorecida e o princípio do tratamento nacional. Neste caso, ao optar pelo rompimento unilateral do acordo em favor de uma medida protecionista, o princípio do tratamento nacional estaria sendo ferido. Este princípio determina que os produtos importados devem ter o mesmo tratamento dos produtos nacionais, impedindo qualquer tipo de discriminação. Esta previsão é feita pelo Art. III do GATT 1994, que determina o seguinte:

Artículo III *: Trato nacional en materia de tributación y de reglamentación interiores

1. Las partes contratantes reconocen que los impuestos y otras cargas interiores, así como las leyes, reglamentos y prescripciones que afecten a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución o el uso de productos en el mercado interior y las reglamentaciones cuantitativas interiores que prescriban la mezcla, la transformación o el uso de ciertos productos en cantidades o en proporciones determinadas, no deberían aplicarse a los productos importados o nacionales de manera que se proteja la producción nacional.*

2. Los productos del territorio de toda parte contratante importados en el de cualquier otra parte contratante no estarán sujetos, directa ni indirectamente, a impuestos interiores u otras cargas interiores, de cualquier clase que sean, superiores a los aplicados, directa o indirectamente, a los productos nacionales similares. Además, ninguna parte contratante aplicará, de cualquier otro modo, impuestos u otras cargas interiores a los productos importados o nacionales, en forma contraria a los principios enunciados en el párrafo 1.*

3. En lo que concierne a todo impuesto interior vigente que sea incompatible con las disposiciones del párrafo 2, pero que esté expresamente autorizado por un acuerdo comercial en vigor el 10 de abril de 1947 y en el que se consolidaba contra aumento el derecho de importación sobre el producto gravado, la parte contratante que aplique el impuesto podrá diferir, en lo que se refiere a dicho impuesto, la aplicación de las disposiciones del párrafo 2, hasta que pueda obtener la exoneración de las obligaciones contraídas en virtud de dicho acuerdo comercial y recobrar así la facultad de aumentar ese derecho en la medida necesaria para compensar la supresión del elemento de protección de dicho impuesto.

4. Los productos del territorio de toda parte contratante importados en el territorio de cualquier otra parte contratante no deberán recibir un trato menos favorable que el concedido a los productos similares de origen nacional, en lo concerniente a cualquier ley, reglamento o prescripción que afecte a la venta, la

oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución y el uso de estos productos en el mercado interior. Las disposiciones de este párrafo no impedirán la aplicación de tarifas diferentes en los transportes interiores, basadas exclusivamente en la utilización económica de los medios de transporte y no en el origen del producto.

5. Ninguna parte contratante establecerá ni mantendrá una reglamentación cuantitativa interior sobre la mezcla, la transformación o el uso, en cantidades o proporciones determinadas, de ciertos productos, que requiera, directa o indirectamente, que una cantidad o proporción determinada de un producto objeto de dicha reglamentación provenga de fuentes nacionales de producción. Además, ninguna parte contratante aplicará, de cualquier otro modo, reglamentaciones cuantitativas interiores en forma contraria a los principios enunciados en el párrafo 1.*

6. Las disposiciones del párrafo 5 no se aplicarán a ninguna reglamentación cuantitativa interior vigente en el territorio de cualquier parte contratante el 1º de julio de 1939, el 10 de abril de 1947 o el 24 de marzo de 1948, a opción de dicha parte contratante, a condición de que ninguna de tales reglamentaciones que sea contraria a las disposiciones del párrafo 5 sea modificada en detrimento de las importaciones y de que sea considerada como un derecho de aduana a los efectos de negociación.

7. No se aplicará reglamentación cuantitativa interior alguna sobre la mezcla, la transformación o el uso de productos en cantidades o proporciones determinadas de manera que se repartan estas cantidades o proporciones entre las fuentes exteriores de abastecimiento.

8. a) Las disposiciones de este artículo no se aplicarán a las leyes, reglamentos y prescripciones que rijan la adquisición, por organismos gubernamentales, de productos comprados para cubrir las necesidades de los poderes públicos y no para su reventa comercial ni para servir a la producción de mercancías destinadas a la venta comercial.

b) Las disposiciones de este artículo no impedirán el pago de subvenciones exclusivamente a los productores nacionales, incluidos los pagos a los productores nacionales con cargo a fondos procedentes de impuestos o cargas interiores aplicados de conformidad con las disposiciones de este artículo y las subvenciones en forma de compra de productos nacionales por los poderes públicos o por su cuenta.

9. Las partes contratantes reconocen que el control de los precios interiores por la fijación de niveles máximos, aunque se ajuste a las demás disposiciones de este artículo, puede tener efectos perjudiciales en los intereses de las partes contratantes que suministren productos importados. Por consiguiente, las partes contratantes que apliquen tales medidas tendrán en cuenta los

intereses de las partes contratantes exportadoras, con el fin de evitar, en toda la medida de lo posible, dichos efectos perjudiciales.

Desta forma, caso o rompimento do acordo houvesse se concretizado, os produtos mexicanos passariam a sofrer tributação da mesma forma que todos os outros produtos importados, ou seja, os automóveis mexicanos teriam um IPI 30 pontos percentuais maior que os automóveis nacionais, em desacordo com o estabelecido pela regra supracitada. Ademais, pode-se dizer que neste caso o Brasil descumpriria também o Princípio da Previsibilidade, visto que até o início do ano de 2012 havia um acordo de livre comércio vigente entre o Brasil e o México, que estabelecia a não taxação na importação e exportação de bens automotivos entre os dois países e que regia o planejamento das indústrias mexicanas. Logo, qualquer medida que mudasse abruptamente esse cenário poderia ser considerada abusiva, com o intuito de restringir o comércio. Com o ACE-55 em vigor, não seria previsível para as empresas mexicanas a incidência do IPI em seus produtos, o que caracterizaria o descumprimento do Brasil do que foi convencionado pela OMC.

Constatado o descumprimento dos acordos multilaterais por parte do Brasil, caberia ao México reclamá-lo à OMC, solicitando a realização de consulta ao órgão, indicando quais seriam os acordos que ele consideraria que estaria o Brasil infringindo. Em um caso similar a esse, o México acionou a Argentina na OMC justamente pela ruptura unilateral do ACE-55. A Argentina, alegando os mesmos motivos que levaram o Brasil a renegociar o acordo, rompeu o acordo no dia 25 de junho de 2012 (UOL, 2012c). O México, por sua vez, a fim de retaliar a decisão tomada pelo governo argentino, acionou o sistema de solução de controvérsias no dia 24 de agosto de 2012, alegando que as medidas tomadas pela Argentina infringiam: o parágrafo 4 do artigo III, o artigo VIII, os parágrafos 1, 2 e 3 do artigo X e o parágrafo 1 do artigo XI do GATT de 1994; os artigos 2 e 6 do Acordo sobre as MIC; o parágrafo 2, 3, 4, 5, 6 e 7 do artigo 1, o parágrafo 2 do artigo 2, os parágrafos 2, 3, 4 e 5 do artigo 3 e os parágrafos 1, 2, 3 e 4 do artigo 5 do Acordo sobre Procedimentos para o Licenciamento de Importações; o parágrafo 2 do artigo 4 do Acordo sobre a Agricultura; o artigo 11 do Acordo sobre Salvaguardas; e os parágrafos 1 e 2 do artigo 2 do Acordo OTC (WTO-f).

Diante da semelhança entre os casos do Brasil e da Argentina, é provável que muitos dos argumentos utilizados pelo México contra a Argentina em sua

solicitação de realização de consultas pudessem também ser usados contra o Brasil. Somente no dia 17 de dezembro de 2012, o México retirou sua representação contra a Argentina perante o Órgão de Solução de Diferenças, resultado da boa conclusão das negociações com o governo argentino, que levaram à renegociação do ACE-55 entre os dois países, aproximadamente nos moldes do modelo estabelecido anteriormente com o Brasil. Caso não houvesse a renegociação dos termos do acordo e o México não desistisse de sua reclamação, a OMC poderia autorizar sanções econômicas contra a Argentina, como forma de puni-la pela adoção da medida protecionista.

3.2. ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO

A Associação Latino-Americana de Integração foi criada pelo Tratado de Montevideu 1980, assinado no dia 12 de abril de 1980, que substituiu e deu continuidade ao processo iniciado pela Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC). Foram estabelecidos os seguintes princípios gerais: pluralismo em matéria política e econômica, convergência progressiva de ações parciais para a criação de um mercado comum latino-americano, flexibilidade, tratamentos diferenciais com base no nível de desenvolvimento dos países-membros e multiplicidade nas formas de ajustamento de instrumentos comerciais.

A ALADI é o maior mecanismo latino-americano de integração, composto por 12 países-membros: Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Cuba, Equador, México, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela. Ela busca promover a criação de uma área de preferências econômicas na região, objetivando um mercado comum latino-americano, através de três mecanismos: uma **preferência tarifária regional**, aplicada a produtos originários dos países-membros frente às tarifas em vigor para terceiros países; **acordos de alcance regional** (comuns a todos os países-membros); e **acordos de alcance parcial**, com a participação de dois ou mais países da área (ALADI-e).

Tanto os acordos regionais quanto os de alcance parcial podem abranger matérias como redução tarifária e promoção do comércio, complementação econômica, comércio agropecuário, cooperação financeira, tributária, aduaneira, sanitária, preservação do meio-ambiente, cooperação científica e tecnológica, promoção do turismo, normas técnicas e muitos outros campos previstos

expressamente ou não no Tratado de Montevideu 1980. Os Acordos de Alcance Parcial são acordos firmados entre alguns países-membros da ALADI, não exigindo a participação de todos os membros da Associação. São utilizados como uma forma de aprofundar o processo de integração regional, sendo o Acordo de Complementação Econômica seu principal modelo.

Os Acordos de Complementação Econômica têm por objetivo impulsionar o desenvolvimento dos países-membros da Associação mediante a complementaridade dos sistemas produtivos da região (MDIC-g). Podem ser mais abrangentes, incluído todo o universo tarifário, ou possuir um número menor de produtos. Os ACEs comportam desde sistemas de integração sub-regional, como o Mercosul e a Comunidade Andina das Nações e acordos de livre comércio, a simples acordos de preferências tarifárias fixas (MRE-a). O ACE-55, estabelecido entre os países do Mercosul e o México, surgiu desse esforço de integração regional propagado pela ALADI desde a sua criação.

Como já visto, o ACE-55 surtiu efeitos temporários, ampliando a integração comercial entre o Brasil e o México por um bom período de tempo. No entanto, afetada pela crise econômica mundial de 2008, a economia brasileira não pôde suportar a grande demanda interna por modelos de veículos importados. Caso optasse pela ruptura do Acordo bilateral, o Brasil provavelmente não sofreria nenhuma sanção da ALADI, a não ser algum tipo de pressão diplomática. O Tratado de Montevideu 1980 não prevê sanções para descumprimento de Acordos de Complementação Econômica, devendo aquelas estarem previstas no próprio acordo que celebra a integração econômica. Ademais, a ALADI ainda não possui um sistema de solução de controvérsias, o que impede que haja eficiência na solução dos possíveis conflitos entre os Estados-membros. Atualmente, de acordo com o Primeiro Protocolo Adicional do ACE-53, que estabelece o Regime de Solução de Controvérsias, a Secretaria Geral da ALADI apenas auxilia no sistema solução de controvérsias estabelecido bilateralmente entre o Brasil e o México, administrando os procedimentos.

O ACE-55, por sua vez, prevê em seu artigo 9º que as partes do acordo devem negociar a adoção de um procedimento de solução de controvérsias para dirimir as controvérsias entre as partes signatárias a respeito da sua interpretação, aplicação ou descumprimento. Desta forma, o Apêndice II do ACE-55, que dispõe

sobre o comércio automotivo entre o Brasil e o México, estabelece o seguinte em seu capítulo sobre a solução de controvérsias:

APÊNDICE II

Solução de controvérsias

Artigo 14.- As controvérsias que surgirem entre as Partes sobre a interpretação, aplicação ou descumprimento das disposições contidas neste Acordo serão submetidas ao procedimento de solução de controvérsias estabelecido no Primeiro Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica No. 53 (ACE 53), assinado em 3 de julho de 2002.

Dada a previsão da adoção do Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica nº 53, tendo em vista que este foi internalizado pelo Brasil no dia 31 de outubro de 2006, o sistema de solução de controvérsias criado pelo dispositivo deveria ser adotado em caso de adoção de medidas que contrariassem o que havia sido previamente acordado. O artigo 20 do Primeiro Protocolo Adicional do ACE-53 prevê o seguinte:

Artigo 20.- Se uma das Partes não cumprir o parecer do Grupo de Especialistas no prazo de trinta (30) dias após sua adoção, conforme dispõe o Artigo 18, a Parte reclamante poderá adotar, mediante prévia comunicação por escrito à outra Parte, medidas compensatórias provisórias, tais como a suspensão de concessões ou outras equivalentes, com vistas a obter seu cumprimento.

Desta feita, constatado o descumprimento dos termos do Acordo pelo Brasil, através do rompimento unilateral, o México teria disponível para a proteção de seus interesses comerciais, além das sanções previstas pela OMC, todo um dispositivo previamente estabelecido pelo Primeiro Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica nº 53, que prevê desde a reciprocidade, ou seja, a adoção de medidas por parte do México que afetariam o comércio do Brasil tanto quanto o seu comércio foi afetado, até a tomada de medidas mais firmes, que acabariam por deixar maiores sequelas diplomáticas.

CONCLUSÃO

A crescente internacionalização dos mercados torna essencial que haja uma parceria entre os Estados soberanos para que as demandas internas de cada país possam ser integralmente supridas. Nesse sentido, o Brasil constantemente procura parceiros para que suas exportações aumentem e suas importações tenham o melhor custo-benefício, sempre com o intuito do fortalecimento tanto da indústria nacional quanto da indústria do país com o qual foi feita a parceria. Dessa forma, o crescimento do comércio externo é garantido, tendo a competitividade entre os mercados o escopo de aumentar a qualidade dos produtos comercializados.

Nesse cenário foi que Brasil e México celebraram no ano de 2002 o Acordo de Complementação Econômica nº 55, com a finalidade de aproveitar as oportunidades que a abertura de um grande mercado oferece. Tanto para o Brasil quanto para o México, a indústria de bens automotivos representa um setor de grande importância para a economia nacional, apresentando significantes participações nos PIBs de ambos. Dessa forma, coube ao ACE-55 estabelecer uma parceria regional no setor de automóveis entre os dois maiores países da América Latina, criando uma zona de livre comércio que os beneficiaria

Durante os cinco primeiros anos de vigência do Acordo, dentro do que foi o período de transição para o livre comércio, os índices econômicos beneficiaram o mercado brasileiro, com as exportações tendo rendido bons números para o superávit. No entanto, quando em 2007 finalmente foi estabelecido o livre comércio, isento de taxas e livre de quotas, os números já não foram tão positivos para a economia brasileira. A tendência de inversão do superávit foi anualmente crescendo, chegando na total mudança de cenário no ano de 2008. A partir deste ano, o crescimento do superávit mexicano se deu a taxas exponenciais, ascendendo uma luz vermelha para a economia brasileira.

Nesse ínterim, o governo brasileiro já lançava mão de medidas protecionistas no intuito de preservar a indústria nacional, chegando a aumentar em 30 pontos percentuais o IPI para carros importados não advindos do Mercosul nem do México. Por conta dos compromissos comerciais assumidos, o bloco econômico e o país norte-americano tinham o benefício de não serem atingidos pelo avanço protecionista brasileiro. Acontece que, justamente por conta do Acordo mantido com o México, a medida protecionista não estava surtindo efeito, visto que as empresas

estrangeiras se utilizavam das boas condições do ACE-55 para não sentirem os efeitos do aumento de IPI. Automóveis antes provenientes dos mercados orientais passaram a ser importados diretamente do México. Foi quando em 2012, em que o déficit para o mercado brasileiro já se encontrava em US\$ 500 milhões apenas nos primeiros dois meses do ano, coube ao governo brasileiro dar fim ao livre comércio vigente, tendo duas opções para concretizar essa vontade. O governo brasileiro poderia simplesmente romper unilateralmente o cumprimento do acordo, que foi a solução inicialmente pensada, ou poderia propor ao México a renegociação dos termos do ACE-55, mantendo o Acordo, porém lhe impondo limites. A segunda opção, que surgiu de um esforço do México para manter boas relações diplomáticas, foi a que prevaleceu.

No entanto seria essa a medida mais adequada a ser tomada? Quais seriam as consequências se a primeira opção tivesse prevalecido? O intuito de resolver essas questões norteou o presente trabalho. Para encontrar as devidas respostas as regras da OMC, da ALADI e do próprio ACE-55 foram analisadas.

A partir da análise das regras e dos princípios que norteiam a atuação da OMC, constatou-se que o rompimento unilateral de um acordo poderia gerar sanções econômicas ao país transgressor, o que poderia prejudicar profundamente os índices da economia interna brasileira. Em relação à ALADI não seria diferente. Apesar de a associação latino-americana não ter um sistema de solução de controvérsias próprio, ou regras específicas que punam o descumprimento de um acordo, ela permite que os países, ao firmarem seus acordos, estabeleçam seus próprios sistemas de solução de controvérsias, a fim de coibir o desrespeito às regras. Sendo assim, o ACE-55 prevê a adoção do sistema de controvérsias criado pelo ACE-53, que possui regras rígidas e claras no que tange ao não cumprimento do Acordo, que poderiam ser utilizadas contra o Brasil caso a solução do rompimento fosse escolhida.

Conclui-se, portanto, que ao aceitar a sugestão de renegociação do ACE-55, o Brasil fez a melhor escolha, pois conseguiu conciliar a proteção de seu mercado interno com a regularidade do cumprimento das normas internacionais de comércio. Desta forma o país melhorou o rumo da economia sem correr o risco de sofrer sanções por conta do não cumprimento do ACE-55. Importante ressaltar, também, que manter boas relações diplomáticas com o México foi essencial para um possível crescimento do diálogo comercial entre os dois países no futuro. Ademais, o

Brasil manteve seu rótulo de cumpridor de acordos internacionais, o que é de suma importância para influenciar a atração ou não de um possível investidor externo. Logo, a renegociação foi boa para o Brasil, foi boa para o México, foi boa para a imagem do Brasil perante a OMC e foi boa para a ALADI, que segue com o intuito de ampliar a integração dos mercados latino-americanos.

REFERÊNCIAS

ALEXEENKO, G. (2013) *“À beira de uma Expansão: o Setor Industrial Mexicano constrói seu Futuro”*. EconSouth, Federal Reserve Bank of Atlanta, 2013. Disponível em:

<http://www.frbatlanta.org/documents/pubs/econsouth/13q1_mexico_manufacturing_portuguese.pdf>

ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO (ALADI-a). *“Acordos de Alcance Parcial – Complementação Econômica. AAP.CE Nº 55”*. Disponível em: <<http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/99ee476a0ad27ee203256aa8006af88e/8d9bfd8c540ed0e8032578950047d2bf?OpenDocument>>

_____. (ALADI-b) *“Acordos de Alcance Parcial – Complementação Econômica. AAP.CE Nº 53. Primeiro Protocolo Adicional”*. Disponível em: <<http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/99ee476a0ad27ee203256aa8006af88e/54f3e93a9505dad803256ca70050a54a?OpenDocument>>

_____. (ALADI-c) *“Tratado de Montevideu 1980”*. Disponível em: <<http://www.aladi.org/nsfaladi/juridica.nsf/vtratadowebp/tm80>>

_____. (ALADI-d) *“Normas reguladoras do Comércio Exterior”*. Disponível em: <http://www.aladi.org/nsfaladi/arquitec.nsf/VSITIOWEBp/normas_reguladoras_de_comercio_exteriorp>

_____. (ALADI-e) *“Quem somos?”*. Disponível em: <http://www.aladi.org/nsfaladi/arquitec.nsf/VSITIOWEBp/quienes_somosp>

AUTODATA (2012a) *“Negociações com o Brasil estão suspensas, diz autoridade mexicana”* Agência AutoData, 08 de março de 2012. Disponível em: <<http://www.autodata.com.br/news.php?recid=16335&hl=ace+55>>

_____. (2012b) *“Argentina e México podem reatar acordo automotivo”* Agência AutoData, 26 de setembro de 2012. Disponível em: <<http://www.autodata.com.br/news.php?recid=17320&hl=ace+55>>

AZUL, R. (2009) *“Economia Mexicana em queda livre”*. Comité Internacional de la Cuarta Internacional, 07 de setembro de 2009. Disponível em: <<https://www.wsws.org/pt/2009/sep2009/port-s07.shtml>>

BARROS, G. (2012) *“Argentina rompe unilateralmente acordo automotivo com o México”* Isto É Dinheiro, 26 de junho de 2012. Disponível em: <<http://guilhermearros.istoedinheiro.com.br/2012/06/26/argentina-rompe-unilateralmente-acordo-automotivo-com-o-mexico/>>

BENJAMIN, D. A. (2013) *“O Sistema de Solução de Controvérsias da OMC”* Fundação Alexandre de Gusmão. Brasília. Disponível em: <http://funag.gov.br/loja/download/1053-SISTEMA_DE_SOLUCAO_OMC.pdf>

CRUZ, L. (2012) *“México resiste em rever acordo automotivo com o Brasil e aumenta impasse”*. Agência Brasil, 09 de fevereiro de 2012. Brasília. Disponível em: <<http://operamundi.uol.com.br/conteudo/noticias/19775/>>

DUARTE, E. M. R.; MEINERO, F. P. (2013) *“Análise da legalidade do aumento de IPI para veículos importados pelo Brasil de origem diversa aos países do Mercosul e México de acordo com as normas da OMC para o comércio internacional”*. I Congresso de Pesquisa e Extensão da FSG, 30 de setembro a 02 de outubro de 2013. Caxias do Sul. Disponível em: <<http://ojs.fsg.br/index.php/pesquisaextensao/article/viewFile/498/670>>

ECHANDI, R.; ROBERT, C. (2003) *“Instituições regionais e mecanismos de solução de controvérsias”*. Banco Interamericano de Desenvolvimento. 2013. Washington. Disponível em: <http://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=0BDGPUtZtcYC&oi=fnd&pg=PA93&dq=ALADI+san%C3%A7%C3%B5es+descumprimento+acordos+bilaterais&ots=VRKrgyhsox&sig=ynY_PGh-iVy-1cxwQ10FrtPvFKM#v=onepage&q&f=true>

FELÍCIO, C. (2011) *“Moratória argentina foi declarada em meio a caos na economia”* Valor Econômico, 23 de novembro de 2011. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/internacional/1107870/moratoria-argentina-foi-declarada-em-meio-caos-na-economia>>

FILHO, S. B. H. (2004) *“Nota: Um Regime sob Consultas”* Est. Econ. Janeiro a Março de 2004. São Paulo. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ee/v34n1/v34n1a07.pdf>>

GASPARIN, G. (2011) *“Entenda como a crise de 2008 influenciou a vida dos brasileiros”*. G1 Economia, 15 de setembro de 2011. Disponível em: <<http://g1.globo.com/economia/seu-dinheiro/noticia/2011/09/entenda-como-crise-de-2008-influenciou-vida-dos-brasileiros.html>>

GASSER, E. (2012) *“Acordo Automotivo Brasil-México: Origens e Desdobramentos”*. 2012. Campinas. Trabalho de Conclusão de Curso. Instituto de Economia. Universidade Estadual de Campinas.

GONZÁLEZ, L. M. (2012) *“México-Argentina: ACE 55 reconciliación imperfecta”* El Economista, 13 de dezembro de 2012. Disponível em: <<http://eleconomista.com.mx/caja-fuerte/2012/12/13/mexico-argentina-ace-55-reconciliacion-imperfecta>>

HENRIQUES, L. E. R. (2012) *“A modificação da alíquota do IPI para veículos, como instrumento de política extrafiscal – Estudo casuístico baseado no Decreto 7.567/11”*. 2012. Porto Alegre. Faculdade de Direito. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/67361/000872133.pdf?sequence=1>>

JÁCOME, F. G. (2011) *“Implicações da nova alteração da alíquota do Imposto sobre Produtos Industrializados aos automóveis”* Cadernos da Escola de Direito e

Relações Internacionais. 2011. Curitiba. Disponível em:
<<http://apps.unibrasil.com.br/revista/index.php/direito/article/viewFile/778/665>>

LEO, S. (2012a) “*Brasil quer volta de cotas para importar carros na revisão do acordo com o México*” Valor Econômico, 28 de fevereiro de 2012. Disponível em:
<<http://www.relacoesdotrabalho.com.br/profiles/blogs/no-valor-economico-brasil-quer-volta-de-quotas-para-importar-carro>>

_____. (2012b) “*México e Brasil concordam em revisar acordo automotivo*” Valor Econômico, 29 de fevereiro de 2012. Disponível em:
<<http://www.valor.com.br/brasil/2548896/mexico-e-brasil-concordam-em-revisar-acordo-automotivo/>>

_____. (2012c) “*Ministros viajarão ao México para tentar salvar acordo automotivo*” Valor Econômico, 12 de março de 2012. Disponível em:
<<http://www.valor.com.br/brasil/2566940/ministros-viajarao-ao-mexico-para-tentar-salvar-acordo-automotivo>>

_____. (2012d) “*Cota para importar carro do México chega ao limite*” Valor Econômico, 11 de setembro de 2012. Disponível em:
<<http://www.udop.com.br/index.php?item=noticias&cod=1091467#nc>>

MACHADO, A. (2012) “*Argentina é destaque com maior moratória da história*”. Estado de Minas, 26 de fevereiro de 2012. Disponível em:
<http://www.em.com.br/app/noticia/economia/2012/02/26/internas_economia,280004/argentina-e-destaque-com-maior-moratoria-da-historia.shtml>

MENDES, P. (2012) “*Brasil vai rever acordo automotivo com o México, diz ministro*”. Auto Esporte, G1, 03 de fevereiro de 2012. Disponível em:
<<http://g1.globo.com/carros/noticia/2012/02/brasil-vai-rever-acordo-automotivo-com-o-mexico-diz-ministro.html>>

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES (MRE-a). “*ALADI*”. Disponível em:
<<http://www.itamaraty.gov.br/temas/america-do-sul-e-integracao-regional/aladi>>

_____. (MRE-b). *“Mercosul-México (ACE-55: Setor Automotivo)”*. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/temas/america-do-sul-e-integracao-regional/aladi/mercossul-mexico-ace-55-setor-automotivo>>

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR (MDIC-a). *“Apêndice II do Acordo de Complementação Econômica nº 55”*. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=466&refr=405>>

_____. (MDIC-b) *“Acordo de Complementação Econômica nº 14”*. Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=450&refr=405>>

_____. (MDIC-c) *“Dados sobre o Comércio Exterior Brasileiro”*. Disponível em: <<http://aliceweb2.mdic.gov.br/>>.

_____. (MDIC-d) *“Acordo de Complementação Econômica nº 55 – Mercosul/México (Automotivo)”*. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=466&refr=405>>

_____. (MDIC-e) *“Decreto nº 4.458, de 5 de novembro de 2002”*. Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/arquivos/dwnl_1197030732.pdf>

_____. (MDIC-f) *“OMC – Organização Mundial do Comércio – Princípios”*. Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=368>>

_____. (MDIC-g) *“Tipos de Acordos no âmbito da ALADI”*. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=412>>

NETO, A. M. A. *“Sanções na Organização Mundial do Comércio: Análise crítica e propostas de aprimoramento”*. Disponível em: <[http://www.cedin.com.br/revistaeletronica/artigos/San%E7%F5es%20na%20OMC%](http://www.cedin.com.br/revistaeletronica/artigos/San%E7%F5es%20na%20OMC%20)>

20-

%20An%E1lise%20Cr%EDtica%20e%20Propostas_de%20Aprimoramento%20Abr%E3o%20Neto.pdf>

OLMOS, M. (2012) “*Montadora prefere pagar mais imposto a perder mercado*” Valor Econômico, 11 de setembro de 2012. São Paulo. Disponível em: <<http://clippingmp.planejamento.gov.br/cadastros/noticias/2012/9/11/montadora-prefere-pagar-mais-imposto-a-perder-mercado>>

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. “*Decreto nº 7.567, de 15 de setembro de 2011*”. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/decreto/D7567.htm>

_____. “*Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011*”. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12546.htm>

RÊGO, E. C. L. (1996) “*Do GATT à OMC: O que mudou, como funciona e para onde caminha o sistema multilateral de comércio*”. Disponível em: <http://www.bndespar.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/gatt.pdf>

REUTERS, (2012a) “*Brasil e México finalizam novo acordo automotivo; veja regras*” Folha de São Paulo, 15 de março de 2012. Brasília. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/1062597-brasil-e-mexico-finalizam-novo-acordo-automotivo-veja-regras.shtml>>

_____. (2012b) “*Dilma prorroga redução de IPI para carros até 31 de dezembro*” Folha de São Paulo, 24 de outubro de 2012. São Paulo. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/1174371-dilma-prorroga-reducao-de-ipi-para-carros-ate-31-de-dezembro.shtml>>

_____. (2003) “*Após o caos de 2002, economia Argentina se recupera*” UOL Últimas Notícias, 19 de junho de 2003. Buenos Aires. Disponível em: <<http://noticias.uol.com.br/inter/reuters/2003/06/19/ult27u36378.jhtm>>

ROZEN, M. (2012a) *“México promete jogar duro com o Brasil”* Agência AutoData, 08 de fevereiro de 2012. Disponível em: <<http://www.autodata.com.br/news.php?recid=16219&hl=ace+55>>

_____. (2012b) *“Fracassa tentativa brasileira de revisar acordo com México”* Agência AutoData, 29 de fevereiro de 2012. Disponível em: <<http://www.autodata.com.br/news.php?recid=16295&hl=ace+55>>

_____. (2012c) *“Argentina rompe acordo bilateral com o México”* Agência AutoData, 26 de junho de 2012. Disponível em: <<http://www.autodata.com.br/news.php?recid=16863&hl=ace+55>>

_____. (2012d) *“México taxa veículos importados da Argentina em até 20%”* Agência AutoData, 06 de julho de 2012. Disponível em: <<http://www.autodata.com.br/news.php?recid=16926&hl=ace+55>>

SECRETARÍA DE ECONOMÍA (2012) *“México impugnará la decisión unilateral de Argentina de suspender el Acuerdo de Complementación Económica (ACE 55)”*. Disponível em: <<http://www.economia.gob.mx/eventos-noticias/informacion-relevante/7976-bol14112>>

SEMPLE, J. (2010) *“A evolução do comércio automotivo Brasil-México”*. Automotive Business, 01 de dezembro de 2010. Disponível em: <<http://www.automotivebusiness.com.br/artigo/355/a-evolucao-do-comercio-automotivo-brasil-mexico>>

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL (2011) *“Suspensa vigência de decreto que alterou alíquotas do IPI sobre automóveis”* Notícias STF, 20 de outubro de 2011. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/cms/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=192030>>

UOL (2011) *“Governo sobe imposto de carros importados para estimular a venda interna”* UOL Economia, 15 de setembro de 2011. Disponível em:

<<http://economia.uol.com.br/ultimas-noticias/redacao/2011/09/15/governo-sobe-imposto-de-carros-importados-para-estimular-venda-interna.jhtm>>

_____. (2012a) “*Governo zera IPI de carro 1.0, reduz IOF do crédito e dá mais prazo para financiar*” UOL Economia, 21 de maio de 2012. Disponível em: <<http://economia.uol.com.br/ultimas-noticias/redacao/2012/05/21/governo-zera-ipi-de-carro-10-e-da-mais-prazo-para-financiar.jhtm>>

_____. (2012b) “*Por ordem de Dilma, Brasil e México vão renegociar acordo automotivo*” UOL Carros, 03 de fevereiro de 2012. Disponível em: <<http://carros.uol.com.br/noticias/2012/02/03/por-ordem-de-dilma-brasil-e-mexico-vao-renegociar-acordo-automotivo.htm>>

_____. (2012c) “*Argentina cita Brasil e suspende acordo automotivo com o México*” UOL Carros, 26 de junho de 2012. Disponível em <<http://carros.uol.com.br/ultnot/2012/06/26/argentina-cita-brasil-e-suspende-acordo-automotivo-com-o-mexico.htm>>

VARGAS, J. C. C. (2012) “*México impugnará decisión ‘unilateral’ de Argentina*” Proceso, 26 de junho de 2012. Cidade do México. Disponível em: <<http://www.proceso.com.mx/?p=312309>>

VEJA (2012a) “*Brasil e México anunciam diálogo sobre revisão de acordo*”. São Paulo, 14 de março de 2012, editora Abril. Disponível em: <<http://veja.abril.com.br/noticia/economia/brasil-e-mexico-anunciam-dialogo-sobre-revisao-de-acordo>>

_____. (2012b) “*México quer rever acordo com Brasil*”. São Paulo, 21 de setembro de 2012, editora Abril. Disponível em: <<http://veja.abril.com.br/noticia/economia/mexico-quer-rever-acordo-automotivo-com-brasil>>

WORLD TRADE ORGANIZATION (WTO-a). *“Acuerdo por el que se establece la Organización Mundial del Comercio”*. Disponible em: <http://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/04-wto.pdf>

_____. (WTO-b) *“Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT de 1947)”*. Disponible em: <http://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/gatt47_01_s.htm#art3>

_____. (WTO-c) *“Acuerdo sobre obstáculos técnicos al comercio”*. Disponible em: <http://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/17-tbt.pdf>

_____. (WTO-d) *“Acuerdo relativo a la aplicación del artículo VI del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994”*. Disponible em: <http://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/19-adp.pdf>

_____. (WTO-e) *“Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994”*. Disponible em: <http://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/06-gatt.pdf>

_____. (WTO-f) *“Argentina. Medidas que afectan a la importación de mercancías”*. Disponible em: <http://www.wto.org/spanish/tratop_s/dispu_s/cases_s/ds446_s.htm>

_____. (WTO-g) *“Brasil. Determinadas medidas que afectan al comercio y a las inversiones en el sector del automóvil”*. Disponible em: <http://www.wto.org/spanish/tratop_s/dispu_s/cases_s/ds81_s.htm>

_____. (WTO-h) *“Quiénes somos”*. Disponible em: <http://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/who_we_are_s.htm>