

Economic Analysis of Law Review

Os Programas Automotivos do Brasil e as Regras de Proibição de Subsídio da OMC

Brazil's Automotive Programs and WTO Prohibition Rules

Juliana Marteli Fais Feriato¹
Unicesumar

Carlos Araujo Leonetti²
Universidade Federal de Santa Catarina

RESUMO

Desde a criação da OMC, os incentivos fiscais concedidos pelo governo brasileiro ao setor automotivo têm sido questionados pelos países perante à organização, sendo que o mais recente programa de incentivos foi por aquele condenado como contemplando subsídios proibidos, na modalidade de substituição de importações. Em vista disso, o governo tem negociado um novo programa, o ROTA 2030, de forma cautelosa, a fim de evitar violar novamente as regras da OMC. O presente trabalho visa analisar os programas automotivos nacionais sob à luz das regras da OMC, tendo-se constatado, por meio de análise histórica, que o Brasil tem, tradicionalmente, protegido a indústria automotiva nacional. Verificou-se, ainda que, subsídios são mais vantajosos quando específicos, situação condenada pela OMC e, por isso, dificilmente, o ROTA 2030 ficará imune a questionamentos.

Palavras-chave: OMC, incentivos fiscais, programas automotivos.

JEL:

ABSTRACT

Since the creation of the WTO, the tax incentives granted by the Brazilian government to the automotive sector have been questioned by the countries before the organization, and the latest incentive program was condemned by the latter as contemplating prohibited subsidies, in the mode of import substitution. In view of this, the government has been cautiously negotiating a new program, ROTA 2030, to avoid violating WTO rules again. This paper aims to analyze national automotive programs under WTO rules, and it has been established through historical analysis that Brazil has traditionally protected the national automotive industry. It has also been found that subsidies are more advantageous when specific, a situation condemned by the WTO and, therefore, ROTA 2030 is unlikely to be immune to questioning.

Keywords: WTO, tax incentives, automotive programs.

R: 22/08/18 **A:** 14/12/18 **P:** 30/04/19

¹ E-mail: juliana_fais@hotmail.com

² E-mail: cleonetti37@gmail.com

1. Introdução

Desde meados do século XX, o Brasil tem, tradicionalmente, concedido incentivos fiscais à indústria automotiva nacional, em detrimento da estrangeira. Entretanto, os espaços para adoção de políticas fiscais se estreitaram com a criação da Organização Mundial do Comércio, em 1995.

A partir de então, o Brasil teve dois programas de incentivo à indústria automotiva questionados na OMC: o Novo Regime Automotivo - NRA e o INOVAR-AUTO. O primeiro questionamento foi resolvido por meio de um acordo enquanto que, no segundo, houve, efetivamente, a condenação do país a retirar o programa, por se tratar de subsídios proibidos.

Ocorre que o INOVAR-AUTO se extinguiu em dezembro de 2017, após a decisão em primeira instância e antes da decisão de segundo grau. No entanto, o governo brasileiro tem negociado um novo acordo com o setor automotivo, conhecido como ROTA 2030, o qual era para ter se iniciado em janeiro de 2018, mas sua conclusão ainda se encontra pendente.

Tendo em vista a restrição de acesso ao novo projeto, pois tem sido negociado a portas fechadas, buscou-se a informação nos principais órgãos de imprensa nacionais, que por sua vez, insistem em afirmar que existe certa cautela em não ferir os acordos da OMC, em especial, o Acordo sobre Subsídios e Medidas Compensatórias.

Dessa forma, o presente trabalho pretende analisar os programas automotivos brasileiros, em especial, o INOVAR-AUTO sob os auspícios das regras de proibição de subsídios da OMC. Para tanto, primeiramente, far-se-á uma síntese histórica desses programas até se chegar no INOVAR-AUTO, passando por uma breve análise do ROTA 2030 devido ao difícil acesso ao seu projeto.

Pretende-se demonstrar que, diante da tradição histórica e das características dos subsídios, dificilmente, os programas automotivos concedidos pelo Brasil, serão considerados permitidos, uma vez que, subsídios só geram benefícios quando específicos, isto é, discriminatórios – prática condenada pela OMC.

2. Os programas automotivos do Brasil: esboço histórico

Nos países em desenvolvimento, a instalação de plantas automotivas geralmente foi, e continua sendo, vista como um caminho quase que obrigatório para o desenvolvimento pleno. Assim, com raras exceções, nos países que ainda não tem, em seu território uma unidade fabril de veículos automotores, como automóveis, caminhões, camionetes, ônibus e motocicletas, com os automóveis liderando a lista, predomina um sentimento de frustração, de dependência tecnológica, ainda que possam gozar de uma situação econômica confortável, com bom saldo na balança comercial. A indústria automotiva tornou-se, neste passo, um ícone, utilizado tanto por políticos, como por empresários, a representar a pujança de um país, ou mesmo, de uma unidade federada deste.

No Brasil, a primeira linha montadora, da FORD, teria sido implantada em 1919 (GUIMARAES, 1980, p. 781), mas há quem afirme que o foi apenas em 1923 (BOTELHO, 2000, p. 101.) Por seu turno, a GENERAL MOTORS, grande concorrente da FORD, teria instalado sua primeira unidade de montagem em 1924 ou em 1925. As primeiras plantas se localizavam em São

Paulo e, na verdade, se restringiam a montagem dos automóveis, com peças prontas vindas do exterior, e aproveitando a mão-de-obra farta e barata (LOBO, 1977, p. 52.)

Em 1945, uma empresa local, a VEMAG – Veículos e Máquinas Agrícolas S.A. iniciou montagem de veículos de diversas marcas. Em 1949, uma empresa estatal, a FNM – Fábrica Nacional de Motores começou a fabricar caminhões, mas logo parou. Retomou a produção em 1952, montando caminhões Alfa Romeo. Ainda em 1952, instalou-se a WILLYS OVERLAND DO BRASIL S.A., para a montagem de jipes, começando a operar em 1954. A VOLKSWAGEN iniciou suas operações em 1953, com automóveis e utilitários. Neste mesmo ano, a MERCEDES-BENZ instalou sua fábrica de caminhões. Registre-se que a implantação e desenvolvimento da indústria automotiva, no Brasil, deve muito à criação de duas grandes empresas estatais: a CSN - COMPANHIA SIDERURGICA NACIONAL, que garantiu o aço para os veículos e peças, e a PETROBRÁS que garantia os derivados do petróleo, como a gasolina e o óleo diesel, essenciais à operação dos veículos.

Neste giro, tornou-se comum a disputa, entre unidades federadas brasileiras, para sediar uma planta automotiva, muitas vezes adquirindo as feições de um autêntico leilão, em que os reais interesses públicos parecem ter importância secundária. Neste “leilão”, todas as armas são consideradas legítimas, para se conseguir a almejada planta, com os empregos, diretos e indiretos, e a repercussão positiva na economia como um todo. Assim, os empreendedores, em regra, estrangeiros, são estimulados a se estabelecerem no Brasil, e num determinado Estado, com promessas de todo tipo: doação do terreno para edificação da planta; implantação dos acessos rododotroviários; ligação de água e/ou esgoto e de energia elétrica; isenção, total ou parcial, de tributos, por um período fixo e, em alguns casos, financiamento, por banco público e com juros subsidiados, do custo da edificação e compra e instalação de maquinário.

Neste cenário, “... o Direito Tributário tem uma função interessante, já que a política fiscal é um elemento determinante nas questões econômicas. A existência de medidas que aumentam a carga tributaria ou que a reduzem são hábeis a interferir na demanda do produto e, conseqüentemente, na renda”. (NASCIMENTO NETO; FURRIATTI, 2017, p. 173-174).

Dessa forma, concessão de benefícios tributários se reveste de grande importância, uma vez que, no Brasil, assim como em muitos países em desenvolvimento, a tributação sobre produtos industrializados representa um significativo percentual do preço final ao consumidor. Neste giro, ainda que, tecnicamente, o valor dos tributos não possa ser identificado como item de custo da atividade industrial, uma vez que é repassado ao preço final dos produtos, o empreendedor tem todo o interesse em que o preço final de seu produto seja o menor possível, a fim de se lhe garantir uma porção maior do mercado. Não é para menos que, ainda nos dias de hoje, os empreendedores do ramo automobilístico são fortemente atraídos por benefícios tributários.

A história dos programas de incentivos automotivos no Brasil se confunde com a própria história da indústria automobilísticas. O sonho de se instalar, no Brasil, uma autentica indústria “nacional”, em que os veículos fossem não apenas aqui montados, mas suas partes e peças, também, inclusive motor, aqui fabricados, e com uma sólida rede de revendedores e prestadores de assistência técnica, seduzia muitos cidadãos influentes, entre políticos, empresários e nacionalistas em geral. Um destes sonhadores, a quem o destino permitiu transformar o sonho em realidade, foi o Presidente Juscelino Kubitscheck, o JK (1956-1961.)

Foi no governo JK que a implantação de plantas automotivas de empresas estrangeiras no Brasil se intensificou. Para tal, JK criou, já em 1956, o Grupo Executivo da Indústria Automobilística – GEIA, órgão responsável por estabelecer e supervisionar as normas para a implantação da indústria automotiva brasileira, presidido pelo almirante Lúcio Meira.. A fabricação

de veículos automotores no Brasil, e não apenas sua montagem, era uma das metas do governo JK, que prometia fazer o país crescer “50 anos em 5.” A meta de JK só se revelou atingível graças às providências estruturais e industriais já referidas, como a criação da CSN, em 1946 e da PETROBRÁS, em 1953. Meira já atuava nesta área preparatória à implantação da indústria automotiva desde 1952, como responsável pela Subcomissão de Jipes, Tratores, Caminhões e Automóveis, da CDI – Comissão de Desenvolvimento Industrial, subordinada ao Ministério da Fazenda, no governo de Getúlio Vargas. Em dezembro de 1955, foi fundido o primeiro bloco de motor no Brasil (PEREIRA, 2016, p. 6-7), o que pode ser visto como um dos marcos da indústria automotiva nacional.

Já na época de JK, havia incentivos fiscais para implantação de indústrias automotivas. Nas décadas de sessenta e setenta, as montadoras usufruíram de linhas de crédito para exportação, chegando ao ápice dos incentivos na década de oitenta, quando houve reduções significativas no IPI e no ICMS. A partir disso, a indústria começou a exigir mais dos governos, fazendo com que o IPI fosse reduzido a 0,1 por cento, o que a tornou ainda mais forte para fazer novas exigências aos governos Fernando Henrique e Lula, que, por sua vez, deram continuidade aos incentivos.

Na verdade, a indústria automobilística nacional sempre foi destinatária de políticas públicas de incentivo (SCHAPIRO, 2017, p. 440.) Entre os anos 1950 e 1980, por exemplo, a indústria automotiva se beneficiou de uma combinação entre altas alíquotas do imposto de importação - II e do imposto sobre produtos industrializados – IPI. Além disto, também gozou da proteção de mercado para o produto nacional, consubstanciada na facilidade, em sede administrativa e cambial, para importação de insumos industriais e de bens de capital necessários à montagem dos automóveis. Para completar o quadro, alguns insumos locais, produzidos por empresas estatais, eram fornecidos a preços baixos, e bancos públicos ofertavam recursos a juros subsidiados, à indústria automobilística.

Estas políticas públicas praticadas no Brasil, relativamente à indústria automotiva, devido a seu caráter francamente assistencialista, conformam um Estado “Pastor”, nas palavras do sociólogo americano Peter Evans, Professor em Berkeley e que já lecionou na Universidade de Brasília – UnB (EVANS, 1995.)

O setor ganharia mais um significativo estímulo do governo federal, em 1969 quando, em pleno regime militar, editou-se o Decreto-lei 911, que instituiu a alienação fiduciária em garantia. Esta modalidade de garantia permitia que o próprio veículo garantisse o seu financiamento, com um rito célere e simples para a execução da dívida, em caso de inadimplência. O bem poderia ser rapidamente retomado pelo credor e alienado a terceiro. Esta modalidade de garantia tornou-se extremamente popular, pela facilidade de sua adoção, e incentivou, de forma notável, a produção de veículos no Brasil.

A partir dos anos 1990, o Brasil passou a adotar uma política de incentivos à indústria. Também é desta época a “abertura” do mercado automotivo brasileiro ao mundo, no governo Fernando Collor. Como se sabe, as alíquotas do IPI e do II sofreram inicialmente uma redução significativa, de sorte que os veículos estrangeiros puderam ser importados e comercializados no país, com preços competitivos. De outra parte, esta “abertura” provocou a modernização das plantas e dos modelos de veículos, no Brasil, aumentando o nível tecnológico de nossos produtos, chamados de “carroças”, pelo Presidente Fernando Collor de Melo.

Os estudiosos costumam identificar três políticas principais de incentivos tributários à indústria automobilística, no período entre 1991 e 2017: As medidas decorrentes das Câmaras Setoriais, de 1991 a 1994; o Novo Regime Automotivo, de 1995 a 1999; e o Projeto INOVAR-AUTO, que vigorou entre 2012 e 2017.

A Câmara Setorial da Indústria Automobilística – CSIA passou a operar no final de 1994, e era formada por grupos de trabalho integrados por representantes do governo, das empresas e dos trabalhadores.

O primeiro acordo setorial automotivo, em março de 1991, reuniu empresários, empregados e governo federal, além do Município de São Bernardo do Campo. O acordo resultou do Seminário sobre a Reestruturação e Modernização do Setor Automotivo Brasileiro, que concluiu pela necessidade de se baixar os preços dos automóveis, via redução das alíquotas de IPI e de ICMS, e das margens de lucro praticadas. Os níveis de emprego deveriam ser mantidos (ZAULI, 1997, p. 73-75.)

Em fevereiro de 1993, celebrou-se o segundo acordo, com novidades em relação ao anterior. As principais foram: obrigação de se aumentar a produção de veículos e a oferta de empregos; manutenção do valor dos salários e melhoria da qualidade dos produtos. Os instrumentos para a obtenção destes objetivos eram: a redução de alíquotas de IPI e ICMS e das margens de lucro; melhorias nos sistemas de financiamento e de consórcio, de veículos; redução dos preços e produção de automóveis com maior nível tecnológico (ZAULI, 1997, p. 77-79.)

Entre os dois acordos automotivos, que se traduziram em verdadeiros programas de incentivo à indústria, o governo federal, por iniciativa do então Presidente da República, Itamar Franco, editou uma série de medidas que buscaram estimular a produção e venda, do assim chamado “carro popular”. Estas medidas foram veiculadas pelo Decreto 799, de 19 de abril de 1993 que reduziu para 0,1% a alíquota do IPI na saída de veículos nacionais com motor até um litro de cilindrada bruta (1.0). Igual redução se aplicava às saídas de veículos com refrigeração a ar, de qualquer cilindrada. Este benefício também foi estendido às saídas do veículo FIAT FIORINO, considerado concorrente do veículo VOLKSWAGEN KOMBI, este refrigerado a ar.

De modo geral, o programa do “carro popular” foi duramente criticado, por haver contrariado, frontalmente, a lógica que sustentava a Câmara Setorial. Entretanto, a venda dos carros “populares” aumentou em 24,8% em 1993 e em 37,1%, em 1994, principalmente devido ao seu preço, mais baixo. Ou seja, o programa do carro “popular” alcançou seus objetivos de gerar, ou garantir, empregos, e estimulou a produção e venda de automóveis.

Os resultados decorrentes dos dois acordos da Câmara Setorial Automotivo podem ser considerados altamente positivos. Com efeito, a produção automobilística nacional cresceu 4,9% em 1991; 11,8 % em 1992; 29,6% em 1993 e 14%, em 1994. As vendas, por seu turno, cresceram 64,2% em 1991; 61,7%, em 1992; 88,4%, em 1993 e 100,6%, em 1994 (ZAULI, 1997, p. 80-81.)

Após a celebração do segundo acordo automotivo, a câmara setorial perdeu, aos poucos, suas funções decisórias, sendo definitivamente desativada com a entrada em vigor do assim chamado “Plano Real”, conjunto de medidas econômicas veiculado pela Medida Provisória 434/94, e pelas que a sucederam, convertida na Lei 8.880/94, durante o governo Itamar Franco. A partir de então, o governo centralizou as decisões econômicas no Ministério da Fazenda, deixando de recorrer às câmaras setoriais. O país ingressou em um período de retração da política industrial, inclusive no setor automotivo (SCHAPIRO, 2017, p. 444-445.)

Entre 1994 e 1995, o setor automotivo nacional sofreu com a concorrência dos veículos estrangeiros, beneficiados pela redução dos tributos incidentes na importação, em especial, o IPI. Nesta época, o então Ministro da Fazenda (1995/2002), Pedro Malan, teria dito que “a melhor política industrial é não ter política industrial” (CAMPANÁRIO, 2004, p. 21.) Mesmo assim, o governo editou, ainda em 1995, a Medida Provisória 1.014, posteriormente convertida na Lei 9.440/97, que criou o Novo Regime Automotivo – NRA. A nova política buscou reduzir as

desigualdades então vivenciadas entre a indústria nacional e a estrangeira, representadas, principalmente, pelo aumento brutal nas importações de veículos, na esteira do Plano Real e, alicerçados na valorização cambial bem como na redução das alíquotas dos impostos incidentes na importação. A indústria automotiva brasileira também sofria pressões dos veículos e autopeças fabricados na Argentina, exportados para o Brasil sob o manto dos acordos do MERCOSUL. Em 1991, a Argentina havia concedido incentivos à indústria automotiva local, por meio do Regime Automotriz.

Foi neste cenário de dificuldades para o setor automobilístico nacional, que o governo federal concebeu o Novo Regime Automotivo – NRA, que vigorou entre 1995 e 1999. O objetivo foi o de oferecer às indústrias brasileiras o mesmo tratamento dispensado, pelo governo argentino, às empresas daquele país. Segundo Schapiro, diferentemente dos programas anteriores, que decorreram de intensas negociações e tiveram pequeno grau de rejeição, o NRA foi idealizado no seio do governo federal, à luz das políticas liberais da Organização Mundial do Comércio – OMC, e aprovado pelo Congresso Nacional, após algumas negociações (SCHAPIRO, 2017, p. 446.)

Assim, segundo o mesmo autor, a margem de manobra se estreitou, o que, por consequência, também restringiu o impacto das medidas. No âmbito internacional, Japão e Estados Unidos denunciaram as medidas constantes do NRA à OMC, sob a alegação de violarem as regras do tratado de livre comércio, ao concederem tratamento privilegiado aos produtos de origem local, e/ou para as indústrias nacionais. O impasse se resolveu por meio de acordos entre o Brasil e os dois países reclamantes, que deram origem aos Decretos 1.987/96, 2.307/97 e 2.638/98, os quais estenderam os incentivos do NRA às exportações de montadoras situadas nos EUA, Japão, Coreia do Sul e União Europeia. Pelos acordos firmados, o Brasil fixaria uma cota de importação de cinquenta mil veículos destas regiões, os quais receberiam o mesmo tratamento dado pelo NRA: alíquota de importação de 35%. Os veículos que excedessem este limite pagariam a alíquota plena, de 70%. (DE NEGRI, 1999, p. 217-217.)

Aos custos decorrentes destes acordos, que SCHAPIRO denomina de “custos liberais”, foram acrescidos os “custos políticos”, decorrentes das negociações que mediarão a apreciação da medida provisória do NRA. Assim, foi incluído um Regime Especial, concedendo benefícios adicionais às plantas instaladas nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste. A avaliação do NRA é controversa: se, de um lado, permitiu a redução das importações, de outro, os benefícios fiscais concedidos tiveram um alto custo. As restrições impostas pelos acordos firmados pelo Brasil no âmbito da OMC restringiram o alcance das medidas, como era de se esperar, aliás.

Já no século XXI, conforme se verá a seguir, o governo brasileiro resolveu, conscientemente ou não, enfrentar mais uma vez as normas do comércio internacional preconizadas pela OMC.

3. O Programa INOVAR-AUTO e o futuro Programa ROTA 2030

Cerca de uma década após o Novo Regime Automotivo – NRA, o governo federal instituiu mais um programa de incentivos fiscais à indústria automotiva. Foi batizado com o pomposo nome de “Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores – INOVAR-AUTO”. O programa foi criado pela Medida Provisória 563/2012, convertida na Lei 12.715/2012, e regulamentado pelo Decreto 76.819/2012.

Como ocorreu nos programas anteriores, a edição do INOVAR-AUTO foi precedida por um período de grandes dificuldades econômicas, com *déficit* na balança comercial, a partir de 2008.

Em 2011 este déficit alcançou o nível de 7,5 bilhões de dólares. O INOVAR-AUTO buscou atender dois objetivos estratégicos e complementares, conforme consta da Exposição de Motivos, do Ministro de Desenvolvimento, Indústria e Comércio, que acompanhou a proposta de MP. O primeiro consistia na atração de novos investimentos para o país, garantindo maior índice de nacionalização dos veículos automotores, com reflexos positivos na indústria de autopeças. O segundo era o de propiciar que nossa indústria automotiva alcançasse padrões de produção internacionais, já voltados para a melhoria da eficiência energética.

Para SCHAPIRO (2017, p. 449), a lógica do programa envolve uma “relativa complexidade tributária”, consubstanciada na tentativa de se dissimular os dispositivos de conteúdo local (ou seja, os benefícios destinados aos veículos fabricados no Brasil, que poderiam enfrentar restrições no âmbito da OMC, o que, de fato, ocorreu. A pedra-de-toque do programa era a concessão de crédito presumido do IPI. Este crédito presumido, por seu turno, buscava anular os efeitos do aumento da alíquota do IPI, para 30%, aplicável tanto para veículos nacionais, como para os importados, e ocorrido em 2001.

Segundo as regras do INOVAR-AUTO, as empresas interessadas deveriam se habilitar para obter, via crédito presumido, a redução da alíquota de 30%. Ou seja: os veículos nacionais poderiam se sujeitar a uma alíquota efetiva do IPI menor que aquela que incidiria na saída de veículos importados. Entretanto, para se valer dos benefícios fiscais do INOVAR-AUTO, as empresas nacionais deveriam cumprir algumas contrapartidas, em especial, alcançar níveis predeterminados de eficiência energética, com repercussão positiva na redução da emissão de poluentes. Os créditos de IPI a que as empresas beneficiadas faziam jus podiam ser utilizados em várias atividades ligadas à indústria, como compra de insumos estratégicos; ferramentaria; pesquisa e desenvolvimento tecnológico, entre outros (Decreto 7.819/2012, art. 12.) Havia, ainda, uma exigência adicional, aos beneficiários do programa, ligada à eficiência energética.

Além do grau mínimo de eficiência energética requerido para a redução do IPI, havia a previsão de desconto adicional no IPI para as empresas que obtivessem uma redução superior na emissão de poluentes. Assim, em 2017, as fábricas cujos veículos consumissem, no mínimo, 15,46% a menos de combustível, ganhariam redução de 1% de IPI. Já aquelas cujos veículos obtivessem consumo 18,84% menor do que o valor de 2013, fariam jus a um desconto adicional de 2% no IPI. Só para ilustrar, estes parâmetros de consumo adotados pelo INOVAR-AUTO para descontos adicionais no IPI correspondem às previsões da União Europeia para 2015.

O INOVAR-AUTO não foi um programa voltado exclusivamente à indústria automotiva nacional, ao menos do ponto-de-vista formal, à luz da legislação de regência. Assim como ocorrido com o Novo Regime Automotivo – NRA, dos anos 1990, o governo brasileiro levou conta as regras da OMC aplicáveis ao comércio internacional e, em especial, as relativas à política de subsídios. Segundo SCHAPIRO (2017, p. 450), o desenho da Medida Provisória que instituiu o Inovar-Auto se preocupou em não o caracterizar como um programa protecionista, permitindo a fruição dos benefícios por empresas ainda não instaladas no país.

Na verdade, o INOVAR-AUTO tinha, sim, regras que beneficiavam a indústria nacional, embora estas não estivessem muito explícitas. Isto porque a norma contida, por exemplo, no art. 12 do Decreto 7.819/2012, que regulamentou a lei, previa que a realização de investimentos, pela empresa interessada, a habilitaria aos créditos de IPI. O dispositivo em tela, determina que os investimentos deveriam consistir na aquisição de insumos estratégicos e ferramentaria. Estes, por seu turno, deveriam ter origem nacional e ser definidos em Portaria ministerial. O crédito era apurado mediante a aplicação de um fator, segundo o tipo de veículo. Para os automóveis, o fator era de 1,3. Ou seja, os gastos com insumos estratégicos e ferramentaria poderiam gerar crédito de IPI de até 30% do valor dos gastos.

Neste cenário, para SCHAPIRO (2017, p. 450-451), o regime do INOVAR-AUTO, que teria sido instituído para adequar o mercado automotivo interno ao internacional, pode gerar três questões principais.

A primeira diz respeito ao controle da implementação do programa. A normatização do regime carece de clareza e de objetividade, o que impede um controle transparente e eficaz, pelos órgãos e autoridades competentes. Por exemplo, não seria muito fácil verificar se determinada empresa fez, efetivamente, os investimentos que originaram os créditos fiscais auferidos.

A segunda questão que pode ser agitada é a concernente à efetividade do programa, caso este não chegasse ao seu termo. Neste caso, poder-se-ia ter desrespeito às regras do comércio internacional e, ainda, arcar-se com mais ônus do que benefícios.

Uma terceira possibilidade está relacionada ao tipo de inovação tecnológica incentivada, uma vez que, os veículos híbridos e elétricos não foram incluídos entre os beneficiados pelo programa. É bem verdade que os veículos híbridos e elétricos estavam formalmente contemplados no Anexo II, do Decreto 7.819. Mas, tais veículos estavam sujeitos, na tabela do IPI, à alíquota máxima de 55% e sobre esta alíquota incidiam os créditos tributários. Assim, mesmo contemplados no programa, a aplicação de seus benefícios se revelou menos eficaz do que em relação aos veículos tradicionais.

No ano seguinte ao lançamento do INOVAR-AUTO, o governo federal anunciou o Plano de Apoio à Inovação Tecnológica no Setor Elétrico - Inova Energia, na verdade um conjunto de ações a cargo do BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, da FINEP – Financiadora de Estudos e Projetos e da ANEEL – Agência Nacional de Energia Elétrica. Três bilhões de reais foram reservados para estas iniciativas.

Este programa, embora voltado principalmente para a geração e transmissão de energia elétrica, tinha uma linha dedicada a veículos híbridos e a veículos elétricos. Esta linha veicular buscava apoiar iniciativas que promovessem o desenvolvimento de integradores e adensamento da cadeia de componentes na produção de veículos híbridos/elétricos, preferencialmente a etanol, e melhoria de eficiência energética de veículos automotores no país. A linha automotiva compreendia três modalidades de atuação:

a) Motores e sistemas de tração (*Powertrains*): desenvolvimento de tecnologias para motores, componentes e sistemas completos de tração elétrica para veículos automotores híbridos/elétricos, assim como tecnologias que possibilitem a melhoria da eficiência energética em sistemas de motorização a etanol (ou flexfuel) e transmissão;

b) Baterias e acumuladores de energia: desenvolvimento de baterias, supercapacitores, outras tecnologias de acumuladores e recuperadores de energia para tração, pilhas a combustível e materiais para baterias, bem como sistemas de gerenciamento e seus componentes, para uso em veículos automotores híbridos/elétricos, preferencialmente a etanol;

c) Produção em escala: projetos pioneiros em escala piloto ou superior de desenvolvimento e implementação de produção de veículos automotores híbridos/elétricos, preferencialmente a etanol.

Os incentivos previstos no programa Inova Energia parecem não ter entusiasmado a indústria automotiva brasileira, no que diz respeito à produção de veículos elétricos e híbridos (aqueles dotados de motor elétrico junto com motor a combustão interna (LIRA, 2017)).

Assim é que já em 2017, a indústria aguardava, e reclamava, pela implementação, no início de 2018, do programa, até agora conhecido por ROTA 2030, que deverá vir, a suceder o programa INOVAR-AUTO, que vigorou até 31 de dezembro de 2017 (QUINTANILHA, 2017).

Na verdade, o mercado em geral, esperava iniciar 2018 com o ROTA 2030 vigente, mas, ao que parece, o governo demorou a chegar a um consenso sobre a estruturação do programa. Em 19 de dezembro de 2017, o Ministro da Fazenda, Henrique Meirelles destacou a importância dos subsídios para a manutenção da indústria automotiva, contudo, esta política não deve ser implementada a longo prazo (RIBEIRO, 2018.)

A proposta do Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio - MDIC consistia em eliminar os acréscimos de 30 por cento do IPI, no programa Inovar-auto, contudo, o setor ainda deverá receber incentivos fiscais, dessa vez, não discriminatória. Tais subsídios estariam vinculados a pesquisa e desenvolvimento e não mais a produção local. O MDIC também propunha descontos no IR e na CSSL. Parece que o governo brasileiro buscará no ROTA 2030 não cometer os mesmos erros do passado e cumprir as normas da OMC. Por conseguinte, isto depende de como serão efetuados os benefícios fiscais relativos ao imposto de renda, já que, se trata de tributo direto, o que torna a questão mais sensível aos olhos da OMC.

Após meses de falta de notícias e de muitas dúvidas sobre o ROTA 2030, a imprensa, finalmente, divulgou que o governo havia chegado a uma definição sobre os termos gerais do programa, segundo matéria publicada no *site* do jornal O ESTADO DE SÃO PAULO, em 11 de maio de 2018 (O ESTADO DE SÃO PAULO, 2018.)

Segundo as notícias divulgadas, e atendendo a um pleito das montadoras, o Rota 2030 dará prazo de até 15 anos para as empresas abaterem, no pagamento de impostos federais, os créditos gerados por investimentos em pesquisa e desenvolvimento (P&D) realizados nos três primeiros anos do programa.

O programa deverá incluir a previsão de que as montadoras que produzem carros de luxo, possam abater em 2018 os cerca de R\$ 300 milhões em créditos tributários acumulados nos últimos anos. Não haverá, no entanto, tratamento diferenciado para essas montadoras a partir do anúncio do programa, para evitar questionamentos na Organização Mundial do Comércio (OMC), como já ocorreu.

Também deverá haver redução da alíquota do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para os veículos, de acordo com a eficiência energética: de imediato, cairá apenas o percentual pago por carros híbridos e elétricos, de 25% para 7%.

O desenho final do Rota 2030 deverá prever que os incentivos tributários para montadoras que investirem em P&D serão de no máximo R\$ 1,5 bilhão por ano.. Para ter acesso à totalidade desse valor, a indústria precisará investir cerca de R\$ 5 bilhões ao ano. Essa cifra é próxima ao que foi realizado nos últimos anos.

Pelo que ficou acordado, os créditos que as empresas obtiverem nos três primeiros anos do programa não perderão a validade e poderão ser utilizados nos próximos quinze anos. Já os investimentos em P&D realizados a partir do quarto ano do programa terão de ser abatidos no próprio exercício.

Ainda haveria discussão sobre o início da contabilização dos investimentos para efeito de geração de crédito. A tendência é que seja a partir de janeiro de 2019. Porém, avalia-se a

possibilidade de serem considerados também gastos realizados este ano, a partir da publicação da medida provisória que deverá instituir o programa.

4. Os Subsídios Proibidos Pela OMC

Subsídios constituem modalidade de intervenção econômica dos governos, podendo causar distorções sobre o comércio, impactando as economias dos países de forma desigual. Por se tratarem de modalidade de incentivos fiscais, implica em custos para o governo, pois podem ser concedidos mediante desoneração tributária, impactando a receita pública ou mesmo, por meio prestações pecuniárias governamentais, impactando a despesa pública.

O equilíbrio de mercado, alcançado quando o preço atinge o mesmo nível da quantidade ofertada, é alterado pelos subsídios. Um subsídio a exportação, por exemplo, reduz o custo de produção da indústria, diminuindo seu preço final, que, por conseguinte, aumenta sua fatia de mercado. Num primeiro momento, isto pode parecer ótimo para os consumidores, todavia, a longo prazo, poderá acarretar em oligopólio ou monopólio.

Já os subsídios destinados a substituição de importações, à semelhança dos tributos, ao reduzirem, de forma artificial, os custos de produção, não permitem que a indústria busque no mercado internacional o menor custo possível.

Em suma, os subsídios impactam negativamente a redistribuição de renda tanto no país que os concedem quanto em seus concorrentes. Para Krugman, “os subsídios à exportação geram, sem dúvida, custos que excedem seus benefícios” (KRUGMAN, *op. cit.*, p. 145).

Trata-se aqui, de subsídios específicos e discriminatórios, uma vez que, estes, beneficiam uma pequena parcela de agentes em detrimento de outros. Subsídios gerais, como, por exemplo, investimentos em infraestrutura, beneficiam a todos e são bem-vindos, no entanto, acarretam em altos custos para o Estado. Por esse motivo, os governos tendem a conceder subsídios específicos, já que, quanto mais especializados maior o lucro, isto é, os rendimentos passam a ser proporcionais aos subsídios recebidos.

Cabe ressaltar a importância da regulamentação no plano multilateral para que seja eficiente, seguindo a lógica do dilema do prisioneiro³, pela qual, todos os agentes devem cooperar para que todos ganhem. Aquele que não coopera, ganha enquanto que todos perdem. Assim, em se tratando de comércio internacional:

[...] onde as indústrias de vários países competem pelos mesmos mercados de exportação. Cada país se sairia melhor, de acordo com a sua própria percepção,

³ O Dilema dos Prisioneiros é um jogo muito famoso que representa bem o dilema entre cooperar e trair. Resumidamente, a história é a seguinte. Dois suspeitos, A e B, são presos pela polícia. A polícia não tem provas suficientes para os condenar, então separa os prisioneiros em salas diferentes e oferece a ambos o mesmo acordo: a) Se um dos prisioneiros confessar (trair o outro) e o outro permanecer em silêncio, o que confessou sai livre enquanto o cúmplice silencioso cumpre 10 anos. b) Se ambos ficarem em silêncio (colaborarem um com o outro), a polícia condena a 1 ano cada um. c) Se ambos confessarem (traírem o comparsa), cada um leva 5 anos de cadeia. O grande problema no Dilema dos Prisioneiros é que o equilíbrio (Trair-Trair) não é o melhor resultado pois existe um outro possível e melhor: se ambos escolherem Colaborar (ficar em silêncio) cada um ficaria com apenas um ano de prisão. Assim, o Dilema dos Prisioneiros é uma abstração de situações comuns em que a escolha do melhor individual conduz à traição mútua, enquanto que a colaboração proporcionaria melhores resultados. A CIÊNCIA DA ESTRATÉGIA. Disponível em: <<http://www.teoriadosjogos.net/teoriadosjogos/list-trechos.asp?id=29>>. Acesso em: 17 jul. 2014

se todos os outros países eliminassem seus subsídios à exportação, salvo ele mesmo. Se todos continuassem a subsidiar, todos se sairiam piores do que se não o fizessem, porque eles gastariam dinheiro, mas não ganhariam mais mercados do que se todos eliminassem seus subsídios ou os reduzissem ao mesmo nível⁴. (REICH)

Por esse motivo, a regulamentação dos subsídios no plano multilateral se faz necessária, a fim de evitar que, Estados mais ricos, que podem arcar com tais custos, subsidiem sua indústria até que elimine seus concorrentes. Todavia, a OMC não proibiu todo e qualquer modalidade de subsídios, restringindo somente aqueles discriminatórios, abrindo espaços para que os governos possam investir no desenvolvimento da indústria.

Segundo o Acordo sobre Subsídios e Medidas Compensatórias da organização, para caracterizar um subsídio, é preciso que ele seja específico, ou seja, que haja contribuição governamental, concedendo benefício (vantagem econômica, que não seria possível obter em condições normais de mercado) a uma indústria/empresa, um setor econômico, bem como às empresas ou indústrias localizadas em regiões específicas.

Portanto, o teste da especificidade é essencial para se averiguar as atividades governamentais proibidas ou permitidas pela OMC (BLIACHERIENE, p. 84). Os subsídios podem ser classificados em: proibidos, acionáveis e permitidos. Enquanto os proibidos são aqueles destinados a substituição de importações ou vinculados a exportações, cuja especificidade é presumida (específicos *per se*), os acionáveis são todos os demais, desde que específicos e acarretem em danos ao comércio. Já os permitidos carecem de especificidade e, portanto, não podem ser contestados.

Não à toa que, a especificidade é elemento central para caracterizar os subsídios, pois, quanto mais específicos, maiores os efeitos distorcivos sobre o mercado. Subsídios específicos concedem vantagens a uma indústria/empresa ou setor em detrimento dos demais, logo, são discriminatórios.

Portanto, nem todos os subsídios podem ser contestados, mas tão somente aqueles específicos. Quanto a possibilidade de combater tais práticas em âmbito multilateral, a OMC oferece dois mecanismos: as medidas compensatórias e o sistema de solução de controvérsias.

Na verdade, a regulamentação dos subsídios antecede a OMC, sendo discutida no final da década de 70 durante a Rodada de negociações no âmbito do GATT (*General Agreement on Tariffs and Trade*), acordo celebrado entre os países após a II Guerra Mundial no intuito de reduzir as tarifas sobre o comércio. O Código de Subsídios que surgiu nesta época, restringiu o uso de subsídios a exportação e admitiu seu combate por meio de medidas compensatórias.

Não obstante, o GATT não possuía meios coercitivos para o cumprimento das obrigações assumidas por seus membros. Seu modelo de solução de controvérsias adotava a regra do consenso positivo, pela qual, as decisões arbitrais só produziam efeitos mediante o consentimento de todos os membros. Assim, bastava que o Estado vencido discordasse da decisão para obstar seus efeitos.

⁴ Tradução livre de: “where the industries of several countries compete for the same export markets. Each country would be best off, according to its own perception, if the other countries all eliminated export subsidies, except for itself. If everybody continues to subsidize, they are all worse off than if they didn’t, because they spend money but don’t gain more markets than what they would have if everybody stopped subsidizing, or brought down subsidies to the same levels.”

Quanto a isso, o sistema de solução de conflitos da OMC traz arcabouço mais jurídico ao adotar a regra do consenso negativo, isto é, as decisões só não produzirão efeitos quando todos os membros da organização discordarem dela. Isto significa que, todos os 164 países devem se manifestar contra sua aplicação, o que é muito difícil, visto que, o país vencedor, raramente, irá discordar de decisão que lhe favorece.

As medidas compensatórias são modalidade de defesa comercial unilateral, que implicam no acréscimo no imposto de importação dos bens, cujo preço se encontra distorcido por práticas de subsídios ilícitos (proibidos e acionáveis). Seu objetivo é de apenas contrabalancear os efeitos dos subsídios.

Contudo, existem algumas dificuldades em aplica-las: primeiramente, porque só podem ser impostas se os subsídios estiverem presentes no momento de sua aplicação e, por último, só podem ser aplicadas pelo país importador, o que implica na falta de medida de defesa comercial unilateral quando o produto subsidiado por concorrente num terceiro mercado. Diante desse cenário, resta ao governo prejudicado acionar o sistema de solução de controvérsias.

Assim, diante de subsídio ilícito (proibido ou acionável) e da concorrência em terceiro mercado, o governo prejudicado poderá dar início a um procedimento de solução de controvérsias na OMC, conforme o seguinte rito: consultas, *panel* ad hoc, recurso ao Órgão de Apelação, discussão sobre a (não) implementação da decisão, retaliação.

À primeira vista, parece simples e célere, todavia, o procedimento permite a abertura de vários questionamentos, prolongando-o ao longo do tempo, o que abre margem para manobras políticas.

O procedimento se inicia com as consultas entre as partes, na qual, ambas entabulam negociações a fim de alcançar um acordo. Não sendo este possível, qualquer das partes podem solicitar ao Órgão de Solução de Controvérsias (OSC) a instauração de um *Panel*, que será composto por três árbitros, eleitos por elas. Durante esta fase, os árbitros realizam no mínimo duas reuniões com as partes antes de emitir relatório prévio para suas considerações. Ouvida as partes, o relatório passa a ser definitivo e é enviado ao OSC para que seja adotado, isto é, pela regra do consenso negativo, se nenhum membro da OMC contestar o relatório, este é adotado, ou seja, passa a vincular as partes.

Existe a possibilidade de se recorrer ao Órgão Permanente de Apelação (OPA), que analisará matéria de direito, cujo relatório também precisa ser adotado por todos os membros da organização.

Verificada a ilicitude do subsídio, a decisão condenará o governo a retirá-los, imediatamente ou dentro de prazo razoável. O país vencido deverá, portanto, apresentar ao OSC o prazo e a maneira em que pretende cumprir a decisão, que poderá ser questionado pela outra parte e, não havendo consenso, tal prazo poderá ser determinado por meio da instauração de procedimento arbitral.

Decorrido o prazo de cumprimento da decisão, abre-se procedimento para constatar se ela foi, devidamente, executada. Em caso de descumprimento total ou parcial, ainda é possível instaurar procedimento para que se autorize a retaliação contra o governo inadimplente. A retaliação constitui meio coercitivo cujo único propósito é garantir o cumprimento da decisão e implicam em suspensão de concessões na medida e proporção dos danos causados pelos subsídios.

Portanto, a retaliação constitui meio coercitivo que equivale ao cumprimento da obrigação, não implicando em punição tampouco em indenização. Isto é o mesmo que condenar um ladrão a simplesmente devolver o objeto do furto dois anos depois, sem juros nem correções.

Esta situação ocorreu com o programa Inovar-auto, condenado em primeira instância pela OMC no final de 2016 por ser discriminatório e se tratar de subsídio proibido na modalidade de substituição de importações. Diante da possibilidade de ainda recorrer ao OPA, a decisão final poderá se prolongar a ponto de se tornar inócua, haja vista que, o encerramento do programa já estava previsto para dezembro de 2017. Isso quer dizer que, por cinco anos a indústria automotiva nacional se beneficiou de subsídios, sem acarretar em maiores encargos para o governo a título de responsabilidade internacional.

Contudo, um novo programa está prestes a surgir, muito pouco divulgado na sociedade, porém parece que existe certo cuidado do governo em não cometer os mesmos erros do Inovar-auto, para que não haja retaliações contra o país. Porém, cabe destacar que, subsídios só geram vantagem econômica quando específicos e discriminatórios.

5. Conclusão

O presente trabalho teve por escopo analisar os programas de incentivos a indústria automotiva brasileira, sob os auspícios das regras da OMC, em especial o Acordo sobre Subsídios e Medidas Compensatórias e a estrutura oferecida pela organização para combater subsídios considerados ilícitos.

Para tanto, primeiramente, fez-se um apanhado histórico dos programas automotivos, buscando-se dar ênfase aos dois últimos programas: o INOVAR-AUTO e o ROTA 2030. Verificou-se que, o Brasil, tem tradicionalmente, concedido incentivos fiscais a indústria automotiva, cujo início se deu na década de 50, no governo de Juscelino Kubitschek.

O objetivo era atrair as indústrias para instalarem suas fábricas no país e, com isso, se aumentar as vagas de emprego. Todavia, verificou-se que, desde seu início, tais políticas eram de cunho protecionista, isto é, priorizava-se a indústria nacional em detrimento da estrangeira.

Ocorre que, a partir de 1995, com a criação da Organização Mundial do Comércio, estreitou-se os espaços para a concessão de subsídios, fazendo que os programas concedidos pelo Brasil (NRA e INOVAR-AUTO) fossem questionados perante a organização.

Para a OMC, incentivos fiscais concedidos de forma específica, são discriminatórios e, portanto, constituem subsídios ilícitos, sendo que, os subsídios destinados a promover a substituição de importações são considerados específicos *per se*. O critério da especificidade é extremamente relevante para se configurar um subsídio ilícito, haja vista que, só serão permitidos aqueles não específicos, isto é, concedidos de maneira geral.

Importante ressaltar que, subsídios gerais são demasiadamente custosos para o Estado enquanto que os específicos, geram menor custo e maiores vantagens aqueles que o recebem, neles obtêm benefícios que não encontrariam no mercado. Devido a seus efeitos distorcivos, os subsídios específicos são condenáveis, na visão da OMC.

Esse foi o entendimento dado pelo Órgão de Solução de Controvérsias da OMC em relação ao programa INOVAR-AUTO, que condenou o Brasil por subsídios na modalidade de

substituição de importações, devido a redução do IPI para aqueles que adquirissem insumos no mercado interno.

Considerando que, o referido programa se extinguiu, automaticamente, em dezembro de 2017, não houve grandes consequências para o governo brasileiro. Todavia, como foi mostrado, um novo pacote de incentivos a indústria (ROTA 2030) tem sido negociado desde então e, ao que, parece, dessa vez, existe maior cautela por parte do governo em relação as regras da OMC.

O projeto do ROTA 2030 tem sido negociado a portas fechadas, sendo que, as poucas informações foram encontradas nos principais jornais nacionais, que tem divulgado a preocupação do governo em não infringir as regras da OMC. Contudo, vale lembrar que, o Brasil, tem tradicionalmente, discriminado os veículos importados em benefício da indústria nacional e, ainda, cabe destacar que, subsídios só serão, efetivamente, vantajosos, quando específicos.

6. Referências

AGREEMENT ESTABLISHING THE WORLD TRADE ORGANIZATION. Disponível em: <http://www.wto.org/English/docs_e/legal_e/04-wto.pdf> Acesso em: 3 mar. 2013.

AGREEMENT ON SUBSIDIES AND COUNTERVAILING MEASURES. Disponível em: <http://www.wto.org/English/docs_e/legal_e/24-scm.pdf> Acesso em: 03 mar. 2013.

BLIACHERIENE, Ana Carla. **Emprego dos Subsídios e Medidas Compensatórias na Defesa Comercial: análise do regime jurídico brasileiro e aplicação dos acordos da OMC.** Tese (doutorado em Direito) – Curso de Pós-graduação em Direito, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2006.

BRASIL. Decreto n. 7.819 de 03 de outubro de 2012. Regulamenta os arts. 40 a 44 da Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, que dispõe sobre o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores - INOVARAUTO, e os arts. 5º e 6º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, que dispõe sobre redução do Imposto sobre Produtos Industrializados, na hipótese que especifica Art. 2º. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato20112014/2012/Decreto/D7819.htm> Acesso em: 10 mar. 2013

CALANDRO, Maria Lucrécia. **A indústria automobilística brasileira: integração produtiva no Mercosul, regimes automotivos e perspectivas.** In: www.revistas.fee.tche.br/index.php/indicadores/article/viewFile/161/2019, 2000.

CAMPANARIO, Milton de Abreu. **Política Industrial.** São Paulo: Publifolha, 2004.

CATAO, Marcos André Vinhas. **Regime Jurídico dos Incentivos Fiscais.** São Paulo: Renovar, 2003.

DE NEGRI, João. **O custo do bem-estar do regime automotivo brasileiro.** In: Pesq. Plan. Econ., Rio de Janeiro, v.29, n 2, 1999.

ELALI, André. **Incentivos Fiscais Internacionais: concorrência fiscal, mobilidade financeira e crise do Estado.** São Paulo: Quartier Latin, 2010.

- EVANS, Peter. **Embedded Autonomy: States and Industrial Transformation**: Nova Jersey, Princeton Press, 1995.
- FINEP Disponível em <<http://www.finep.gov.br/apoio-e-financiamento-externa/programas-e-linhas/programas-inova/inova-energia>> Acesso em 28 abr 2018
- KRUGMAN, Paul. OBSTFELD, Maurice. **Economia Internacional: teoria e política**. 8ª ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2010.
- LAGUNA, Eduardo. **Vendas de veículos importados caem 32,5% em fevereiro, diz Abeifa**. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/empresas/3946714/vendas-de-veiculos-importados-caem-325-em-fevereiro-diz-abeifa>> Acesso em: 17 jan. 2017.
- LIRA, Caue. **O que 2017 nos ensinou sobre carros híbridos e elétricos no Brasil**. Disponível em: carros.ig.com.br/2017-12-29/carros-eletricos.html Acesso em 29 abr 2018.
- LOW, Patrick; TIJAJA, Julia. **Effective Industrial Policies and Global Value Chains**. Disponível em: <<http://www.funglobalinstitute.org/en/working-paper-effective-industrial-policies-and-global-value-chains>>. Acesso em: 01 out. 2014.
- MACIEL, Marcelo Sobreiro. **Política de Incentivos Fiscais: quem recebe isenção por setores e regiões do país. Parecer Consultivo**. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/documentos-e-pesquisa/publicacoes/estnottec/areas-da-conle/tema20/2009_9801.pdf> Acesso em: 20 jan. 2017.
- MARTINS, Henrique Resaffa Nogueira. **The Brazilian Inovar-Auto Program and the WTO Dispute**. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/311207000_The_Brazilian_Inovar-Auto_Program_and_the_WTO_Dispute> Acesso em: 20 jan. 2017.
- MATSUO, Koichiro. **Venda de importados volta a ter queda em agosto**. Disponível em: <<http://www.abeiva.com.br/Imprensa/Materia?url=35>> Acesso em: 17 jan. 2017.
- NASCIMENTO NETO, José Osório de. FURIATTI, Luiza de Araújo. **Extrafiscalidade ambiental como instrumento para o desenvolvimento: o exemplo do setor elétrico no Rio Grande do Sul/RS**. RVMD, Brasília, V. 11, no 2, p. 157-187, Jul-Dez. 2017.
- O ESTADO DE SÃO PAULO. Disponível em: economia.estadao.com.br/noticias/geral,rota-2030-preve-15-anos-para-compensar-creditos,70002304054 Acesso em: 13 mai 2018.
- PEREIRA, Fabiano. **A pré-história da indústria automobilística no Brasil**. Disponível em quatorrodas.abril.com.br/noticias/a-pre-historia-da-industria-automobilistica-no-brasil. Acesso em 18 abr 2018.
- PIRES, Adilson Rodrigues. **Ligeiras reflexões sobre a questão dos incentivos fiscais no Brasil**. In: MARTINS, Ives Gandra da Silva. ELALI, André. PEIXOTO, Marcelo Magalhães. (Coord.). Incentivos Fiscais: questões pontuais nas esferas federal, estadual e municipal. São Paulo: MP, 2007.
- QUINTANILHA, Sergio. **De como o Inovar-Auto destruiu o mercado de carros importados**. Disponível em: <<http://motorshow.com.br/de-como-o-inovarauto-destruiu-o-mercado-de-carros-importados/>> Acesso em: 17 jan.2017.

- RIBEIRO, Mariana. **Para Meirelles, impasse na construção do Rota 2030 ‘é normal’**. Disponível em <<https://www.poder360.com.br/economia/para-meirelles-impasse-na-construcao-do-rota-2030-e-normal/>> Acesso em 13 jan.2018
- REICH, Arie. **Bilateralism versus multilateralism in internacional economic law: applying the principle of subsidiarity**. Disponível em: <http://ec.europa.eu/education/jean-monnet/doc/confglobal06/contribution_reich.pdf>. Acesso em: 19 jun. 2013.
- SANTIAGO, Emerson. **Industria Automotiva no Brasil**. Disponível em <<https://www.infoescola.com/economia/industria-automotiva-no-brasil/>> Acesso em 13 jan. 2018.
- SCHAPIRO, Mario. **O Estado pastor e os incentivos tributários no setor automotivo**. In: Revista de Economia Política 37, 2017.
- SCHOUERI, Luis Eduardo. **Normas Tributárias Indutoras e Intervenção Econômica**. Rio de Janeiro: Forense, 2005.