

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO PARANÁ
ESCOLA DE DIREITO
MESTRADO EM DIREITO

JULIANE TEDESCO ANDRETTA

ACORDO DE ASSOCIAÇÃO MERCOSUL – UNIÃO EUROPEIA:
POTENCIAIS IMPACTOS COMERCIAIS NA VENDA DE VEÍCULOS
AUTOMÓVEIS NO SETOR AUTOMOTIVO BRASILEIRO

CURITIBA

2023

JULIANE TEDESCO ANDRETTA

**ACORDO DE ASSOCIAÇÃO MERCOSUL – UNIÃO EUROPEIA:
POTENCIAIS IMPACTOS COMERCIAIS NA VENDA DE VEÍCULOS
AUTOMÓVEIS NO SETOR AUTOMOTIVO BRASILEIRO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Direito da Pontifícia Universidade Católica do Paraná como requisito parcial à obtenção do título de Mestre.

Área de concentração: Direito Econômico e Desenvolvimento.

Linha de pesquisa: Direitos Sociais, Desenvolvimento e Globalização.

Orientador: Prof. Dr. Luís Alexandre Carta Winter.

CURITIBA

2023

Dados da Catalogação na Publicação
Pontifícia Universidade Católica do Paraná
Sistema Integrado de Bibliotecas – SIBI/PUCPR
Biblioteca Central
Sônia Maria Magalhães da Silva – CRB 9/1191

A561a 2023	Andretta, Juliane Tedesco Acordo de Associação Mercosul - União Europeia : potenciais impactos comerciais na venda de veículos automóveis no setor automotivo brasileiro / Juliane Tedesco Andretta ; orientador: Luís Alexandre Carta Winter. – 2023 116 f. : 30 cm Dissertação (mestrado) – Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2023 Bibliografia: f. 104-117 1. Mercosul. 2. União Europeia. 3. Livre comércio. 4. Indústria automobilística. 5. Direito. I. Winter, Luís Alexandre Carta. II. Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Programa de Pós-Graduação em Direito. III. Título. Doris 3. ed. – 340
---------------	--

JULIANE TEDESCO ANDRETTA

**ACORDO DE ASSOCIAÇÃO MERCOSUL – UNIÃO EUROPEIA:
POTENCIAIS IMPACTOS COMERCIAIS NA VENDA DE VEÍCULOS
AUTOMÓVEIS NO SETOR AUTOMOTIVO BRASILEIRO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Direito da Pontifícia Universidade Católica do Paraná, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Direito.

COMISSÃO EXAMINADORA

Professor Dr. Luís Alexandre Carta Winter
Orientador PPGD – PUCPR

Professor Dr. Luiz Alberto Blanchet
Membro PPGD – PUCPR

Professor Dr. Eduardo Biacchi Gomes
PUCPR

Professor Dr. Gustavo Oliveira Vieira
Membro externo – UNILA

Professor Dr. Vladmir Passos de Freitas
Membro PPGD – PUCPR – Suplente

Curitiba/PR, 30 de março de 2023.

AGRADECIMENTOS

À Deus, Jesus, Espírito Santo e Nossa Senhora, por todas as Graças alcançadas.

Aos meus pais e irmã, por sempre permanecerem ao meu lado, me apoiando durante o percurso.

Ao meu namorado, por sempre me fazer acreditar no meu potencial.

Ao meu orientador, Prof. Dr. Luís Alexandre Carta Winter, por todos os ensinamentos, meu eterno agradecimento.

Às minhas amigas, por tornarem o caminho até aqui mais leve e divertido.

Ao Núcleo de Estudos Avançados em Direito Internacional e Desenvolvimento Sustentável (NEADI), por ser a base de todo meu desenvolvimento acadêmico.

À Pontifícia Universidade Católica do Paraná (PUCPR) e ao Programa de Pós-Graduação em Direito (PPGD), por auxiliarem a me tornar não apenas uma profissional mais capacitada, mas um ser humano completo.

RESUMO

O Acordo de Associação entre o MERCOSUL e a União Europeia, que prevê o estabelecimento de uma área de livre comércio entre os blocos, teve suas negociações concluídas em 28 de junho de 2019. Não obstante sua assinatura, este está sujeito à ratificação das partes, segundo seus procedimentos internos próprios, para que entre em vigor. Trata-se do acordo mais amplo e de maior complexidade já negociado pelo MERCOSUL, que se pauta em três pilares, nomeadamente, o diálogo político, a cooperação e o livre comércio. Os termos do Acordo preveem a redução gradativa, até a eliminação total de tarifas sobre a importação de veículos automóveis advindos da União Europeia, num período de 15 anos. Nesse cenário, objetiva-se verificar quais os possíveis impactos comerciais do Acordo de Associação entre o MERCOSUL e a União Europeia na venda de veículos automóveis no setor automotivo brasileiro. De forma específica pretende-se: a) Analisar os termos do Acordo de Associação entre o MERCOSUL e a União Europeia e os procedimentos necessários para sua entrada em vigor para os Estados Partes; b) Compreender qual o impacto da carga tributária na indústria automobilística brasileira, a fim de aumentar a sua competitividade; e c) Verificar em que medida a redução da carga tributária e a simplificação da legislação respectiva, pode contribuir para o aumento da competitividade da indústria automobilística brasileira. Diante de todos os pontos expostos, pretende-se responder ao seguinte questionamento: Quais os possíveis impactos comerciais do Acordo de Associação entre o MERCOSUL e a União Europeia na venda de veículos automóveis no setor automotivo brasileiro? Para responder a esse questionamento, utilizou-se do método de abordagem hipotético-dedutivo, bem como do método de procedimento histórico e comparativo. Nas diversas fases da pesquisa, empregou-se as técnicas da pesquisa documental e bibliográfica. Caso aprovado, o Acordo impactará os mais diversos setores, dentre os quais destaca-se o setor automotivo brasileiro. Referido setor tem importante participação na estrutura industrial mundial e devido aos seus encadeamentos, seu desempenho pode afetar de forma significativa a produção de outros setores industriais.

Palavras-chave: Acordo de Associação MERCOSUL – União Europeia; setor automotivo brasileiro; impactos comerciais; tributação; competitividade.

ABSTRACT

The Association Agreement between MERCOSUR and European Union, which provides for the establishment of a free trade area between the blocs, concluded its negotiations on June 28, 2019. Despite its signature, it is subject to ratification by the parts, according to their own internal procedures, for it to enter into force. It's about the broadest and most complex agreement ever negotiated by MERCOSUR, which is based on three pillars, namely, political dialogue, cooperation and free trade. The terms of the Agreement provide for a gradual reduction, up to the total elimination of tariffs on the import of motor vehicles from the European Union, over a period of 15 years. In this scenario, the objective is to verify the possible commercial impacts of the Association Agreement between MERCOSUR and the European Union on the sale of motor vehicles in the brazilian automotive sector. Specifically, it is intended to: a) Analyze the terms of the Association Agreement between MERCOSUR and the European Union and the procedures necessary for its entry into force for the States Parts; b) Understand the impact of the tax burden on the brazilian automobile industry, in order to increase its competitiveness; and c) Verify to what extent the reduction of the tax burden and the simplification of the respective legislation, can contribute to the increase of the competitiveness of the brazilian automobile industry. In view of all the above points, it is intended to answer the following question: What are the possible commercial impacts of the Association Agreement between MERCOSUR and the European Union on the sale of motor vehicles in the brazilian automotive sector? To answer this question, the hypothetical-deductive method of approach was used, as well as the method of historical and comparative procedure. In the various phases of the research, documentary and bibliographical research techniques were used. If approved, it will impact the most diverse sectors, among which the brazilian automotive sector stands out. This sector plays an important role in the world's industrial structure and, due to its linkages, its performance can significantly affect the production of other industrial sectors.

Keywords: MERCOSUR– European Union Association Agreement; brazilian automotive sector; commercial impacts; taxation; competitiveness.

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ALADI - Associação Latino-Americana de Integração

ANFAVEA – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores

CAM – Código Aduaneiro do MERCOSUL

CAMEX - Câmara de Comércio Exterior

CBS - Contribuição Social sobre Operações com Bens e Serviços

CECA - Comunidade Europeia do Carvão e do Aço

CEE - Comunidade Econômica Europeia

CEEA - Comunidade Econômica de Energia Atômica

CEPAL – Comissão Econômica para a América Latina

CF – Constituição Federal

CIDE - Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico

CNI – Confederação Nacional da Indústria

COFINS - Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social

FIESP – Federação das Indústrias do Estado de São Paulo

GECEX - Comitê Executivo de Gestão da Câmara de Comércio Exterior

GMC – Grupo Mercado Comum

IBS – Imposto sobre Bens e Serviços

ICMS – Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços

IE – Imposto de Exportação

II – Imposto de Importação

IOF – Imposto sobre Operações Financeiras

IPI – Imposto sobre Produtos Industrializados

IR – Imposto de Renda

IRRF – Imposto de Renda Retido na Fonte

IRPF – Imposto de Renda das Pessoas Físicas

IRPJ – Imposto de Renda das Pessoas Jurídicas

ISS – Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza

IVA – Imposto sobre o Valor Agregado

MERCOSUL – Mercado Comum do Sul

NCM – Nomenclatura Comum do MERCOSUL

OCDE – Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico

ONU – Organização das Nações Unidas

PAC – Política Agrícola Comum

PASEP - Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público

PEC – Proposta de Emenda à Constituição

PESC – Política Externa e Segurança Comum

PIB – Produto Interno Bruto

PIS - Programa de Integração Social

PL – Projeto de Lei

SECEX - Secretaria de Comércio Exterior

SH – Sistema Harmonizado

SISCOMEX – Sistema Integrado de Comércio Exterior

TEC – Tarifa Externa Comum

TFUE - Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia

UE – União Europeia

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	11
1. ACORDO DE ASSOCIAÇÃO MERCOSUL – UNIÃO EUROPEIA	14
1.1 NEGOCIAÇÕES ENTRE O MERCOSUL E A UNIÃO EUROPEIA: PERSPECTIVA HISTÓRICA	14
1.2 PROCEDIMENTOS NECESSÁRIOS PARA SUA ENTRADA EM VIGOR	24
1.3 TERMOS ACORDADOS PELOS BLOCOS ECONÔMICOS	36
2. PANORAMA ATUAL DO SETOR AUTOMOTIVO BRASILEIRO	47
2.1 TARIFA EXTERNA COMUM APLICÁVEL À IMPORTAÇÃO DE VEÍCULOS AUTOMÓVEIS	47
2.2 TRIBUTAÇÃO INCIDENTE NO SETOR AUTOMOTIVO BRASILEIRO	58
2.3 IMPACTO DA CARGA TRIBUTÁRIA NA COMPETITIVIDADE DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA	67
3. POTENCIAIS IMPACTOS COMERCIAIS DO ACORDO NA VENDA DE VEÍCULOS AUTOMÓVEIS NO SETOR AUTOMOTIVO BRASILEIRO	76
3.1 ACORDO DE ASSOCIAÇÃO MERCOSUL – UE SOB A ÓTICA DA TEORIA DA DEPENDÊNCIA CENTRO-PERIFERIA	76
3.2 POTENCIAIS EXTERNALIDADES DO ACORDO NO SETOR AUTOMOTIVO BRASILEIRO	83
3.3 REDUÇÃO DA CARGA TRIBUTÁRIA E SIMPLIFICAÇÃO DA LEGISLAÇÃO RESPECTIVA COMO ALTERNATIVA E PROPULSOR DA COMPETITIVIDADE.....	92
CONSIDERAÇÕES FINAIS	100
REFERÊNCIAS	104

INTRODUÇÃO

O Acordo de Associação entre o MERCOSUL e a União Europeia (UE), que prevê o estabelecimento de uma área de livre comércio entre os blocos, teve suas negociações concluídas em 28 de junho de 2019. Não obstante sua assinatura, este está sujeito à ratificação das partes, segundo seus procedimentos internos próprios, para que entre em vigor.

Trata-se do acordo mais amplo e de maior complexidade já negociado pelo MERCOSUL, que se pauta em três pilares, quais sejam, o diálogo político, a cooperação e o livre comércio. Caso aprovado, este impactará os mais diversos setores, dentre os quais destaca-se o setor automotivo brasileiro. Referido setor tem importante participação na estrutura industrial mundial e devido aos seus encadeamentos, seu desempenho pode afetar de forma significativa a produção de outros setores industriais.

Os termos do Acordo preveem a redução gradativa, até a eliminação total de tarifas sobre a importação de veículos automóveis advindos da UE, num período de 15 anos. Ocorre que, com a desgravação tarifária prevista, haverá um aumento exponencial da concorrência para o setor automotivo nacional no mercado interno brasileiro, bem como dentro do próprio MERCOSUL.

Diante deste complexo contexto, existem posicionamentos favoráveis, bem como contrários à ratificação do Acordo. Os que se posicionam a favor da ratificação do Acordo, afirmam que este contribuirá para o aumento das exportações para a UE, bem como atrairá maiores investimentos estrangeiros, que resultarão em desenvolvimento tecnológico. Aqueles que se posicionam contrariamente, por sua vez, aduzem que o Acordo culminará numa desindustrialização e precarização da indústria nacional. Segundo estes, o Brasil se tornaria um mero exportador de matéria prima, enquanto aumentaria a importação de produtos manufaturados e com alto valor agregado.

Nesse cenário, objetiva-se verificar quais os possíveis impactos comerciais do Acordo de Associação entre o MERCOSUL e a UE na venda de veículos automóveis no setor automotivo brasileiro. De forma específica pretende-se: a) Analisar os termos do Acordo de Associação entre o MERCOSUL e a UE e os procedimentos necessários para sua entrada em vigor para os Estados Partes; b) Compreender qual o impacto da carga tributária na indústria automobilística brasileira, a fim de aumentar a sua competitividade; e c) Verificar em que medida a redução da carga tributária e a simplificação da legislação

respectiva, pode contribuir para o aumento da competitividade da indústria automobilística brasileira;

A importância deste estudo justifica-se pela relevância do setor para a economia nacional e o grande número de vagas de empregos por ele gerados direta e indiretamente. Ademais, as considerações finais apresentadas poderão refletir na aprovação ou não do Acordo pelo Congresso Nacional, a partir da análise dos possíveis impactos comerciais no setor. Ainda, referida pesquisa contribuirá para a análise dos impactos da carga tributária na indústria automobilística brasileira e como a sua redução pode culminar num aumento de competitividade nacional e internacional.

Diante de todos os pontos expostos, pretende-se responder ao seguinte questionamento: Quais os possíveis impactos comerciais do Acordo de Associação entre o MERCOSUL e a UE na venda de veículos automóveis no setor automotivo brasileiro?

Para responder a esse questionamento, utilizou-se do método de abordagem hipotético-dedutivo, bem como do método de procedimento histórico e comparativo. Nas diversas fases da pesquisa, empregou-se as técnicas da pesquisa documental e bibliográfica.

Como hipótese inicial de investigação, pressupôs-se que o Acordo de Associação entre o MERCOSUL e a UE terá impactos comerciais positivos na venda de veículos automóveis no setor automotivo brasileiro, desde que haja uma redução da carga tributária e uma simplificação da legislação respectiva.

A fim de testar a hipótese, delimitou-se as seguintes variáveis: a) O Acordo de Associação entre o MERCOSUL e a UE terá impactos comerciais positivos na venda de veículos automóveis no setor automotivo brasileiro, ainda que não haja uma redução da carga tributária e uma simplificação da legislação respectiva; b) O Acordo de Associação entre o MERCOSUL e a UE terá impactos comerciais negativos na venda de veículos automóveis no setor automotivo brasileiro; e c) O Acordo de Associação entre o MERCOSUL e a UE não terá qualquer impacto comercial na venda de veículos automóveis no setor automotivo brasileiro.

Para o melhor desenvolvimento lógico deste trabalho, dividiu-se este em três capítulos. No primeiro capítulo, analisou-se o Acordo de Associação MERCOSUL-UE. Neste se examinou as negociações entre os blocos econômicos para a conclusão do Acordo, os procedimentos necessários para sua entrada em vigor, bem como os seus termos acordados.

No segundo capítulo, por sua vez, verificou-se o panorama atual do setor automotivo brasileiro, tendo se aferido qual a Tarifa Externa Comum (TEC) aplicável à importação de veículos automóveis, qual a tributação incidente no setor automotivo brasileiro e qual o impacto da carga tributária na competitividade da indústria automobilística brasileira.

No terceiro capítulo, averiguou-se quais os potenciais impactos comerciais do Acordo na venda de veículos automóveis no setor automotivo brasileiro. Neste se analisou o Acordo sob a ótica da teoria da dependência centro-periferia, as potenciais externalidades deste no setor automotivo brasileiro, bem como de que modo a redução da carga tributária e a simplificação da legislação respectiva, pode configurar-se como uma alternativa propulsora de competitividade.

Finalmente, nas considerações finais responde-se à questão formulada e analisa-se os eventuais contextos futuros.

1. ACORDO DE ASSOCIAÇÃO MERCOSUL - UNIÃO EUROPEIA

Com o fito de compreender-se o tema e assim responder à pergunta de pesquisa, faz-se necessário, inicialmente, a análise do Acordo de Associação entre o MERCOSUL e a União Europeia. Para tanto, verificou-se qual a natureza jurídica do MERCOSUL e da União Europeia, quais os fatos históricos centrais ocorridos que levaram à conclusão das negociações, bem como quais os procedimentos necessários para a entrada em vigor do Acordo. Por fim, averiguou-se quais os principais termos acordados pelos blocos econômicos.

1.1 Negociações entre o MERCOSUL e a União Europeia: Perspectiva histórica

O MERCOSUL, sigla de Mercado Comum do Sul, é um bloco econômico de natureza intergovernamental, regido pelas regras de Direito Internacional Público e instituído pelo Tratado de Assunção em 1991¹.

Celebrado em 26 de março de 1991, pela República da Argentina, pela República Federativa do Brasil, pela República do Paraguai e pela República Oriental do Uruguai, o Tratado de Assunção tinha como objetivo a constituição do denominado Mercado Comum do Sul, até 31 de dezembro de 1994².

Não obstante, conforme Serapião Junior e Magnoli, o Tratado de Assunção acabou funcionando como um acordo-quadro, não se esgotando em si mesmo, mas sendo complementado por protocolos aditivos, na medida do avanço da integração³.

Este determinava, dentre outras medidas, a instituição de um programa de liberalização comercial, a coordenação de políticas macroeconômicas, o estabelecimento de uma Tarifa Externa Comum (TEC) e de listas de exceções para produtos sensíveis, bem como a constituição de um regime geral de origem⁴.

¹ GOMES, Eduardo Biacchi; MONTENEGRO, Juliana Ferreira. **Curso de Direito da Integração Regional**. Curitiba: Instituto Memória, 2018, p. 91-96.

² BRASIL. **Decreto nº 350, de 21 de novembro de 1991**. Promulga o Tratado para a Constituição de um Mercado Comum entre a República Argentina, a República Federativa do Brasil, a República do Paraguai e a República Oriental do Uruguai (TRATADO MERCOSUL). Brasília, DF. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d0350.htm. Acesso em: 20 mai. 2022.

³ SERAPIÃO JUNIOR, Carlos; MAGNOLI, Demétrio. **Comércio Exterior e Negociações Internacionais**. São Paulo: Saraiva, 2006, p. 239.

⁴ BRASIL. **Decreto nº 350, de 21 de novembro de 1991**. Promulga o Tratado para a Constituição de um Mercado Comum entre a República Argentina, a República Federativa do Brasil, a República do Paraguai e a República Oriental do Uruguai (TRATADO MERCOSUL). Brasília, DF. Disponível em:

Segundo Guerra, a criação do bloco econômico insurgiu-se como uma resposta à necessidade de promover o desenvolvimento científico e tecnológico, de modernizar a economia, a fim de ampliar a oferta e qualidade dos bens e serviços disponibilizados, e consequentemente propiciar a melhoria da qualidade de vida dos habitantes de cada um dos Estados Partes⁵.

Compõem o bloco, na qualidade de Estados Partes, Argentina, Brasil, Paraguai, Uruguai e Venezuela. Este último encontra-se suspenso de todos os direitos e obrigações inerentes à sua condição de Estado Parte do MERCOSUL, em conformidade com o disposto no segundo parágrafo do artigo 5º do Protocolo de Ushuaia, com fundamento na ruptura da ordem democrática naquele País⁶.

Ademais, são ainda Estados Associados ao MERCOSUL, Bolívia, Chile, Colômbia, Equador, Guiana, Peru e Suriname. Os Estados Associados são aqueles membros da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI), com os quais o MERCOSUL subscreve acordos de livre comércio, e que posteriormente requerem ser considerados como tais, como é o caso do Chile, Colômbia, Equador e Peru⁷.

Ainda, são Estados Associados aqueles países com os quais o MERCOSUL realiza acordos com amparo no artigo 25 do Tratado de Montevideu de 1980, que prevê a celebração de acordos com outros Estados ou áreas de integração econômica da América Latina, tal qual ocorre com a Guiana e o Suriname⁸.

Cumprе pontuar, que o Estado Plurinacional da Bolívia se encontra atualmente em processo de adesão ao MERCOSUL. O Protocolo de Adesão do país ao bloco já foi assinado pela totalidade dos Estados Partes em 2015, restando somente a necessidade de incorporação pelos congressos de cada Estado Membro, para que haja a conclusão do processo de adesão⁹.

O bloco encontra-se em uma situação peculiar no que tange ao estágio de integração regional, eis que não obstante sua denominação, classifica-se segundo Gomes e Montenegro, como uma união aduaneira imperfeita¹⁰.

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d0350.htm. Acesso em: 20 mai. 2022.

⁵ GUERRA, Sidney. **Curso de direito internacional público**. São Paulo: Saraiva Educação, 2021, p. 163.

⁶ MERCOSUL. **Países do Mercosul**. Disponível em: <https://www.mercosur.int/pt-br/quem-somos/paises-do-mercotel/>. Acesso em: 24 mai. 2022.

⁷ MERCOSUL. **Países do Mercosul**. Disponível em: <https://www.mercosur.int/pt-br/quem-somos/paises-do-mercotel/>. Acesso em: 24 mai. 2022.

⁸ MERCOSUL. **Países do Mercosul**. Disponível em: <https://www.mercosur.int/pt-br/quem-somos/paises-do-mercotel/>. Acesso em: 24 mai. 2022.

⁹ MERCOSUL. **Países do Mercosul**. Disponível em: <https://www.mercosur.int/pt-br/quem-somos/paises-do-mercotel/>. Acesso em: 24 mai. 2022.

¹⁰ GOMES, Eduardo Biacchi; MONTENEGRO, Juliana Ferreira. **Curso de Direito da Integração**

Nessa linha de ideias, Baia afirma que embora o bloco tenha sido criado como Mercado Comum, o estágio de integração atingido pelos países permite caracterizar o bloco como uma união alfandegária imperfeita¹¹.

Esta classificação decorre do fato de que muito embora o bloco não tenha completado o primeiro estágio de integração, qual seja o de zona de livre-comércio, já avançou para o segundo estágio, o de união aduaneira¹².

Conforme Orozco e Lozano, o MERCOSUL é um dos esquemas de integração que mais se aprofundou na região da América Latina. Este tem permitido uma integração econômica, política e social, que tem gerado um enorme impacto comercial e tem refletido na cultura dos países membros do bloco¹³.

Ainda, importante pontuar que este possui personalidade jurídica internacional, a qual foi atribuída pelo Protocolo de Ouro Preto. O Protocolo Adicional ao Tratado de Assunção sobre a Estrutura Institucional do MERCOSUL, também denominado como Protocolo de Ouro Preto, foi assinado em 17 de dezembro de 1994, na cidade de Ouro Preto e definiu a nova estrutura institucional do MERCOSUL¹⁴.

Este possui estrutura orgânica intergovernamental, o que implica no fato de os Estados Partes sempre negociarem entre si, diante da inexistência de órgãos supranacionais, sendo as decisões sempre tomadas por consenso¹⁵.

Uma vez tendo sido conferida ao MERCOSUL personalidade jurídica internacional, este passou a negociar de forma quadripartite com terceiros países ou com grupo de países, como é o caso da União Europeia (UE)¹⁶.

Regional. Curitiba: Instituto Memória, 2018, p. 49.

¹¹ BAIA, Paulo Fernandes. Mercado Comum do Sul (Mercosul). In: MIYAZAKI, Silvio Yoshio Mizuguchi; SANTOS, Antonio Carlos Alves dos (org.). **Integração Econômica Regional**. São Paulo: Saraiva, 2013, p. 70.

¹² GOMES, Eduardo Biacchi; MONTENEGRO, Juliana Ferreira. **Curso de Direito da Integração Regional**. Curitiba: Instituto Memória, 2018, p. 49.

¹³ OROZCO, Luis Manuel Mejía; LOZANO, Jorge Luis Castrejón. El Sistemas de integración regional: el Mercosur. **InterNaciones**, [S. l.], n. 19, p. 409, 2020. DOI: 10.32870/in.v0i19.7135. Disponível em: <https://internaciones.cucsh.udg.mx/index.php/inter/article/view/7135>. Acesso em: 30 jun. 2021.

¹⁴ BRASIL. **Decreto nº 1.901, de 09 de maio de 1996**. Promulga o Protocolo Adicional ao Tratado de Assunção sobre a Estrutura Institucional do MERCOSUL (Protocolo de Ouro Preto), de 17 de dezembro de 1994. Brasília, DF. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d1901.htm. Acesso em: 22 mai. 2022.

¹⁵ SERAPIÃO JUNIOR, Carlos; MAGNOLI, Demétrio. **Comércio Exterior e Negociações Internacionais**. São Paulo: Saraiva, 2006, p. 240.

¹⁶ ALMEIDA, Paulo Roberto de. O Brasil e os projetos de integração regional: passado, presente e futuro. **Boletim da Sociedade Brasileira de Direito Internacional**: Academia Brasileira de Direito Internacional, São Paulo, v. 108, n. 151-155, p. 13, janeiro/junho de 2020. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/1n0hoq4idC2CUCoEIzEXFSkP7m0T-vg-7/view>. Acesso em: 10 fev. 2021.

A UE é tida pela doutrina como o mais bem acabado modelo de integração regional da atualidade. Em 1951, com o intuito de administrar a produção de carvão e de aço, foi criada, por meio do Tratado de Paris, a Comunidade Europeia do Carvão e do Aço (CECA), composta pela Alemanha, Bélgica, França, Holanda, Itália e Luxemburgo¹⁷. Esta teve como mérito, criar a primeira autoridade de caráter supranacional, a denominada Alta Autoridade, a qual detinha competência para regulamentar a produção, a comercialização e a distribuição do carvão e do aço¹⁸.

Diante do sucesso da integração, no ano de 1957, foram criadas por meio do Tratado de Roma, a Comunidade Econômica Europeia (CEE) e a Comunidade Econômica de Energia Atômica (CEEa ou EURATOM). A CEE foi criada com o objetivo de formar um mercado comum europeu, já a CEEa foi instituída com competências para regulamentar as políticas sobre energia atômica¹⁹.

Com a vigência de referidos tratados e a criação das três comunidades, criou-se um direito específico para regulamentar o funcionamento das três instituições, o atualmente denominado, direito comunitário²⁰.

Em 1986, foi assinado o Ato Único Europeu, com a finalidade de lançar as bases para a concretização da futura união econômica e monetária²¹. Tal processo culminou na criação da UE, instituída pelo Tratado da União Europeia, também chamado de Tratado de Maastricht, assinado em 7 de fevereiro de 1992 e que entrou em vigor em 1 de novembro de 1993²².

Segundo Varella, o Tratado de Maastricht consistiria na reunião das três comunidades anteriores, quais sejam, a CECA, a CEE e a CEEa, acrescida dos projetos de cooperação comum em política externa, defesa coletiva, polícia e justiça²³.

Nessa linha de ideias, Amaral Júnior afirma que:

¹⁷ PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. **Direito Internacional Público e Privado**: incluindo noções de Direitos Humanos e de Direito Comunitário. Salvador: JusPODIVM, 2017, p. 1100 – 1101.

¹⁸ GOMES, Eduardo Biacchi; MONTENEGRO, Juliana Ferreira. **Curso de Direito da Integração Regional**. Curitiba: Instituto Memória, 2018, p. 53.

¹⁹ GOMES, Eduardo Biacchi; MONTENEGRO, Juliana Ferreira. **Curso de Direito da Integração Regional**. Curitiba: Instituto Memória, 2018, p. 53.

²⁰ GOMES, Eduardo Biacchi; MONTENEGRO, Juliana Ferreira. **Curso de Direito da Integração Regional**. Curitiba: Instituto Memória, 2018, p. 54.

²¹ PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. **Direito Internacional Público e Privado**: incluindo noções de Direitos Humanos e de Direito Comunitário. Salvador: JusPODIVM, 2017, p. 1101.

²² UNIÃO EUROPEIA. **Acordos constitutivos**. Disponível em: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/principles-and-values/founding-agreements_pt. Acesso em: 29 maio 2022.

²³ VARELLA, Marcelo Dias. **Direito internacional público**. São Paulo: Saraiva Educação, 2018, p. 400.

O Tratado de Maastricht, firmado em 1992 e em vigor desde 1993, criou a União Europeia (UE), composta por relações de cooperação entre os Estados europeus em três campos diferentes: o plano comunitário, que compreendia a CECA, a CEE e a CEEA e formava o primeiro pilar, o plano da Política Externa e Segurança Comum (PESC), que constituía o segundo pilar, e o campo da cooperação policial e judiciária em matéria penal, terceiro pilar²⁴.

Importa pontuar, entretanto, que o Tratado de Maastricht fora alterado pelo Tratado de Lisboa, assinado em 13 de dezembro de 2007, que entrou em vigor em 1 de dezembro de 2009²⁵. Enquanto o primeiro tinha como finalidade tão somente preparar a União Monetária Europeia e introduzir elementos para uma união política, o segundo pretende tornar a UE mais democrática e eficaz frente a problemas mundiais, como as alterações climáticas.

Nesse ínterim, Amaral Júnior aduz que o Tratado de Lisboa valorizou a democracia ao acentuar a importância do Parlamento Europeu e dos parlamentos nacionais, aperfeiçoou o processo decisório, favoreceu uma maior participação institucional dos cidadãos europeus e atribuiu-lhes direitos mais amplos em relação aos que vigoravam anteriormente²⁶.

São objetivos da UE, descritos no artigo 3º do Tratado de Lisboa: I) promover a paz, os seus valores e o bem-estar dos seus cidadãos; II) proporcionar um espaço de liberdade, segurança e justiça sem fronteiras internas, em conjugação com medidas adequadas nas suas fronteiras externas para regular o asilo e a imigração e prevenir e combater a criminalidade; III) estabelecer um mercado interno; IV) favorecer o desenvolvimento sustentável, assente num crescimento económico equilibrado e na estabilidade dos preços, e numa economia de mercado altamente competitiva, com pleno emprego e progresso social; V) proteger e melhorar a qualidade do ambiente; VI) fomentar o progresso científico e tecnológico; VII) combater a exclusão social e a discriminação; VIII) promover a justiça e a proteção sociais, a igualdade entre homens e mulheres e a proteção dos direitos da criança; IX) promover a coesão económica, social e territorial, e a solidariedade entre os países da UE; X) respeitar a riqueza da diversidade

²⁴ AMARAL JÚNIOR, Alberto do. **Curso de direito internacional público**. São Paulo: Atlas, 2015, p. 485.

²⁵ UNIÃO EUROPEIA. **Acordos constitutivos**. Disponível em: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/principles-and-values/founding-agreements_pt. Acesso em: 29 maio 2022.

²⁶ AMARAL JÚNIOR, Alberto do. **Curso de direito internacional público**. São Paulo: Atlas, 2015, p. 488.

cultural e linguística da UE; XI) estabelecer uma união econômica e monetária cuja moeda é o euro²⁷.

Diversamente do MERCOSUL, que é um bloco econômico de natureza jurídica intergovernamental, a UE caracterizara-se como um bloco econômico de natureza jurídica supranacional.

A supranacionalidade implica na existência de um ordenamento jurídico supranacional que está acima dos ordenamentos jurídicos dos Estados. Trata-se de um modelo de flexibilização da soberania estatal, através do qual os Estados delegam determinadas competências soberanas à órgãos e instituições supranacionais, as quais possuem poderes para aplicar suas decisões sobre os entes estatais, os quais por sua vez, obrigam-se a respeitar as determinações emanadas daqueles²⁸.

Conforme Portela, a supranacionalidade implicaria na existência de uma espécie de soberania compartilhada, em que os Estados delegam parcelas de suas competências estatais internas para serem exercidas por instituições supranacionais, a fim de que estas conduzam os interesses do bloco econômico²⁹.

Em uma estrutura orgânica supranacional, as instituições comunitárias possuem natureza permanente, sede e funcionários próprios, os quais muito embora sejam indicados pelos Estados Partes do bloco, sempre atuam na defesa dos interesses da União, de modo a primar pela observância dos interesses comunitários³⁰.

Compõem o bloco 27 Estados Partes, quais sejam, Alemanha, Áustria, Bélgica, Bulgária, Chéquia, Chipre, Croácia, Dinamarca, Eslováquia, Eslovênia, Espanha, Estônia, Finlândia, França, Grécia, Hungria, Irlanda, Itália, Letônia, Lituânia, Luxemburgo, Malta, Países Baixos, Polônia, Portugal, Romênia e Suécia³¹.

No que tange ao seu estágio de integração regional, a UE classifica-se como um mercado comum e união monetária, no qual agregadas às características do mercado comum, tem-se a adoção de uma moeda única, de modo a incentivar o intercâmbio comercial entre os Estados e os particulares. Em decorrência de seu estágio de integração

²⁷ UNIÃO EUROPEIA. **Objetivos e valores**. Disponível em: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/principles-and-values/aims-and-values_pt. Acesso em: 29 maio 2022.

²⁸ PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. **Direito Internacional Público e Privado**: incluindo noções de Direitos Humanos e de Direito Comunitário. Salvador: JusPODIVM, 2017, p. 1069.

²⁹ PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. **Direito Internacional Público e Privado**: incluindo noções de Direitos Humanos e de Direito Comunitário. Salvador: JusPODIVM, 2017, p. 1070.

³⁰ GOMES, Eduardo Biacchi; MONTENEGRO, Juliana Ferreira. **Curso de Direito da Integração Regional**. Curitiba: Instituto Memória, 2018, p. 64.

³¹ UNIÃO EUROPEIA. **Breve apresentação dos países da UE**. 2021. Disponível em: https://europa.eu/european-union/about-eu/countries/member-countries_pt. Acesso em: 30 mai. 2022.

regional, é permitida no bloco a livre circulação de bens, de pessoas e de capitais, além da adoção de uma moeda única, o euro³².

O euro é, atualmente, a moeda oficial de 19 dos 27 países da UE, que juntos constituem a zona do euro, denominada oficialmente de área do euro. Assim, embora todos os países da UE façam parte da união econômica e monetária, só 19 países substituíram suas moedas nacionais pela moeda única, o euro, sendo eles, a Áustria, Bélgica, Chipre, Estônia, Finlândia, França, Alemanha, Grécia, Irlanda, Itália, Letônia, Lituânia, Luxemburgo, Malta, Países Baixos, Portugal, Eslováquia, Eslovênia e Espanha³³.

Ainda, no que tange à livre circulação de pessoas, o espaço Schengen, permite que pessoas e empresas viagem e operem sem estarem sujeitos a controles de fronteiras³⁴. A livre circulação de pessoas permite a todos os cidadãos da UE viajar, trabalhar e viver num outro país do bloco sem formalidades especiais³⁵. Trata-se de uma inovação com relação às fronteiras, que viabiliza a liberdade de circulação entre os Estados³⁶.

Atualmente, o Espaço Schengen abrange a maioria dos países da UE, exceto Bulgária, Croácia, Chipre, Irlanda e Romênia. No entanto, a Bulgária, a Croácia e a Romênia estão atualmente em processo de adesão ao Espaço Schengen. Ademais, cumpre pontuar, que também os países não pertencentes à UE, Islândia, Noruega, Suíça e Liechtenstein, aderiram ao Espaço Schengen³⁷.

Segundo Amaral Júnior, a Europa, por meio da UE, realizou até agora, a mais ampla e bem-sucedida experiência de integração. Conforme o autor, a instituição do mercado comum e da união econômica e monetária, além do aparecimento da concepção

³² GOMES, Eduardo Biacchi; MONTENEGRO, Juliana Ferreira. **Curso de Direito da Integração Regional**. Curitiba: Instituto Memória, 2018, p. 49-50.

³³ UNIÃO EUROPEIA. **Países que usam o euro**. Disponível em: https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/euro/countries-using-euro_pt. Acesso em: 30 maio 2022.

³⁴ UNIÃO EUROPEIA. **Fatos e números sobre a estrutura da União Europeia**: Membros do espaço Schengen. Disponível em: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/key-facts-and-figures/structure_pt. Acesso em: 30 maio 2022.

³⁵ COMISSÃO EUROPEIA. **Schengen Area**. Disponível em: https://ec.europa.eu/home-affairs/policies/schengen-borders-and-visa/schengen-area_pt. Acesso em: 30 mai. 2022.

³⁶ VIEIRA, Gustavo Oliveira. Integração transfronteiriça: ressignifica sentidos, com “novos” atores. **Rev. Secr. Trib. Perm. Revis.**, [S.L.], v. 7, n. 13, p. 15-32, 30 mar. 2019. Tribunal Permanente de Revisão do MERCOSUL. <http://dx.doi.org/10.16890/rstpr.a7.n13.p15>.

³⁷ COMISSÃO EUROPEIA. **Schengen Area**. Disponível em: https://ec.europa.eu/home-affairs/policies/schengen-borders-and-visa/schengen-area_pt. Acesso em: 30 mai. 2022.

de cidadania europeia e da elaboração de complexo aparato institucional, espelhariam os avanços já obtidos³⁸.

Ademais, importa pontuar, que em conformidade com o Tratado de Lisboa, o bloco é dotado de personalidade jurídica internacional³⁹. Este, assim como o MERCOSUL, negocia em bloco com terceiros países ou com grupo de países.

Diante deste contexto, no dia 28 de junho de 2019, o MERCOSUL e a UE concluíram as negociações de um Acordo de Associação, o qual prevê o estabelecimento de uma zona de livre comércio compreendendo os dois blocos⁴⁰. A conclusão do Acordo foi anunciada pelos ministros do MERCOSUL e pelos comissários da UE⁴¹.

O processo de negociação que procedeu a conclusão do acordo foi longo, tendo perdurado por mais de duas décadas. O início dos projetos de integração entre MERCOSUL e UE remontam ao contexto da assinatura do Tratado de Assunção, em março de 1991⁴².

Menos de um mês após a assinatura do Tratado de Assunção, os chanceleres do MERCOSUL reuniram-se com o presidente da Comissão Europeia em Luxemburgo, para lançar a ideia de um acordo de cooperação institucional, o qual foi concretizado em maio de 1992, por meio do Acordo de Cooperação Interinstitucional MERCOSUL/UE, que previa a colaboração nas áreas de aduanas, normas técnicas e agricultura⁴³.

Em 22 de dezembro de 1994, houve a assinatura pelo Conselho da UE e pela Comissão Europeia junto aos Estados Partes do MERCOSUL, de declaração solene conjunta, na qual se confirmou a intenção dos blocos de celebrar um Acordo de Associação inter-regional⁴⁴.

³⁸ AMARAL JÚNIOR, Alberto do. **Curso de direito internacional público**. São Paulo: Atlas, 2015, p. 482.

³⁹ CRETILLA NETO, José. **Curso de Direito Internacional Econômico**. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 550.

⁴⁰ THORSTENSEN, Vera; SILVA, Gustavo Jorge. Histórico do Acordo de Associação entre Mercosul e União Europeia. In: THORSTENSEN, Vera; NOGUEIRA, Thiago Rodrigues São Marcos (org.). **O Brasil entre União Europeia e Estados Unidos: uma leitura comparada das regulações da OMC e textos do MERCOSUL-UE e USCMA**. São Paulo: Vt Assessoria Consultoria e Treinamento Ltda, 2020, p. 1.

⁴¹ BRASIL. MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Acordo de Associação Mercosul-União Europeia**. 2019, p. 17. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/aviso-as-redacoes/20583-acordo-de-associacao-mercosul-uniao-europeia>. Acesso em: 06 jun. 2022.

⁴² THORSTENSEN, Vera; SILVA, Gustavo Jorge. Histórico do Acordo de Associação entre Mercosul e União Europeia. In: THORSTENSEN, Vera; NOGUEIRA, Thiago Rodrigues São Marcos (org.). **O Brasil entre União Europeia e Estados Unidos: uma leitura comparada das regulações da OMC e textos do MERCOSUL-UE e USCMA**. São Paulo: Vt Assessoria Consultoria e Treinamento Ltda, 2020, p. 1.

⁴³ SAVINI, Marcos. As negociações comerciais entre Mercosul e União Europeia. **Revista Brasileira de Política Internacional**, [S.L.], v. 44, n. 2, p. 111, dez. 2001. FapUNIFESP (SciELO). <http://dx.doi.org/10.1590/s0034-73292001000200006>.

⁴⁴ THORSTENSEN, Vera; SILVA, Gustavo Jorge. Histórico do Acordo de Associação entre Mercosul e União Europeia. In: THORSTENSEN, Vera; NOGUEIRA, Thiago Rodrigues São Marcos (org.). **O**

Sequencialmente, em maio de 1995, os chanceleres do MERCOSUL e da UE, reunidos em Paris, anunciaram o fito de assinar o Acordo-Quadro ainda no segundo semestre daquele ano. Assim, após a realização de tratativas entre os blocos, o texto do Acordo-Quadro é concluído em setembro, tendo sido assinado em Madri, em 15 de dezembro de 1995⁴⁵.

O Acordo-Quadro entrou em vigor em 1º de julho de 1999 e fora incorporado pelo ordenamento jurídico brasileiro por meio do Decreto nº 3.192, de 5 de outubro de 1999⁴⁶. Este tinha como objetivo fortalecer as relações recíprocas e preparar as condições para a criação de uma associação inter-regional de cunho político e econômico. Estabeleceu ainda, um quadro institucional que permitisse a manutenção de um diálogo regular entre os blocos, composto por um Conselho de Cooperação, uma Comissão Mista de Cooperação e uma Subcomissão Comercial⁴⁷.

Entre os anos de 1999 e 2019, seguiram-se as negociações entre os blocos econômicos, período este marcado por momentos de maior e menor abertura por parte de ambos os blocos, para a finalização do Acordo de Associação⁴⁸.

Pode-se dividir referido período de negociações em três fases: de 2000 a 2004, de 2010 a 2012, e de 2016 a 2019. Na primeira fase de negociações, ocorrida entre 2000 e 2004, houve a elaboração de textos negociadores e troca de ofertas de compromissos tarifários. Ocorre que, ambas as partes consideraram insatisfatórias as ofertas de acesso a bens⁴⁹.

BRASIL ENTRE UNIÃO EUROPEIA E ESTADOS UNIDOS: uma leitura comparada das regulações da omc e textos do mercosul-ue e uscma. São Paulo: Vt Assessoria Consultoria e Treinamento Ltda, 2020, p. 4.

⁴⁵ SAVINI, Marcos. As negociações comerciais entre Mercosul e União Europeia. **Revista Brasileira de Política Internacional**, [S.L.], v. 44, n. 2, p. 112, dez. 2001. FapUNIFESP (SciELO). <http://dx.doi.org/10.1590/s0034-73292001000200006>.

⁴⁶ THORSTENSEN, Vera; SILVA, Gustavo Jorge. Histórico do Acordo de Associação entre Mercosul e União Europeia. In: THORSTENSEN, Vera; NOGUEIRA, Thiago Rodrigues São Marcos (org.). **O BRASIL ENTRE UNIÃO EUROPEIA E ESTADOS UNIDOS:** uma leitura comparada das regulações da omc e textos do mercosul-ue e uscma. São Paulo: Vt Assessoria Consultoria e Treinamento Ltda, 2020, p. 1-16.

⁴⁷ SAVINI, Marcos. As negociações comerciais entre Mercosul e União Europeia. **Revista Brasileira de Política Internacional**, [S.L.], v. 44, n. 2, p. 112, dez. 2001. FapUNIFESP (SciELO). <http://dx.doi.org/10.1590/s0034-73292001000200006>.

⁴⁸ THORSTENSEN, Vera; SILVA, Gustavo Jorge. Histórico do Acordo de Associação entre Mercosul e União Europeia. In: THORSTENSEN, Vera; NOGUEIRA, Thiago Rodrigues São Marcos (org.). **O BRASIL ENTRE UNIÃO EUROPEIA E ESTADOS UNIDOS:** uma leitura comparada das regulações da omc e textos do mercosul-ue e uscma. São Paulo: Vt Assessoria Consultoria e Treinamento Ltda, 2020, p. 1-16.

⁴⁹ BRASIL. MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Acordo de Associação Mercosul-União Europeia**. 2019, p. 17. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/aviso-as-redacoes/20583-acordo-de-associacao-merc-sul-uniao-europeia>. Acesso em: 06 jun. 2022.

Segundo Salgado e Bressan, tal insatisfação decorreria do protecionismo do setor agrícola por parte da UE, que por meio da Política Agrícola Comum (PAC), fornecia altos subsídios aos seus Estados Membros, e à relutância mercosulina em liberalizar o setor manufatureiro, de serviços e compras públicas⁵⁰.

A proposta apresentada pela UE em 2001 estava muito aquém das ambições dos Estados Partes do MERCOSUL, uma vez que se limitava a oferecer cotas tarifárias preferencias para os produtos mais sensíveis da PAC⁵¹. Ainda, segundo Pennaforte, Ribeiro e Bones, a falta de coesão interna do MERCOSUL, teria dificultado a convergência de interesses e de uma proposta comum nessa fase de negociações⁵².

A segunda fase de negociações, ocorrida entre 2010 e 2012, foi marcada pelo progresso dos textos negociadores, entretanto sem que houvesse troca de ofertas⁵³. Conforme Salgado e Bressan, em que pese a reaproximação estratégica dos dois blocos, com vistas a superar os efeitos da crise econômica mundial de 2008, por meio da liberalização de novos mercados para seus produtos, a UE não fez concessões significativas quanto ao setor agrícola, bem como houve a estagnação das negociações por parte do MERCOSUL, devido ao posicionamento nacional-protecionista da então presidente da Argentina, Cristina Kirchner⁵⁴.

Por fim, a terceira fase de negociações, ocorrida entre 2016 e 2019, teve início em maio de 2016, oportunidade na qual as partes intercambiaram ofertas de acesso aos mercados de bens, serviços e compras governamentais. Em dezembro de 2017, houve nova oferta pelo MERCOSUL, seguida de nova oferta em janeiro de 2018, por parte da UE⁵⁵.

⁵⁰ SALGADO, Vitória Totti; BRESSAN, Regiane Nitsch. O Acordo de Associação Mercosul-União Europeia e a Política Externa Brasileira. **Revista NEIBA, Cadernos Argentina Brasil**, [S.L.], v. 9, n. 1, p. 5, 8 jun. 2020. Universidade de Estado do Rio de Janeiro. <http://dx.doi.org/10.12957/neiba.2020.50950>.

⁵¹ SALGADO, Vitória Totti; BRESSAN, Regiane Nitsch. O Acordo de Associação Mercosul-União Europeia e a Política Externa Brasileira. **Revista NEIBA, Cadernos Argentina Brasil**, [S.L.], v. 9, n. 1, p. 5, 8 jun. 2020. Universidade de Estado do Rio de Janeiro. <http://dx.doi.org/10.12957/neiba.2020.50950>.

⁵² PENNAFORTE, Charles; RIBEIRO, Genaro da Silva; BONES, Nairana Karkow. Acordo Mercosul-União Europeia: entre o discurso e a realidade, impactos e perspectivas. **Conjuntura Austral**, [S.L.], v. 9, n. 46, p. 5- 21, 2018. DOI: 10.22456/2178-8839.79150. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/index.php/ConjunturaAustral/article/view/79150>. Acesso em: 6 jun. 2022.

⁵³ BRASIL. MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Acordo de Associação Mercosul-União Europeia**. 2019, p. 17. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/aviso-as-redacoes/20583-acordo-de-associacao-mercosul-uniao-europeia>. Acesso em: 06 jun. 2022.

⁵⁴ SALGADO, Vitória Totti; BRESSAN, Regiane Nitsch. O Acordo de Associação Mercosul-União Europeia e a Política Externa Brasileira. **Revista NEIBA, Cadernos Argentina Brasil**, [S.L.], v. 9, n. 1, p. 5, 8 jun. 2020. Universidade de Estado do Rio de Janeiro. <http://dx.doi.org/10.12957/neiba.2020.50950>.

⁵⁵ BRASIL. MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Acordo de Associação Mercosul-União Europeia**. 2019, p. 17. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/aviso-as-redacoes/20583-acordo-de-associacao-mercosul-uniao-europeia>. Acesso em: 06 jun. 2022.

Este período foi marcado pela negociação de textos de maior complexidade temática, que refletem o estado da arte dos acordos comerciais. Diante deste contexto, finalmente, em junho de 2019 foi assinado o Acordo de Associação, marcando o fim das negociações⁵⁶.

Importante ressaltar, entretanto, que em que pese a assinatura do Acordo, este está sujeito à ratificação das partes, segundo seus procedimentos internos próprios, para que entre em vigor⁵⁷.

Ambas as partes se centram, agora, na revisão técnica e jurídica do texto acordado, a fim de elaborar a versão final do Acordo de Associação e de todos os seus aspectos comerciais⁵⁸. Ademais, também será realizada a tradução do texto do Acordo nas línguas oficiais das partes⁵⁹. Finalizada a revisão e a tradução do texto do Acordo, este estará pronto para assinatura.

Malgrado o longo processo de negociações, este foi concluído, de modo que uma vez finalizados os procedimentos necessários para a revisão e tradução do texto acordado, poderá ser submetido à aprovação das partes.

1.2 Procedimentos necessários para sua entrada em vigor

O Acordo de Associação entre o MERCOSUL e a UE, conforme verificado anteriormente, teve suas negociações concluídas em 28 de junho de 2019, isto é, dentro da teoria geral dos tratados, a negociação e a assinatura foram feitas.

Tratado, conforme disposto no artigo 2º da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, promulgada pelo Decreto nº 7.030, de 14 de dezembro de 2009, trata-se de um “acordo internacional concluído por escrito entre Estados e regido pelo Direito Internacional, quer conste de um instrumento único, quer de dois ou mais

⁵⁶ BRASIL. MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Acordo de Associação Mercosul-União Europeia**. 2019, p. 17. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/aviso-as-redacoes/20583-acordo-de-associacao-mercotel-uniao-europeia>. Acesso em: 06 jun. 2022.

⁵⁷ THORSTENSEN, Vera; SILVA, Gustavo Jorge. Histórico do Acordo de Associação entre Mercosul e União Europeia. In: THORSTENSEN, Vera; NOGUEIRA, Thiago Rodrigues São Marcos (org.). **O Brasil entre União Europeia e Estados Unidos: uma leitura comparada das regulações da OMC e textos do MERCOSUL-UE e USCMA**. São Paulo: Vt Assessoria Consultoria e Treinamento Ltda, 2020, p. 16.

⁵⁸ COMISSÃO EUROPEIA. **UE e Mercosul chegam a acordo sobre o comércio**. 2019. Disponível em: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pt/ip_19_3396. Acesso em: 10 ago. 2020.

⁵⁹ BRASIL. MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Acordo de Associação Mercosul-União Europeia**. 2019, p. 16. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/aviso-as-redacoes/20583-acordo-de-associacao-mercotel-uniao-europeia>. Acesso em: 10 ago. 2020.

instrumentos conexos, qualquer que seja a sua denominação específica”⁶⁰.

Segundo Varella, tratado seria um acordo internacional concluído por escrito entre Estados ou entre Estados e Organizações Internacionais, na qual estes por meio de uma representação de suas vontades, aceitam regular uma relação jurídica através de uma norma comum⁶¹.

A expressão tratado é uma expressão-gênero, que alberga dentro de si diferentes subespécies (tratado, convenção, acordo, acordo executivo, pacto, protocolo, declaração, ato geral, concordata, *modus vivendi*, compromisso, troca de notas e notas reversais)⁶².

Nesse íterim, como ensina Mazzuoli, na prática convencional geral pode-se identificar um sem-número de denominações que recebem os tratados, a depender do assunto, da finalidade, da qualidade das partes, do número de contratantes, por eles versado⁶³.

A expressão acordo por sua vez, é comumente empregada para designar tratados de cunho econômico, financeiro, comercial ou cultural⁶⁴, podendo, contudo, dispor sobre segurança recíproca, projetos de desarmamento, questões sobre fronteiras, arbitragem, questões de ordem política etc. Assim, entende-se por acordo, os atos bilaterais ou multilaterais, cuja natureza pode ser política, econômica, comercial, cultural ou científica⁶⁵.

Nessa linha de ideias, o Acordo de Associação entre o MERCOSUL e a UE, trata-se, como a própria denominação faz remissão, de um tratado que versa, dentre outros pontos, sobre temas de cunho comercial. Este teve concluída sua fase de negociações, tendo sido submetido à assinatura das partes.

A assinatura caracteriza-se como a firma que põe fim a uma negociação, de modo a fixar e autenticar o texto do compromisso⁶⁶. Trata-se de ato emanado pelo

⁶⁰ BRASIL. **Decreto nº 7.030, de 14 de dezembro de 2009**. Promulga a Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, concluída em 23 de maio de 1969, com reserva aos Artigos 25 e 66. Brasília, DF. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d7030.htm. Acesso em: 22 abr. 2023.

⁶¹ VARELLA, Marcelo Dias. **Direito internacional público**. São Paulo: Saraiva Educação, 2018, p. 38.

⁶² MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. **Curso de direito internacional público**. Rio de Janeiro: Forense, 2021, p. 135.

⁶³ MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. **Curso de direito internacional público**. Rio de Janeiro: Forense, 2021, p. 135.

⁶⁴ VARELLA, Marcelo Dias. **Direito internacional público**. São Paulo: Saraiva Educação, 2018, p. 43.

⁶⁵ MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. **Curso de direito internacional público**. Rio de Janeiro: Forense, 2021, p. 137.

⁶⁶ RESEK, Francisco. **Direito Internacional Público: Curso Elementar**. São Paulo: SaraivaJur, 2022, p. 25.

representante do Estado, no qual concorda com o seu conteúdo⁶⁷.

Deste modo, em síntese, a assinatura autêntica o texto do tratado, tornando-o imutável a partir de então e atesta que os negociadores estão acordes com o seu texto⁶⁸. Há que se pontuar, não obstante, que a assinatura não se confunde com a ratificação, eis que não dá validade ao tratado. Assim, em que pese a conclusão da fase de negociação, este está sujeito à ratificação das partes, segundo seus procedimentos internos próprios, para que entre em vigor.

Conforme Resek, ratificação é o ato unilateral com que a pessoa jurídica de direito internacional, signatária de um tratado, exprime de forma definitiva, no plano internacional, sua vontade de obrigar-se⁶⁹. Já, para Varella, a ratificação seria o ato formal do Estado pelo qual este indica seu consentimento em estar submetido a um determinado tratado⁷⁰.

No caso do Acordo de Associação entre o MERCOSUL e a UE, por tratar-se de tratado assinado entre dois blocos econômicos, o processo de ratificação torna-se mais complexo, pelo que seu trâmite, em cada um dos blocos, será detalhado a seguir.

No que tange ao MERCOSUL, o Acordo foi submetido à aprovação pelo Conselho do Mercado Comum⁷¹, após a qual, cada Estado Parte do bloco, deverá concluir seus respectivos processos internos para ratificação deste⁷².

Referido órgão é integrado pelos Ministros de Relações Exteriores e pelos Ministros da Economia, ou seus equivalentes, dos Estados Partes⁷³. A Presidência do Conselho é exercida por rotação dos Estados Partes e em ordem alfabética, por períodos de seis meses⁷⁴.

⁶⁷ VARELLA, Marcelo Dias. **Direito internacional público**. São Paulo: Saraiva Educação, 2018, p. 65.

⁶⁸ VARELLA, Marcelo Dias. **Direito internacional público**. São Paulo: Saraiva Educação, 2018, p. 67.

⁶⁹ RESEK, Francisco. **Direito Internacional Público: Curso Elementar**. São Paulo: SaraivaJur, 2022, p. 26.

⁷⁰ VARELLA, Marcelo Dias. **Direito internacional público**. São Paulo: Saraiva Educação, 2018, p. 68.

⁷¹ TÁVORA, Fernando Lagares. **Acordo Mercosul-União Europeia: riscos e oportunidades para o agronegócio brasileiro** (Parte II – Estrutura, Ofertas e Impactos econômicos projetados do Acordo de Associação Mercosul- União Europeia). Brasília: Núcleo de Estudos e Pesquisas/ CONLEG/Senado, dezembro 2019 (Texto para Discussão nº 268). Disponível em: www.senado.leg.br/estudos. Acesso em: 2 ago. 2020.

⁷² BRASIL. MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Acordo de Associação Mercosul-União Europeia**. 2019, p. 16. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/aviso-as-redacoes/20583-acordo-de-associacao-merc-sul-uniao-europeia>. Acesso em: 10 ago. 2020.

⁷³ MERCOSUL. **Organograma**: Presidência Pro Tempore. Presidência Pro Tempore. 2021. Disponível em: [https://www.mercosur.int/pt-br/quem-somos/organograma-merc-sul/#:~:text=Conselho%20do%20Mercado%20Comum%20\(CMC\)&text=%C3%89%20integrado%20pelos%20Ministros%20das,dos%20Presidentes%20dos%20Estados%20Partes](https://www.mercosur.int/pt-br/quem-somos/organograma-merc-sul/#:~:text=Conselho%20do%20Mercado%20Comum%20(CMC)&text=%C3%89%20integrado%20pelos%20Ministros%20das,dos%20Presidentes%20dos%20Estados%20Partes). Acesso em: 04 jul. 2021.

⁷⁴ BRASIL. **Decreto nº 350, de 21 de novembro de 1991**. Promulga o Tratado para a Constituição de um Mercado Comum entre a República Argentina, a República Federativa do Brasil, a República do Paraguai

O Conselho é o órgão superior do MERCOSUL, cabendo-lhe a condução política dele, bem como a tomada de decisões para assegurar o cumprimento dos objetivos e prazos estabelecidos para a constituição definitiva do Mercado Comum⁷⁵.

Conforme Winter e Beckers, cabe ao Conselho viabilizar o objetivo de consolidação política, econômica e social entre os Países Membros, de modo a fortalecer os vínculos entre os cidadãos e melhorar sua qualidade de vida⁷⁶.

São, ainda, segundo Guerra, funções do Conselho do Mercado Comum:

Velar pelo cumprimento do Tratado de Assunção, de seus protocolos e dos acordos firmados em seu âmbito; formular políticas e promover as ações necessárias à conformação do mercado comum; exercer a titularidade da personalidade jurídica do Mercosul; [...] manifestar-se sobre as propostas que lhe sejam elevadas pelo Grupo Mercado Comum; criar reuniões de ministros e pronunciar-se sobre os acordos que lhe sejam remetidos em decorrência dessas reuniões; criar os órgãos que estime pertinentes, assim como modificá-los ou extingui-los; esclarecer, quando estime necessário, o conteúdo e o alcance de suas decisões; designar o diretor da Secretaria Administrativa do Mercosul; adotar decisões em matéria financeira e orçamentária; homologar o regimento interno do Grupo Mercado Comum⁷⁷.

Ademais, em consonância com o Protocolo de Ouro Preto, é atribuição do Conselho do Mercado Comum negociar e firmar acordos em nome do MERCOSUL com terceiros países, grupos de países e organizações internacionais. Este se manifesta mediante decisões, as quais serão vinculantes aos Estados Partes. Tais decisões são tomadas por consenso e com a presença de todos os Estados Partes⁷⁸.

Assim, uma vez finalizada a revisão técnica e jurídica do texto acordado⁷⁹, bem como a sua tradução nas línguas oficiais das partes, o Acordo estará pronto para a

e a República Oriental do Uruguai (TRATADO MERCOSUL). Brasília, DF. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D0350.htm#:~:text=DECRETO%20No%20350%2C%20DE,do%20Uruguai%20\(TRATADO%20MERCOSUL\)](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D0350.htm#:~:text=DECRETO%20No%20350%2C%20DE,do%20Uruguai%20(TRATADO%20MERCOSUL)). Acesso em: 04 jul. 2021.

⁷⁵ BRASIL. **Decreto nº 350, de 21 de novembro de 1991**. Promulga o Tratado para a Constituição de um Mercado Comum entre a República Argentina, a República Federativa do Brasil, a República do Paraguai e a República Oriental do Uruguai (TRATADO MERCOSUL). Brasília, DF. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D0350.htm#:~:text=DECRETO%20No%20350%2C%20DE,do%20Uruguai%20\(TRATADO%20MERCOSUL\)](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D0350.htm#:~:text=DECRETO%20No%20350%2C%20DE,do%20Uruguai%20(TRATADO%20MERCOSUL)). Acesso em: 04 jul. 2021.

⁷⁶ WINTER, Luís Alexandre Carta; BECKERS, Amanda Carolina Buttendorff Rodrigues. Desenvolvimento e Integração Regional: a atuação do MERCOSUL em políticas públicas de direitos humanos. **Revista de Direitos Humanos em Perspectiva**, [S.L.], v. 2, n. 2, p. 120, 1 dez. 2016. Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Direito - CONPEDI. <http://dx.doi.org/10.26668/indexlawjournals/2526-0197/2016.v2i2.1398>.

⁷⁷ GUERRA, Sidney. **Curso de direito internacional público**. São Paulo: Saraiva Educação, 2021, p. 163.

⁷⁸ BRASIL. **Decreto nº 1.901, de 09 de maio de 1996**. Promulga o Protocolo Adicional ao Tratado de Assunção sobre a Estrutura Institucional do MERCOSUL (Protocolo de Ouro Preto), de 17 de dezembro de 1994. Brasília, DF. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d1901.htm. Acesso em: 04 jul. 2021.

⁷⁹ COMISSÃO EUROPEIA. **UE e Mercosul chegam a acordo sobre o comércio**. 2019. Disponível em:

apreciação pelo Conselho do Mercado Comum⁸⁰. Finda a análise, o Conselho deliberará pela aprovação ou não do Acordo. Na hipótese de esse ser aprovado, será assinado pelo Conselho, após o qual cada Estado Parte do MERCOSUL deverá concluir seus respectivos processos internos para ratificação do Acordo⁸¹.

Sendo o MERCOSUL uma organização intergovernamental, a vigência de regras emanadas pelas instituições com poder decisório, tal qual o Conselho do Mercado Comum, depende da internalização dessas regras pelo ordenamento jurídico de cada Estado Parte. Há assim, na prática, a necessidade de os Estados Membros internalizarem, de acordo com os respectivos ordenamentos jurídicos nacionais, a normativa aprovada no âmbito mercosulino⁸².

Serapião Junior e Magnoli, afirmam que uma vez que as normas do MERCOSUL não têm aplicação direta em seus Países Membros, ao contrário do que ocorre na UE, os Estados devem comprometer-se a adotar medidas para sua plena incorporação ao ordenamento jurídico nacional⁸³.

Após a internalização da norma por parte de cada Estado Parte, a Secretaria Administrativa do MERCOSUL comunica a internalização de todos os membros, tendo início a vigência do tratado, trinta dias após a comunicação⁸⁴.

Fica evidente assim, que não há efeito direto e aplicabilidade imediata nos acordos celebrados pelo MERCOSUL⁸⁵, de modo que para que o Acordo de Associação entre em vigor, este deverá não apenas ser aprovado pelo Conselho do Mercado Comum, mas também internalizado por meio da ratificação por cada Estado Membro, segundo seus procedimentos internos próprios.

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pt/ip_19_3396. Acesso em: 10 ago. 2020.

⁸⁰ BRASIL. MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Acordo de Associação Mercosul-União Europeia**. 2019, p. 16. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/aviso-as-redacoes/20583-acordo-de-associacao-mercosul-uniao-europeia>. Acesso em: 10 ago. 2020.

⁸¹ BRASIL. MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Acordo de Associação Mercosul-União Europeia**. 2019, p. 16. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/aviso-as-redacoes/20583-acordo-de-associacao-mercosul-uniao-europeia>. Acesso em: 10 ago. 2020.

⁸² CAMPOS, Diego Araujo; TÁVORA, Fabiano. **Direito internacional**: público, privado e comercial. São Paulo: Saraiva Educação, 2018, p. 183.

⁸³ SERAPIÃO JUNIOR, Carlos; MAGNOLI, Demétrio. **Comércio Exterior e Negociações Internacionais**. São Paulo: Saraiva, 2006, p. 240.

⁸⁴ CAMPOS, Diego Araujo; TÁVORA, Fabiano. **Direito internacional**: público, privado e comercial. São Paulo: Saraiva Educação, 2018, p. 183.

⁸⁵ CAMPOS, Diego Araujo; TÁVORA, Fabiano. **Direito internacional**: público, privado e comercial. São Paulo: Saraiva Educação, 2018, p. 183.

No que diz respeito ao Brasil, a ratificação se dá pela divisão de competência entre o Poder Legislativo e o Poder Executivo, os quais participam de forma conjunta do processo de internalização de todos os tratados.

Segundo Varella, a participação do Poder Legislativo no processo de ratificação de um tratado teria como objetivo garantir sua função constitucional na tripartição de poderes, bem como decidir sobre a legalidade, a conveniência e a oportunidade daquela determinada norma. Conforme o autor, como os tratados tornam obrigações legais impositivos, seria necessário conceder ao Poder Legislativo a prerrogativa de decidir sobre a ratificação ou não dos tratados⁸⁶.

Assim, uma vez aprovado no âmbito do Conselho do Mercado Comum, a Presidência da República, representante do Poder Executivo, encaminhará o Acordo para o Congresso Nacional, para apreciação pela Câmara dos Deputados e pelo Senado Federal⁸⁷. Entretanto, caso o Poder Executivo não pretenda mais realizar a ratificação do Acordo, não está obrigado a submetê-lo à apreciação do Poder Legislativo, podendo interromper as formalidades tendentes a fazer vigorar o acordo⁸⁸.

Não obstante, caso pretenda a entrada em vigor do tratado, o Poder Executivo deverá proceder com o envio deste ao Congresso Nacional, que deliberará por maioria dos presentes, em cada uma das Casas⁸⁹. A matéria é discutida e votada, separadamente, primeiro na Câmara, depois no Senado, de modo que a aprovação do Congresso implica, nesse cenário, na aprovação de uma e outra das suas duas casas⁹⁰.

Sobre o trâmite de aprovação do tratado na Câmara e no Senado, Resek afirma que:

Tanto a Câmara quanto o Senado possuem comissões especializadas *ratione materiae*, cujos estudos e pareceres precedem a votação em plenário. O exame do tratado internacional costuma envolver, numa e noutra das casas, pelo menos duas das respectivas comissões: a de relações exteriores e a de constituição e justiça. O tema convencional determinará, em cada caso, o parecer de comissões outras, como as de finanças, economia, indústria e comércio, defesa nacional, minas e energia⁹¹.

⁸⁶ VARELLA, Marcelo Dias. **Direito internacional público**. São Paulo: Saraiva Educação, 2018, p. 68.

⁸⁷ BRASIL. MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Acordo de Associação Mercosul-União Europeia**. 2019, p. 16. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/aviso-as-redacoes/20583-acordo-de-associacao-mercosul-uniao-europeia>. Acesso em: 10 ago. 2020.

⁸⁸ MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. **Curso de direito internacional público**. Rio de Janeiro: Forense, 2021, p. 171.

⁸⁹ DOLINGER, Jacob; TIBURCIO, Carmem. **Direito internacional privado**. Rio de Janeiro: Forense, 2020, p. 55.

⁹⁰ RESEK, Francisco. **Direito Internacional Público: Curso Elementar**. São Paulo: SaraivaJur, 2022, p. 32.

⁹¹ RESEK, Francisco. **Direito Internacional Público: Curso Elementar**. São Paulo: SaraivaJur, 2022, p.

O Congresso não pode emendar ou alterar o texto do tratado, cabendo-lhe apenas o papel de aprová-lo ou não⁹². Nesse ínterim, o êxito na Câmara e, em seguida, no Senado, significa que o compromisso foi aprovado pelo Congresso Nacional. Referida aprovação é divulgada com a publicação de um Decreto Legislativo promulgado pelo Presidente do Senado, que o faz publicar no Diário Oficial da União⁹³.

Pontua-se, que o Decreto Legislativo exprime unicamente a aprovação. Na hipótese de rejeição do tratado pelo Congresso Nacional, cabe apenas a comunicação, mediante mensagem, ao Presidente da República⁹⁴.

Uma vez aprovado, o tratado retorna ao Poder Executivo para a sua aprovação, quando então o Estado, por meio do seu representante, qual seja, o Presidente da República, tem a faculdade de expressar em definitivo o seu consentimento de engajar-se pelo compromisso internacional⁹⁵.

Importa ressaltar, que a simples ratificação do tratado não é suficiente para que ele entre em vigor, eis que a assinatura da carta de ratificação é um ato interno que não tem o condão de dar vigência aquele⁹⁶.

Segundo Mazzuoli, “a entrada em vigor dos tratados se dá por meio da troca ou depósito dos instrumentos de ratificação em Estado ou órgão que assumam a sua custódia”. A troca dos instrumentos de ratificação ocorre nos tratados bilaterais, já o depósito, tem lugar nos tratados multilaterais, quando cada governo prepara apenas um instrumento de ratificação, que é enviado ao depositário do tratado previamente escolhido para tal finalidade⁹⁷.

Assim, nos tratados multilaterais, como é o caso do Acordo de Associação entre o MERCOSUL e a UE, a entrada em vigor se dá somente a partir do depósito,

32.

⁹² DOLINGER, Jacob; TIBURCIO, Carmem. **Direito internacional privado**. Rio de Janeiro: Forense, 2020, p. 55.

⁹³ DOLINGER, Jacob; TIBURCIO, Carmem. **Direito internacional privado**. Rio de Janeiro: Forense, 2020, p. 55.

⁹⁴ RESEK, Francisco. **Direito Internacional Público: Curso Elementar**. São Paulo: SaraivaJur, 2022, p. 32.

⁹⁵ MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. **Curso de direito internacional público**. Rio de Janeiro: Forense, 2021, p. 171.

⁹⁶ MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. **Curso de direito internacional público**. Rio de Janeiro: Forense, 2021, p. 177.

⁹⁷ MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. **Curso de direito internacional público**. Rio de Janeiro: Forense, 2021, p. 177.

momento em que as partes-contratantes manifestam, umas às outras, sua vontade de, efetivamente, aderir ao pactuado⁹⁸.

Como ensina Mazzuoli, uma vez ratificado o tratado, com observância da formalidade de troca ou depósito dos instrumentos de ratificação, o Estado passa a vincular-se a esse de modo definitivo, dele podendo se desvincular apenas pelo ato da denúncia⁹⁹.

No que tange à internalização do tratado, no Brasil, esta se dá com a promulgação e publicação de Decreto Executivo, a partir do qual o texto do tratado é incorporado ao ordenamento jurídico nacional¹⁰⁰.

O Decreto Executivo possui três funções, quais sejam, a promulgação do tratado, a publicação oficial do seu texto e a executoriedade do ato internacional, que passa então a vincular e a obrigar no plano do direito positivo interno. Apenas após a publicação do Decreto Executivo, o tratado passa a integrar também a ordem jurídica brasileira¹⁰¹.

Ademais, pontua-se, que todos os tratados internacionais, concluídos por quaisquer membros das Nações Unidas, como é o caso do Brasil, devem ser registrados e publicados pelo secretariado da ONU (Organização das Nações Unidas), em conformidade com o artigo 102, § 1º, da Carta da ONU¹⁰².

Para Varella, o registro é um ato indispensável para considerar-se o Estado como parte, de modo que, se não houve o registro, o Estado não está vinculado ao texto e nem pode exigi-lo dos demais, ainda que o tenha ratificado¹⁰³. Segundo o Autor:

Os tratados são registrados perante o órgão competente, em geral o Secretariado geral das Nações Unidas, que publica em seu jornal oficial o teor e o engajamento dos Estados ou Organizações Internacionais. O objetivo é evitar tratados secretos entre Estados, como os tratados anteriores à Segunda Guerra Mundial, que formavam blocos para a conquista de outros Estados. Um tratado apenas pode ser exigido perante um órgão da ONU quando for registrado. Isso não significa que, se não for registrado, não será válido, mesmo porque poderá ser invocado perante outras Organizações Internacionais não ligadas à ONU ou em comissões arbitrais bilaterais que utilizem o tratado como fonte jurídica¹⁰⁴.

⁹⁸ MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. **Curso de direito internacional público**. Rio de Janeiro: Forense, 2021, p. 177.

⁹⁹ MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. **Curso de direito internacional público**. Rio de Janeiro: Forense, 2021, p. 178.

¹⁰⁰ VARELLA, Marcelo Dias. **Direito internacional público**. São Paulo: Saraiva Educação, 2018, p. 87.

¹⁰¹ VARELLA, Marcelo Dias. **Direito internacional público**. São Paulo: Saraiva Educação, 2018, p. 88.

¹⁰² MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. **Curso de direito internacional público**. Rio de Janeiro: Forense, 2021, p. 204.

¹⁰³ VARELLA, Marcelo Dias. **Direito internacional público**. São Paulo: Saraiva Educação, 2018, p. 101.

¹⁰⁴ VARELLA, Marcelo Dias. **Direito internacional público**. São Paulo: Saraiva Educação, 2018, p. 101.

Verifica-se assim, que para que haja a entrada em vigor do Acordo perante o MERCOSUL, este deve ser assinado, após apreciação e aprovação, pelo Conselho do Mercado Comum. Uma vez assinado, caberá a cada Estado Parte do bloco, concluir seus respectivos processos internos para ratificação do Acordo.

Importante pontuar, que o Acordo poderá ser submetido à procedimento preferencial, em conformidade com o Protocolo Constitutivo do Parlamento do MERCOSUL¹⁰⁵ e com a Resolução nº 1, de 2011, do Congresso Nacional¹⁰⁶.

O Parlamento do MERCOSUL, também nominado de PARLASUL, trata-se de órgão independente e autônomo, que compõe a estrutura institucional do MERCOSUL. É integrado por representantes eleitos por sufrágio universal, conforme a legislação interna de cada Estado Parte¹⁰⁷. A Representação Brasileira é composta por trinta e sete membros titulares, sendo vinte e sete Deputados Federais e dez Senadores¹⁰⁸.

O Protocolo Constitutivo do Parlamento do MERCOSUL, que constituiu o PARLASUL, dispõe em seu artigo 4º-12, que o órgão decisório do MERCOSUL, poderá encaminhar projetos de normas ao Parlamento. O Parlamento por sua vez, elaborará parecer sobre o projeto de norma, em um prazo de noventa dias a contar da data da consulta¹⁰⁹.

Se o projeto de norma for aprovado pelo órgão decisório, de acordo com os termos do parecer do Parlamento, a norma deverá ser enviada pelo Poder Executivo nacional, dentro do prazo de quarenta e cinco dias, contados a partir da sua aprovação, ao seu respectivo Parlamento. Noutro vértice, nas hipóteses em que a norma aprovada não estiver de acordo com o parecer do Parlamento, ou se este não tiver se manifestado no

¹⁰⁵ MERCOSUL. PARLAMENTO DO MERCOSUL. **Protocolo Constitutivo do Parlamento do MERCOSUL**. Disponível em: <https://www.parlamentomercosur.org/innovaportal/v/7555/2/parlasur/protocolo-constitutivo-do-parlamento-do-mercosul.html>. Acesso em: 22 abr. 2023.

¹⁰⁶ BRASIL. CONGRESSO NACIONAL. **Resolução nº 1, de 2011, do Congresso Nacional**. Dispõe sobre a Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul, sua composição, organização e competências. Brasília, DF, 06 jun. 2011.

¹⁰⁷ MERCOSUL. PARLAMENTO DO MERCOSUL. **Protocolo Constitutivo do Parlamento do MERCOSUL**. Disponível em: <https://www.parlamentomercosur.org/innovaportal/v/7555/2/parlasur/protocolo-constitutivo-do-parlamento-do-mercosul.html>. Acesso em: 22 abr. 2023.

¹⁰⁸ BRASIL. CONGRESSO NACIONAL. **Resolução nº 1, de 2011, do Congresso Nacional**. Dispõe sobre a Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul, sua composição, organização e competências. Brasília, DF, 06 jun. 2011.

¹⁰⁹ MERCOSUL. PARLAMENTO DO MERCOSUL. **Protocolo Constitutivo do Parlamento do MERCOSUL**. Disponível em: <https://www.parlamentomercosur.org/innovaportal/v/7555/2/parlasur/protocolo-constitutivo-do-parlamento-do-mercosul.html>. Acesso em: 22 abr. 2023.

prazo supramencionado de noventa dias, a norma seguirá o trâmite ordinário de incorporação¹¹⁰.

No caso de a norma ser aprovada pelo órgão decisório, em consonância com os termos do parecer do Parlamento, o prazo máximo de duração do procedimento deve ser de cento e oitenta dias corridos, contados a partir do ingresso da norma no respectivo Parlamento Nacional. Se dentro do prazo desse procedimento preferencial o Parlamento do Estado Parte não aprovar a norma, esta deverá ser reenviada ao Poder Executivo para que a encaminhe à reconsideração do órgão correspondente do MERCOSUL¹¹¹.

Assim, do acima exposto, depreende-se que o Conselho do Mercado Comum, órgão decisório competente para apreciar e aprovar o Acordo de Associação entre o MERCOSUL e a UE, poderá encaminhar ao PARLASUL os termos do Acordo, para que este elabore parecer no prazo máximo de noventa dias. Uma vez aprovado o Acordo pelo Conselho do Mercado Comum, de acordo com os termos do parecer do Parlamento, este será submetido ao procedimento preferencial, que tornará mais célere os processos internos para ratificação do Acordo pelos Estados Partes do MERCOSUL.

Não obstante, a aprovação do Acordo de Associação pelo bloco mercosulino é insuficiente para que haja a entrada em vigor deste, de modo que se faz necessário ainda, a aprovação deste no âmbito da UE, em conformidade com seus procedimentos internos próprios.

Referidos procedimentos encontram previsão legislativa no Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE). Em seu artigo 217, este dispõe que a UE pode celebrar com um ou mais países terceiros ou organizações internacionais, acordos que criem uma associação caracterizada por direitos e obrigações recíprocos, ações comuns e procedimentos especiais¹¹².

No que tange ao Acordo de Associação entre o MERCOSUL e a UE, este deverá tramitar sob a égide do chamado procedimento de consentimento. Referido

¹¹⁰ MERCOSUL. PARLAMENTO DO MERCOSUL. **Protocolo Constitutivo do Parlamento do MERCOSUL**. Disponível em: <https://www.parlamentomercosur.org/innovaportal/v/7555/2/parlasur/protocolo-constitutivo-do-parlamento-do-mercosul.html>. Acesso em: 22 abr. 2023.

¹¹¹ MERCOSUL. PARLAMENTO DO MERCOSUL. **Protocolo Constitutivo do Parlamento do MERCOSUL**. Disponível em: <https://www.parlamentomercosur.org/innovaportal/v/7555/2/parlasur/protocolo-constitutivo-do-parlamento-do-mercosul.html>. Acesso em: 22 abr. 2023.

¹¹² UNIÃO EUROPEIA. **Tratado sobre o funcionamento da União Europeia**. Disponível em: http://data.europa.eu/eli/treaty/tfeu_2012/oj. Acesso em: 10 jul. 2021.

procedimento é um dos procedimentos legislativos especiais utilizados na UE, adotado na maioria dos acordos internacionais¹¹³.

Neste, o Parlamento Europeu, assim como o Conselho da União Europeia, avante denominado apenas como Conselho, apreciam o Acordo, podendo aprová-lo ou reprová-lo, sem, contudo, poder alterá-lo¹¹⁴. Este, diferencia-se do processo legislativo ordinário, no qual o Parlamento Europeu e o Conselho devem aprovar a proposta legislativa, entretanto, podendo alterá-la¹¹⁵.

Em suma, o procedimento dar-se-á da seguinte forma: a Comissão Europeia submeterá o Acordo, após finalizada sua revisão técnica e tradução, ao Parlamento Europeu e ao Conselho. Estes votarão sobre a proposta, de modo que em caso de aprovação, este poderá ser implementado¹¹⁶.

A necessidade de aprovação pelo Parlamento Europeu, para além do Conselho, encontra previsão no artigo 218, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. Referida aprovação por parte do Parlamento, faz-se necessária, eis que se está diante de Acordo de Associação¹¹⁷, que para além de estabelecer uma cooperação econômica, também institui uma cooperação política¹¹⁸.

A Comissão Europeia é composta por uma equipe de 27 comissionários, um por cada país da UE. Trata-se do órgão executivo da UE, responsável pela elaboração de propostas de novos atos legislativos europeus e pela execução das decisões do Parlamento Europeu e do Conselho da União Europeia¹¹⁹.

O Parlamento Europeu, por seu turno, é o órgão legislativo da UE, composto por 705 deputados, diretamente eleitos pelos cidadãos europeus, a cada cinco anos. Tal

¹¹³ UNIÃO EUROPEIA. EU MONITOR. **Agreement procedure**. 2021. Disponível em: <https://www.eumonitor.eu/9353000/1/j9vvik7m1c3gyxp/vh7bi4zutqzf>. Acesso em: 10 jul. 2021.

¹¹⁴ UNIÃO EUROPEIA. EU MONITOR. **Agreement procedure**. 2021. Disponível em: <https://www.eumonitor.eu/9353000/1/j9vvik7m1c3gyxp/vh7bi4zutqzf>. Acesso em: 10 jul. 2021.

¹¹⁵ UNIÃO EUROPEIA. EU MONITOR. **Decision-making procedures in the European Union**. 2021. Disponível em: <https://www.eumonitor.eu/9353000/1/j9vvik7m1c3gyxp/vg9tssega1vj>. Acesso em: 10 jul. 2021.

¹¹⁶ UNIÃO EUROPEIA. EU MONITOR. **Agreement procedure**. 2021. Disponível em: <https://www.eumonitor.eu/9353000/1/j9vvik7m1c3gyxp/vh7bi4zutqzf>. Acesso em: 10 jul. 2021.

¹¹⁷ UNIÃO EUROPEIA. **Tratado sobre o funcionamento da União Europeia**. Disponível em: http://data.europa.eu/eli/treaty/tfeu_2012/oj. Acesso em: 10 jul. 2021.

¹¹⁸ BRASIL. MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Acordo de Associação Mercosul-União Europeia**. 2019, p. 1. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/aviso-as-redacoes/20583-acordo-de-associao-mercosul-uniao-europeia>. Acesso em: 10 ago. 2020.

¹¹⁹ UNIÃO EUROPEIA. **Comissão Europeia**. 2021. Disponível em: https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/european-commission_pt. Acesso em: 10 jul. 2021.

órgão possui três tipos principais de poderes, quais sejam, poderes legislativos, poderes de supervisão e poderes orçamentais¹²⁰.

Por fim, quanto ao Conselho da União Europeia, este compõe-se pelos Ministros dos Governos de cada país do bloco econômico, em função da matéria agendada. Este tem como principais atribuições a negociação e adoção da legislação europeia, a coordenação das políticas dos países do bloco, a definição da política externa e de segurança, bem como a celebração de acordos entre a UE e outros países ou organizações internacionais¹²¹.

Para a aprovação da proposta legislativa, como regra, deve haver a concordância, por parte do Conselho, de sua maioria qualificada. Não obstante, por estar-se diante de Acordo de Associação, conforme já ressaltado, a aprovação deste perante o Conselho deverá dar-se por unanimidade, em conformidade com o disposto no artigo 218-8, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. Ainda, no que tange ao Parlamento Europeu, este decidirá por maioria dos votos expressos¹²².

Em conformidade com o resumo informativo elaborado pelo Governo Brasileiro, se o Acordo for aprovado pelo Parlamento Europeu e ratificado pelos países do MERCOSUL, a parte econômica do Acordo poderá entrar em vigor provisoriamente. Entretanto, a parte política ainda dependerá da ratificação do texto pelos Estados Partes da UE¹²³.

Verifica-se assim, que para que haja a entrada em vigor do Acordo de Associação perante a UE, este deve ser submetido pela Comissão Europeia ao Parlamento Europeu e ao Conselho. Estes, sem, contudo, poder alterá-lo, deverão aprovar a proposta legislativa. No âmbito do Parlamento, a deliberação se dará por maioria dos votos, enquanto no Conselho, esta dar-se-á por unanimidade.

Deste modo, verifica-se assim quais os procedimentos necessários para a entrada em vigor do Acordo de Associação, que inobstante ter tido suas negociações concluídas, ainda precisa ser aprovado pelos órgãos responsáveis em cada um dos blocos, para que passe a produzir efeitos.

¹²⁰ UNIÃO EUROPEIA. **Parlamento Europeu**. 2021. Disponível em: https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/european-parliament_pt. Acesso em: 10 jul. 2021.

¹²¹ UNIÃO EUROPEIA. **Conselho da União Europeia**. 2021. Disponível em: https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/council-eu_pt. Acesso em: 10 jul. 2021.

¹²² UNIÃO EUROPEIA. **Tratado sobre o funcionamento da União Europeia**. Disponível em: http://data.europa.eu/eli/treaty/tfeu_2012/oj. Acesso em: 10 jul. 2021.

¹²³ BRASIL. MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Acordo de Associação Mercosul-União Europeia**. 2019, p. 16. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/aviso-as-redacoes/20583-acordo-de-associacao-mercosul-uniao-europeia>. Acesso em: 10 ago. 2020.

1.3 Termos acordados pelos blocos econômicos

Antes de analisar-se os potenciais impactos comerciais do Acordo de Associação entre o MERCOSUL e a UE na venda de veículos automóveis no setor automotivo brasileiro, e assim responder à pergunta de pesquisa, faz-se necessário verificar quais os termos acordados pelos blocos econômicos.

O Acordo de Associação entre o MERCOSUL e a UE possui três pilares, quais sejam, o diálogo político, a cooperação e o livre comércio. Este é composto por capítulos e anexos, dentre os quais se destacam, o relativo ao acesso tarifário ao mercado de bens, à facilitação do comércio e cooperação aduaneira, à integração regional, à pequenas e médias empresas, e ao comércio e desenvolvimento sustentável¹²⁴.

Referido Acordo é de suma relevância para ambos os blocos econômicos, vez que constituirá uma das maiores áreas de livre comércio do mundo, ao integrar um mercado de 780 milhões de habitantes e aproximadamente a quarta parte do produto interno bruto (PIB) global¹²⁵. Segundo informações da Agência Senado, os Estados Membros dos blocos somam um PIB de US\$ 20 trilhões, o que corresponde à cerca de 25% da economia mundial¹²⁶.

A UE é o segundo maior parceiro comercial do MERCOSUL, atrás apenas da China. Em 2019, as transações entre os blocos corresponderam à 17,1% do comércio total do MERCOSUL. No mesmo ano, as exportações da UE para os quatro países do MERCOSUL totalizaram € 41 bilhões, enquanto as exportações do MERCOSUL para a UE foram de € 35,9 bilhões¹²⁷.

¹²⁴ BRASIL. MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Acordo de Associação Mercosul-União Europeia**. 2019, p. 1. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/aviso-as-redacoes/20583-acordo-de-associacao-mercosul-uniao-europeia>. Acesso em: 10 nov. 2021.

¹²⁵ SISCOMEX. **Acordos Comerciais**: Mercosul/União Europeia. Disponível em: <http://siscomex.gov.br/acordos-comerciais/mercosul-uniao-europeia/>. Acesso em: 10 fev. 2021.

¹²⁶ BRASIL. AGÊNCIA SENADO. **Acordo Mercosul-UE deve baratear produtos, mas forçar eficiência e produtividade**. 2019. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/infomaterias/2019/08/acordo-mercosul-ue-deve-baratear-produtos-mas-forcar-eficiencia-e-produtividade>. Acesso em: 20 abr. 2021.

¹²⁷ COMISSÃO EUROPEIA. **MERCOSUL**: As negociações UE-Mercosul para um Acordo Comercial. 2021. Disponível em: <https://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/regions/mercosur/>. Acesso em: 25 abr. 2021.

Segundo a Comissão Europeia, a UE é o maior investidor estrangeiro na região, com um estoque acumulado de investimento que aumentou de € 130 bilhões em 2000 para € 365 bilhões em 2017¹²⁸.

Com a entrada em vigor do Acordo, a Secretaria de Comércio Exterior (SECEX) estima um incremento no PIB brasileiro de US\$ 87,5 bilhões em 15 anos, podendo chegar a US\$ 125 bilhões se consideradas a redução das barreiras não-tarifárias e o incremento esperado na produtividade total dos fatores de produção¹²⁹.

Atualmente, entretanto, apenas 24% das exportações brasileiras, em termos de linhas tarifárias, entram livres de tarifas na UE. Não obstante, após a desgravação prevista no Acordo, haverá a liberalização pelo MERCOSUL de 91% das linhas tarifárias e das importações originárias da UE, enquanto 95% das linhas tarifárias e 92% das importações do MERCOSUL entrarão livres de tarifas na UE¹³⁰.

Segundo o previsto no Acordo, cada Parte concederá tratamento nacional aos produtos da outra Parte. O princípio do tratamento nacional tem previsão no Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio de 1947 (GATT 1947), e estabelece em síntese, que os produtos do território de qualquer Parte Contratante, importados por outra Parte Contratante, não estão sujeitos, direta ou indiretamente, a impostos ou outros tributos internos de qualquer espécie superiores aos que incidem, direta ou indiretamente, sobre produtos nacionais¹³¹.

Assim, uma vez importado um produto da UE para o MERCOSUL, e vice-versa, sobre este não poderá incidir qualquer tributo interno em alíquota superior a já incidente, de forma direta ou indireta, sobre os produtos nacionais daquele Estado Parte.

As partes signatárias do Acordo de Associação, comprometem-se ainda a promover condições que facilitem a circulação de bens e serviços entre e dentro das duas regiões. No que tange à circulação de bens, as mercadorias originárias dos Estados Partes do MERCOSUL serão beneficiadas pela livre circulação dentro do território da UE. Em contrapartida, os Estados Membros do MERCOSUL aplicarão às mercadorias originárias

¹²⁸ COMISSÃO EUROPEIA. **MERCOSUL**: As negociações UE-Mercosul para um Acordo Comercial. 2021. Disponível em: <https://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/regions/mercosur/>. Acesso em: 25 abr. 2021.

¹²⁹ SISCOMEX. **Acordos Comerciais**: Mercosul/União Europeia. Disponível em: <http://siscomex.gov.br/acordos-comerciais/mercosul-uniao-europeia/>. Acesso em: 10 fev. 2021.

¹³⁰ BRASIL. MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Acordo de Associação Mercosul-União Europeia**. 2019, p. 2. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/aviso-as-redacoes/20583-acordo-de-associacao-mercosul-uniao-europeia>. Acesso em: 10 nov. 2021.

¹³¹ WORLD TRADE ORGANIZATION. **The General Agreement on Tariffs and Trade**. Disponível em: https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/gatt47.pdf. Acesso em: 09 out. 2022.

da UE, procedimentos aduaneiros não menos favoráveis que os aplicáveis às mercadorias originárias dos demais Estados Partes do MERCOSUL¹³².

Por mercadorias originárias compreendem-se aquelas que se qualificam de acordo com as Regras de Origem. Regras de Origem são normas jurídicas destinadas a identificar a procedência econômica de determinada mercadoria, que receberá tratamento preferencial, nos termos previstos em cada acordo comercial respectivo¹³³.

De acordo com Caparroz, o conceito de origem “deve levar em consideração o país onde a mercadoria sob análise foi integralmente produzida, ou, quando mais de um país estiver envolvido na produção, o país onde ocorreu a última transformação substancial”¹³⁴.

As Regras de Origem se dividem em não preferenciais e preferenciais. As normas de origem não preferenciais, não estão relacionadas a regimes de concessões tarifárias, mas dizem respeito ao conjunto de regras jurídicas voltadas à determinação do país de origem da mercadoria. As normas de origem preferenciais, por sua vez, são aquelas que tem como objetivo conceder tratamento tributário diferenciado e favorecido para produtos extraídos ou produzidos no território dos países signatários de respectivo acordo preferencial de comércio.¹³⁵

No que diz respeito ao Acordo de Associação entre o MERCOSUL e a UE, as Regras de Origem estão estabelecidas no seu anexo X. Conforme disposto no Protocolo de Regras de Origem, são considerados originários: a) os produtos inteiramente obtidos no MERCOSUL/UE; b) os produtos obtidos no MERCOSUL/UE exclusivamente de materiais originários; c) os produtos obtidos no MERCOSUL/UE que incorporem materiais não originários, desde que tenham cumprido as condições estabelecidas no anexo II, atinente à regras específicas do produto¹³⁶.

¹³² EUROPEAN COMMISSION. **EU-Mercosur trade agreement**: The Agreement in Principle and its texts. 2019. Disponível em: <https://trade.ec.europa.eu/doclib/press/index.cfm?id=2048>. Acesso em: 10 jul. 2021.

¹³³ CAPARROZ, Roberto. **Comércio Internacional e Legislação Aduaneira**. São Paulo: Saraiva Jur, 2022, p. 373.

¹³⁴ CAPARROZ, Roberto. **Comércio Internacional e Legislação Aduaneira**. São Paulo: Saraiva Jur, 2022, p. 373.

¹³⁵ CAPARROZ, Roberto. **Comércio Internacional e Legislação Aduaneira**. São Paulo: Saraiva Jur, 2022, p. 377.

¹³⁶ BRASIL. MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Acordo Mercosul-União Europeia - Textos Negociados**. Disponível em: <http://mdic.gov.br/index.php/comercio-exterior/seminarios-de-comercio-exterior/9-assuntos/categ-comercio-exterior/1566-mercotel-uniao-europeia>. Acesso em: 09 out. 2022.

Referido Protocolo de Regras de Origem detalha em seu texto quais produtos são considerados inteiramente obtidos no MERCOSUL/UE, bem como o que são entendidos como materiais originários e não originários.

Uma vez atendidos referidos requisitos, sendo então consideradas mercadorias originárias do MERCOSUL/UE, estas receberão tratamento preferencial, em conformidade com o disposto nos termos do Acordo de Associação.

No que tange à circulação de serviços, os Estados Membros do MERCOSUL e da UE, comprometem-se a facilitar, conforme o caso, a liberdade de prestação de serviços entre seus territórios, a empresas pertencentes ou controladas por pessoas físicas ou jurídicas de um Estado Membro do MERCOSUL/UE e estabelecida em um Estado Parte do MERCOSUL/UE¹³⁷.

Já no que diz respeito à facilitação aduaneira e comercial, as Partes reconhecem que a legislação deve ser não discriminatória, e os procedimentos aduaneiros e outros procedimentos relacionados com o comércio, devem basear-se na utilização de métodos modernos, e controles eficazes para combater a fraude, proteger a saúde e segurança do consumidor e promover o comércio legítimo¹³⁸.

As Partes comprometem-se a revisar periodicamente sua legislação e seus procedimentos aduaneiros, a fim de que estes não sejam mais onerosos administrativamente ou restritivos ao comércio, do que o necessário para alcançar objetivos legítimos¹³⁹.

A fim de assegurar a correta aplicação da legislação aduaneira, as Partes obrigam-se a prestar assistência mútua, nos domínios de sua competência, na forma e nas condições estabelecidas¹⁴⁰.

Cada bloco compromete-se ainda a reduzir e/ou eliminar seus direitos aduaneiros sobre mercadorias originárias da contraparte¹⁴¹. Importante pontuar, que o

¹³⁷ BRASIL. MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Acordo Mercosul-União Europeia - Textos Negociados**. Disponível em: <http://mdic.gov.br/index.php/comercio-exterior/seminarios-de-comercio-exterior/9-assuntos/categ-comercio-exterior/1566-mercosul-uniao-europeia>. Acesso em: 09 out. 2022.

¹³⁸ BRASIL. MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Acordo Mercosul-União Europeia - Textos Negociados**. Disponível em: <http://mdic.gov.br/index.php/comercio-exterior/seminarios-de-comercio-exterior/9-assuntos/categ-comercio-exterior/1566-mercosul-uniao-europeia>. Acesso em: 09 out. 2022.

¹³⁹ BRASIL. MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Acordo Mercosul-União Europeia - Textos Negociados**. Disponível em: <http://mdic.gov.br/index.php/comercio-exterior/seminarios-de-comercio-exterior/9-assuntos/categ-comercio-exterior/1566-mercosul-uniao-europeia>. Acesso em: 09 out. 2022.

¹⁴⁰ BRASIL. MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Acordo Mercosul-União Europeia - Textos Negociados**. Disponível em: <http://mdic.gov.br/index.php/comercio-exterior/seminarios-de-comercio-exterior/9-assuntos/categ-comercio-exterior/1566-mercosul-uniao-europeia>. Acesso em: 09 out. 2022.

¹⁴¹ EUROPEAN COMMISSION. **EU-Mercosur trade agreement: The Agreement in Principle and its texts**. 2019. Disponível em: <https://trade.ec.europa.eu/doclib/press/index.cfm?id=2048>. Acesso em: 10 jul.

Acordo prevê para cada produto um tratamento diferenciado. Nesse ínterim, a oferta da UE está dividida em cestas de desgravação tarifária de 0, 4, 7 e 10 anos, além de casos de desgravação parcial. Em contrapartida as cestas de desgravação do MERCOSUL estão divididas em 0, 4, 8, 10 e 15 anos, além de casos de desgravação parcial¹⁴².

No que tange ao setor agrícola, a UE é o maior importador agrícola mundial. Em 2018, o bloco europeu importou US\$ 182 bilhões em produtos agrícolas, sendo o Brasil o segundo maior fornecedor a esse mercado. O país exportou no sobredito ano, cerca de US\$ 14 bilhões de produtos agrícolas, o que representa 32% da pauta exportadora brasileira¹⁴³.

Com a entrada em vigor do Acordo, a UE liberalizará 82% do volume de comércio e 77% das linhas tarifárias no setor agrícola e dará acesso preferencial ao MERCOSUL. Produtos agrícolas de grande interesse do Brasil terão suas tarifas eliminadas, sendo eles: café torrado e solúvel (desgravação em 4 anos); fumo manufaturado (cesta de 7 anos) e não manufaturado (cesta de 4 anos); abacates (cesta de 4 anos); limões e limas (cesta de 7 anos); melões e melancias (cesta de 7 anos); uvas de mesa (desgravação imediata); maçãs (cesta de 10 anos); peixes (maioria na entrada em vigor); crustáceos (camarões em cestas de 0 e 4 anos); óleos vegetais (desgravação imediata)¹⁴⁴.

Ademais, outros produtos que terão acesso ampliado ao mercado europeu por meio de quotas são, a carne bovina, de aves e suína, o açúcar, o etanol, o arroz, o mel e o milho. Ainda, alguns produtos estarão sujeitos a tratamento misto, a exemplo do suco de laranja e da cachaça¹⁴⁵.

Já no que tange à liberalização do comércio agrícola pelo MERCOSUL, este liberalizará 96% do volume de comércio e 94% das linhas tarifárias. Em sua oferta de desgravação total, o MERCOSUL inclui produtos agrícolas como azeite de oliva, whisky

2021.

¹⁴² BRASIL. MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Acordo de Associação Mercosul-União Europeia**. 2019, p. 2. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/aviso-as-redacoes/20583-acordo-de-associacao-mercosul-uniao-europeia>. Acesso em: 10 jun. 2021.

¹⁴³ BRASIL. MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Acordo de Associação Mercosul-União Europeia**. 2019, p. 3. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/aviso-as-redacoes/20583-acordo-de-associacao-mercosul-uniao-europeia>. Acesso em: 10 jun. 2021.

¹⁴⁴ BRASIL. MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Acordo de Associação Mercosul-União Europeia**. 2019, p. 3. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/aviso-as-redacoes/20583-acordo-de-associacao-mercosul-uniao-europeia>. Acesso em: 10 jun. 2021.

¹⁴⁵ BRASIL. MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Acordo de Associação Mercosul-União Europeia**. 2019, p. 4. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/aviso-as-redacoes/20583-acordo-de-associacao-mercosul-uniao-europeia>. Acesso em: 10 jun. 2021.

e malte. Ainda, estarão sujeitos a quotas, queijos, leite em pó, vinhos, espumantes, alho, chocolates e intermediários de cacau¹⁴⁶.

No que diz respeito ao comércio industrial, a UE eliminará 100% de suas tarifas em até 10 anos, sendo cerca de 80% na entrada em vigor do Acordo. O MERCOSUL por sua vez, liberalizará 91% do comércio em volume e linhas tarifárias¹⁴⁷.

No que tange à desgravação tarifária de veículos automóveis advindos da UE, o Acordo prevê que haverá a redução gradativa até a eliminação total de tarifas, num período de 15 anos¹⁴⁸.

O Acordo determina que nos sete primeiros anos o produto estará sujeito a um regime de quota fixa, com posterior período de livre importação que inicia com alíquota de 28,4% até a eliminação no décimo sexto ano¹⁴⁹.

A importação de automóveis ao MERCOSUL se dará da seguinte maneira: nos sete primeiros anos de vigência do Acordo, haverá a redução da alíquota do imposto de importação, para 17,5%, limitado a uma quota de 50.000 veículos para o MERCOSUL, dos quais, 32.000 para o Brasil. A partir do oitavo ano a importação não estará mais sujeita a quotas e haverá a redução do imposto de importação, em observância a uma escala de redução anual de 28,4%, 21,7%, 15%, 12,5%, 10%, 7,5%, 5%, 2,5% e 0%¹⁵⁰.

Verifica-se assim, que com a aprovação do Acordo de Associação e sua consequente entrada em vigor, haverá sobre a importação de produtos, dentre os quais destacam-se os veículos automóveis, uma desgravação tarifária, pelo que se pretende estabelecer uma zona de livre comércio entre os blocos.

Importante destacar, entretanto, que o Acordo de Associação não traz apenas previsões relativas à desgravação tarifária, mas também traz disposições atinentes à subsídios, às salvaguardas, às barreiras técnicas ao comércio, às medidas sanitárias e

¹⁴⁶ BRASIL. MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Acordo de Associação Mercosul-União Europeia**. 2019, p. 5. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/aviso-as-redacoes/20583-acordo-de-associacao-mercosul-uniao-europeia>. Acesso em: 10 jun. 2021.

¹⁴⁷ BRASIL. MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Acordo de Associação Mercosul-União Europeia**. 2019, p. 5. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/aviso-as-redacoes/20583-acordo-de-associacao-mercosul-uniao-europeia>. Acesso em: 10 jun. 2021.

¹⁴⁸ EUROPEAN COMMISSION. **EU-Mercosur trade agreement: The Agreement in Principle and its texts**. 2019. Disponível em: <https://trade.ec.europa.eu/doclib/press/index.cfm?id=2048>. Acesso em: 10 jul. 2021.

¹⁴⁹ CALMON, Fernando. **Acordo Mercosul-UE pressiona produção brasileira e favorece consumidor**. 2019. Disponível em: <https://www.uol.com.br/carros/colunas/alta-roda/2019/07/11/acordo-mercosul-ue-pressiona-producao-brasileira-e-favorece-consumidor.htm>. Acesso em: 10 jun. 2021.

¹⁵⁰ CALMON, Fernando. **Acordo Mercosul-UE pressiona produção brasileira e favorece consumidor**. 2019. Disponível em: <https://www.uol.com.br/carros/colunas/alta-roda/2019/07/11/acordo-mercosul-ue-pressiona-producao-brasileira-e-favorece-consumidor.htm>. Acesso em: 10 jun. 2021.

fitossanitárias, ao comércio e desenvolvimento sustentável, e à pequenas e médias empresas.

No que diz respeito aos subsídios, o Acordo prevê que nenhuma Parte poderá manter, introduzir ou reintroduzir subsídios à exportação de um produto agrícola exportado, ou incorporado em um produto exportado¹⁵¹.

Segundo Caparroz, os subsídios caracterizam-se por serem “uma contribuição financeira estatal, concedida em benefício de uma entidade específica, normalmente no intuito de incrementar as exportações de determinado produto ou setor”¹⁵².

A legislação brasileira classifica os subsídios em duas espécies, quais sejam, os acionáveis ou também denominados de recorríveis, e os não acionáveis ou chamados de irrecorríveis. Os subsídios acionáveis são os específicos, passíveis de medidas compensatórias, eis que responsáveis por dano à indústria nacional, grave dano aos interesses de outro país ou anulação de vantagens resultantes das cláusulas do GATT¹⁵³.

Os subsídios não acionáveis por sua vez, são conforme Caparroz, aqueles não específicos ou que representam incentivos destinados à pesquisa, à assistência para regiões economicamente desfavorecidas ou adequação de instalações industriais existentes a novas exigências ambientais, legalmente previstas¹⁵⁴.

Quanto às salvaguardas, estas encontram previsão em dois capítulos distintos do Acordo, o primeiro que trata da defesa comercial e de salvaguardas globais, e o segundo, que dispõe sobre medidas de salvaguarda bilaterais.

As salvaguardas consistem em uma espécie de barreira tarifária, que por sua vez classifica-se como uma espécie de barreira comercial. As barreiras comerciais tendem a ser tarifárias ou não tarifárias.

As barreiras tarifárias consistem em uma sobretarifação quando o produto ingressa no mercado, ou seja, torno-o mais caro, eis que para além do imposto de importação, há a incidência de outras tarifas. Segundo Caparroz, as barreiras tarifárias

¹⁵¹ BRASIL. MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Acordo Mercosul-União Europeia - Textos Negociados**. Disponível em: <http://mdic.gov.br/index.php/comercio-exterior/seminarios-de-comercio-exterior/9-assuntos/categ-comercio-exterior/1566-mercotel-uniao-europeia>. Acesso em: 09 out. 2022.

¹⁵² CAPARROZ, Roberto. **Comércio Internacional e Legislação Aduaneira**. São Paulo: Saraiva Jur, 2022, p. 444.

¹⁵³ CAPARROZ, Roberto. **Comércio Internacional e Legislação Aduaneira**. São Paulo: Saraiva Jur, 2022, p. 449.

¹⁵⁴ CAPARROZ, Roberto. **Comércio Internacional e Legislação Aduaneira**. São Paulo: Saraiva Jur, 2022, p. 450.

representam os encargos tributários exigidos na importação de produtos em determinado país¹⁵⁵.

Ainda, conforme o autor, medidas de salvaguarda são:

As medidas de salvaguarda são aquelas adotadas pelos países importadores em relação às mercadorias ingressadas em seu território toda vez que o crescimento desse fluxo cause grave prejuízo (ou, ao menos, represente séria ameaça) aos produtores nacionais de determinado setor.

Têm por objetivo, portanto, aumentar, em caráter temporário, a proteção à indústria doméstica, inclusive produção agrícola, mediante a aplicação de restrições quantitativas às importações, cujo volume, embora legítimo e a preços competitivos, trouxe prejuízo ou ameaça de prejuízo aos empresários nacionais¹⁵⁶.

As medidas de salvaguarda consistem, portanto, na solicitação/permissão de um Estado aos demais Estados, para que não cumpra temporariamente, uma determinada cláusula que esteja ameaçando seu equilíbrio econômico.

Nesse ínterim, o Acordo de Associação prevê que as Partes poderão, em circunstâncias excepcionais, aplicar medidas de salvaguarda bilaterais, se após a entrada em vigor do acordo, as importações de um produto em condições preferenciais, aumentarem em tais quantidades, e em condições tais, que causem ou ameacem causar dano grave à indústria doméstica da Parte signatária importadora¹⁵⁷.

O texto do Acordo ressalva não obstante, que a salvaguarda deve ser aplicada apenas na medida necessária para prevenir ou remediar um prejuízo grave ou ameaça de prejuízo grave, após uma investigação pelas autoridades competentes da Parte importadora¹⁵⁸.

Por prejuízo grave deve ser entendido o prejuízo global significativo na posição de uma indústria nacional. Já por ameaça de lesão grave, entende-se a lesão grave que é manifestamente iminente, fundada em fatos e não meramente em alegação ou possibilidade remota¹⁵⁹.

¹⁵⁵ CAPARROZ, Roberto. **Comércio Internacional e Legislação Aduaneira**. São Paulo: Saraiva Jur, 2022, p. 61.

¹⁵⁶ CAPARROZ, Roberto. **Comércio Internacional e Legislação Aduaneira**. São Paulo: Saraiva Jur, 2022, p. 466.

¹⁵⁷ BRASIL. MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Acordo Mercosul-União Europeia - Textos Negociados**. Disponível em: <http://mdic.gov.br/index.php/comercio-exterior/seminarios-de-comercio-exterior/9-assuntos/categ-comercio-exterior/1566-mercotel-uniao-europeia>. Acesso em: 09 out. 2022.

¹⁵⁸ BRASIL. MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Acordo Mercosul-União Europeia - Textos Negociados**. Disponível em: <http://mdic.gov.br/index.php/comercio-exterior/seminarios-de-comercio-exterior/9-assuntos/categ-comercio-exterior/1566-mercotel-uniao-europeia>. Acesso em: 09 out. 2022.

¹⁵⁹ BRASIL. MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Acordo Mercosul-União Europeia - Textos Negociados**. Disponível em: <http://mdic.gov.br/index.php/comercio-exterior/seminarios-de-comercio-exterior/9-assuntos/categ-comercio-exterior/1566-mercotel-uniao-europeia>.

A autoridade investigadora deve demonstrar, com base em evidências objetivas, a existência do nexo de causalidade entre o aumento das importações do produto em questão e o prejuízo grave ou ameaça de dano grave, e deve também avaliar todos os fatores conhecidos além do aumento das importações em condições preferenciais, que pode estar ao mesmo tempo causando prejuízo à indústria nacional¹⁶⁰.

As medidas bilaterais de salvaguarda deverão ser aplicadas apenas pelo período necessário para prevenir ou remediar o dano grave e para facilitar o ajuste da indústria nacional, o qual não pode exceder dois anos. Em caso de necessidade de prorrogação, a medida de salvaguarda só poderá ser prorrogada uma única vez e por um período máximo idêntico ao período inicial de aplicação¹⁶¹.

No que diz respeito às medidas sanitárias e fitossanitárias, e às barreiras técnicas ao comércio, estas também encontram previsão no Acordo, pelo que se analisará de maneira pormenorizada adiante.

As barreiras sanitárias, fitossanitárias e técnicas, constituem em conjunto com as barreiras burocráticas e ambientais, barreiras comerciais não tarifárias. As barreiras não tarifárias, diversamente das barreiras tarifárias, não constituem uma sobretarificação, mas caracterizam-se por outras medidas tendentes a dificultar a entrada de mercadorias importadas naquele determinado país¹⁶².

Referidas barreiras comerciais não tarifárias são de difícil quantificação e identificação, vez que possuem caráter aparentemente legítimo, como se dá com as inspeções, padrões de segurança e métodos de produção¹⁶³.

As medidas sanitárias, para produtos de origem animal, e fitossanitárias, para produtos de origem vegetal, têm por objetivo o controle sobre a qualidade dos alimentos e a saúde de animais oriundos de outros países¹⁶⁴.

assuntos/categ-comercio-exterior/1566-mercosul-uniao-europeia. Acesso em: 09 out. 2022.

¹⁶⁰ BRASIL. MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Acordo Mercosul-União Europeia - Textos Negociados**. Disponível em: <http://mdic.gov.br/index.php/comercio-exterior/seminarios-de-comercio-exterior/9-assuntos/categ-comercio-exterior/1566-mercosul-uniao-europeia>. Acesso em: 09 out. 2022.

¹⁶¹ BRASIL. MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Acordo Mercosul-União Europeia - Textos Negociados**. Disponível em: <http://mdic.gov.br/index.php/comercio-exterior/seminarios-de-comercio-exterior/9-assuntos/categ-comercio-exterior/1566-mercosul-uniao-europeia>. Acesso em: 09 out. 2022.

¹⁶² WINTER, Luís Alexandre Carta. **Curso de Direito: Direito Internacional Público**, mar-jun. de 2022. Notas de aula. Mimeografado.

¹⁶³ WINTER, Luís Alexandre Carta; NEGRI, Amanda Louise. Barreiras técnicas e a operação carne fraca: um estudo da exportação de carnes bovinas brasileiras aos EUA. In: WINTER, Luís Alexandre Carta; TREVISAN, Nicole Marie; SALLES, Letícia Maria Rutkowski (org.). **A construção de um pensamento: 20 anos do NEADI-PUCPR**. Curitiba: Instituto Memória, 2019. p. 76.

¹⁶⁴ CAPARROZ, Roberto. **Comércio Internacional e Legislação Aduaneira**. São Paulo: Saraiva Jur, 2022, p. 75.

Nesse diapasão, o Acordo de Associação determina que os produtos exportados de uma Parte devem atender aos requisitos sanitários e fitossanitários aplicáveis do importador. Não obstante, ressalva que as Partes deverão garantir que suas medidas sanitárias e fitossanitárias sejam aplicadas de maneira proporcional e não discriminatória, sob pena de caracterizar restrição disfarçada ao comércio internacional, o que é vedado pelo Acordo¹⁶⁵.

As barreiras técnicas por sua vez, dizem respeito a restrições quanto à composição ou ao processo de fabricação de certos produtos, que devem atender a exigências especiais, de acordo com as determinações do país importador¹⁶⁶.

No capítulo relativo às barreiras técnicas ao comércio, as Partes reafirmam suas obrigações de transparência, no que diz respeito à formulação, adoção e aplicação de normas, regulamentos técnicos e procedimentos de avaliação de conformidade. Referida previsão pretende facilitar o comércio de mercadorias entre as Partes, de modo a identificar, prevenir e eliminar barreiras técnicas desnecessárias ao comércio¹⁶⁷.

O Acordo de Associação entre o MERCOSUL e a UE, para além de trazer em seu bojo disposições acerca do livre comércio entre os Estados Membros dos blocos econômicos, também reitera o compromisso das Partes em relação a acordos multilaterais ambientais e trabalhistas.

O Acordo dispõe de um capítulo específico relativo ao Comércio e Desenvolvimento Sustentável. A premissa base do capítulo é a de que o aumento das trocas comerciais não deve ser obtido à custa do meio ambiente e do trabalho decente, pelo contrário, deve promover o desenvolvimento sustentável¹⁶⁸.

Nesse íterim, já no primeiro artigo do capítulo elenca o seu objetivo, qual seja, aumentar a integração do desenvolvimento sustentável na relação de comércio e investimento das Partes. Como meio de promover o desenvolvimento sustentável as Partes comprometem-se à, dentre outros pontos, respeitar seus compromissos multilaterais no campo do meio ambiente, bem como reafirmam seu compromisso de

¹⁶⁵ BRASIL. MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Acordo Mercosul-União Europeia - Textos Negociados**. Disponível em: <http://mdic.gov.br/index.php/comercio-exterior/seminarios-de-comercio-exterior/9-assuntos/categ-comercio-exterior/1566-mercotel-uniao-europeia>. Acesso em: 09 out. 2022.

¹⁶⁶ CAPARROZ, Roberto. **Comércio Internacional e Legislação Aduaneira**. São Paulo: Saraiva Jur, 2022, p. 79.

¹⁶⁷ BRASIL. MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Acordo Mercosul-União Europeia - Textos Negociados**. Disponível em: <http://mdic.gov.br/index.php/comercio-exterior/seminarios-de-comercio-exterior/9-assuntos/categ-comercio-exterior/1566-mercotel-uniao-europeia>. Acesso em: 09 out. 2022.

¹⁶⁸ EUROPEAN COMMISSION. **EU-Mercosur trade agreement: The Agreement in Principle and its texts**. 2019. Disponível em: <https://trade.ec.europa.eu/doclib/press/index.cfm?id=2048>. Acesso em: 10 jul. 2021.

promover o desenvolvimento do comércio internacional, em consonância com os acordos multilaterais de trabalho, de modo a garantir o trabalho decente para todos¹⁶⁹.

Por fim, no que tange às pequenas e médias empresas, o Acordo ao reconhecer a contribuição significativa destas no comércio, no crescimento econômico, no emprego e na inovação, com o fito de apoiar seu crescimento e desenvolvimento, inclui benefícios específicos para estas, quais sejam, participação em compras governamentais, joint ventures, programas de capacitação, parcerias, redes empresariais, entre outros¹⁷⁰.

Uma vez analisados os principais termos acordados pelos blocos econômicos no Acordo de Associação entre o MERCOSUL e a UE, especialmente no que tange à desgravação tarifária incidente sobre a importação/exportação de veículos automóveis, passar-se-á a verificar o panorama atual do setor automotivo brasileiro.

¹⁶⁹ EUROPEAN COMMISSION. **EU-Mercosur trade agreement**: The Agreement in Principle and its texts. 2019. Disponível em: <https://trade.ec.europa.eu/doclib/press/index.cfm?id=2048>. Acesso em: 10 jul. 2021.

¹⁷⁰ BRASIL. MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Acordo de Associação Mercosul-União Europeia**. 2019. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/aviso-as-redacoes/20583-acordo-de-associacao-mercosul-uniao-europeia>. Acesso em: 10 out. 2022.

2. PANORAMA ATUAL DO SETOR AUTOMOTIVO BRASILEIRO

Antes de avançar-se para a análise dos potenciais impactos comerciais do Acordo na venda de veículos automóveis no setor automotivo brasileiro, fez-se necessário verificar qual o panorama atual do referido setor, a Tarifa Externa Comum aplicável à importação de veículos automóveis, a tributação incidente sobre a atividade produtiva do setor automotivo brasileiro, bem como o impacto da carga tributária na competitividade da indústria automobilística brasileira.

2.1 Tarifa Externa Comum aplicável à importação de veículos automóveis

Analísado o Acordo de Associação entre o MERCOSUL e a UE, em especial no que tange aos seus termos que disciplinam a desgravação tarifária da importação de veículos automóveis, há que se compreender o panorama atual do setor automotivo brasileiro e qual a Tarifa Externa Comum vigente para a importação de veículos automóveis.

Conforme previsto no Tratado de Assunção, como condição indispensável ao aprofundamento do processo de integração, os Estados Partes do MERCOSUL adotaram, a partir de 1995, a Tarifa Externa Comum (TEC)¹⁷¹, a qual baseia-se na Nomenclatura Comum do MERCOSUL (NCM) e é definida mediante uma alíquota aplicável a cada item tarifário¹⁷².

A NCM é um sistema, baseado no Sistema Harmonizado de Designação e Codificação de Mercadorias, que permite individualizar e classificar as mercadorias comercializadas entre os Estados Partes do MERCOSUL e entre este e o resto do mundo¹⁷³.

Uma vez que se baseia na NCM, a TEC também se assenta nos códigos do Sistema Harmonizado (SH), padrão metodológico utilizado internacionalmente para a classificação de produtos no comércio entre os países. Por meio do SH importadores,

¹⁷¹ BRASIL. MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Tarifa Externa Comum (TEC)**. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/assuntos/comercio-exterior/tarifa-externa-comum-tec-ncm>. Acesso em: 01 mai. 2022.

¹⁷² MERCOSUL. **NCM Em Vigor**: Nomenclatura Comum do MERCOSUL. 2022. Disponível em: <https://www.mercosur.int/pt-br/politica-comercial/ncm/>. Acesso em: 01 mai. 2022.

¹⁷³ MERCOSUL. **NCM Em Vigor**: Nomenclatura Comum do MERCOSUL. 2022. Disponível em: <https://www.mercosur.int/pt-br/politica-comercial/ncm/>. Acesso em: 01 mai. 2022.

exportadores e autoridades aduaneiras podem identificar produtos e suas respectivas alíquotas de importação aplicadas, bem como elaborar estatísticas de comércio¹⁷⁴.

A TEC por sua vez, trata-se de um conjunto de tarifas que incidem sobre as importações realizadas pelos Países Membros do respectivo bloco econômico. É empregada como um instrumento de regulação das importações dos Estados Partes, no qual estes renunciam à competência para fixar unilateralmente os níveis tarifários para as importações oriundas de outros países¹⁷⁵.

Esta se configura como uma necessidade para equalizar as condições de concorrência, de modo a garantir que a tributação incidente sobre determinado produto seja equânime em cada País Membro do bloco econômico¹⁷⁶.

Em suma, a TEC é um instrumento que busca garantir que as tarifas que são pagas pela importação de um determinado produto, sejam iguais em todos os Estados Membros, bem como cobrados uma única vez¹⁷⁷.

Conforme Vasconcelos, a harmonização fiscal dos tributos insurge-se como um instrumento que busca reprimir as distorções oriundas do tratamento desigual entre os Estados Partes em termos de arrecadação, de modo a evitar a concorrência desleal causada por questões de natureza tributária¹⁷⁸.

Importante pontuar que uma vez definida em concordância pelos signatários, somente poderá ser revista de comum acordo pelos Estados Partes, de forma que qualquer negociação comercial com outros países ou regiões deve ser conduzida pelos membros em conjunto¹⁷⁹.

Esta encontra previsão no artigo 1º do Tratado de Assunção, que dispõe que os Estados Partes do MERCOSUL estabelecerão uma tarifa externa comum e adotarão uma política comercial comum em relação à terceiros Estados ou agrupamento de

¹⁷⁴ BRASIL. MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Tarifa Externa Comum (TEC)**. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/assuntos/comercio-exterior/tarifa-externa-comum-tec-ncm>. Acesso em: 01 mai. 2022.

¹⁷⁵ FIGUEIREDO, Leonardo Vizeu. **Direito Econômico**. Rio de Janeiro: Forense, 2021, p. 389.

¹⁷⁶ FIGUEIREDO, Leonardo Vizeu. **Direito Econômico**. Rio de Janeiro: Forense, 2021, p. 390.

¹⁷⁷ GRANATO, Leonardo. Os trinta anos do MERCOSUL: apontamentos para um balanço. **Austral: Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais**, Porto Alegre, v. 10, n. 19, p. 13, jan. 2021.

¹⁷⁸ VASCONCELOS, Aline Hillal. Los procesos de integración regional y sus reflejos en el ámbito tributario: un análisis del MERCOSUR. **Revista Jurídica em Pauta**, Bagé, v. 3, n. 1, p. 24, 2021. Disponível em: <http://revista.urcamp.tche.br/index.php/revistajuridicaurcamp/article/view/4010>. Acesso em: 01 jul. 2021.

¹⁷⁹ FIGUEIREDO, Leonardo Vizeu. **Direito Econômico**. Rio de Janeiro: Forense, 2021, p. 390.

Estados. Ainda, a TEC configura-se, em conformidade com o artigo 5º do supracitado Tratado, como um dos principais instrumentos para a constituição do mercado comum¹⁸⁰.

Nessa linha de ideias, faz-se necessário ressaltar, que muito embora ainda não tenha atingido tal grau de integração econômica, o MERCOSUL pretende constituir um mercado comum.

Conforme Figueiredo, o mercado comum ocorre quando, além da união aduaneira, há livre circulação e mobilidade dos fatores de produção, quais sejam, mão de obra, capital, capacidade empresarial e tecnologia, entre os Estados participantes¹⁸¹.

Para o autor, a maior diferença entre o mercado comum e a união aduaneira é que esta última regula apenas a livre circulação de mercadorias, enquanto o mercado comum também prevê a livre circulação dos demais fatores produtivos¹⁸².

Gomes e Montenegro afirmam que o mercado comum seria o terceiro estágio de integração regional, no qual agregadas às características da união aduaneira, há a livre circulação de bens, de pessoas, de serviços e de capitais. Como não existem mais fronteiras, cria-se um espaço comum dentro do bloco econômico, em que os quatro fatores de produção circulam livremente¹⁸³.

No mercado comum, se instituiria, segundo os autores, uma cidadania comum que não substitui a cidadania dos Estados, para que os respectivos nacionais possam usufruir as prerrogativas do mercado comum¹⁸⁴.

Segundo Oliveira, o MERCOSUL é considerado uma união aduaneira desde a criação da TEC, muito embora muitos doutrinadores entendam, conforme anteriormente exposto, que se trata de uma união aduaneira imperfeita, uma vez que o bloco ainda permaneceria em fase de transição, em que é uma zona de livre comércio com uma TEC que abrange apenas determinadas parcelas de mercadorias¹⁸⁵.

¹⁸⁰ BRASIL. **Decreto nº 350, de 21 de novembro de 1991**. Promulga o Tratado para a Constituição de um Mercado Comum entre a República Argentina, a República Federativa do Brasil, a República do Paraguai e a República Oriental do Uruguai (TRATADO MERCOSUL). Brasília, DF. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D0350.htm#:~:text=DECRETO%20No%20350%2C%20DE,do%20Uruguai%20\(TRATADO%20MERCOSUL\)](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D0350.htm#:~:text=DECRETO%20No%20350%2C%20DE,do%20Uruguai%20(TRATADO%20MERCOSUL)). Acesso em: 04 jul. 2021.

¹⁸¹ FIGUEIREDO, Leonardo Vizeu. **Direito Econômico**. Rio de Janeiro: Forense, 2021, p. 397.

¹⁸² FIGUEIREDO, Leonardo Vizeu. **Direito Econômico**. Rio de Janeiro: Forense, 2021, p. 397.

¹⁸³ GOMES, Eduardo Biacchi; MONTENEGRO, Juliana Ferreira. **Curso de Direito da Integração Regional**. Curitiba: Instituto Memória, 2018, p. 49-50.

¹⁸⁴ GOMES, Eduardo Biacchi; MONTENEGRO, Juliana Ferreira. **Curso de Direito da Integração Regional**. Curitiba: Instituto Memória, 2018, p. 50.

¹⁸⁵ OLIVEIRA, Filipe Bianchini de. União Europeia e MERCOSUL: impossibilidade de comparação entre os dois blocos à luz do processo de integração. In: ACTAS: IV Congreso Internacional Globalización, Ética Y Derecho, 2020. **Anais do IV Congreso Internacional Globalización, Ética Y Derecho**, p. 1519. Disponível em: <https://www.researchgate.net/profile/Elder->

Existem diversos graus de aprofundamento da integração econômica. Se está diante de uma área ou zona de livre comércio, quando os países decidem abolir entre eles tão somente as restrições ao fluxo de mercadorias. Não obstante, quando além dessas medidas, houver a cobrança de uma tarifa externa comum desses países em relação aos demais, se estará diante de uma união aduaneira¹⁸⁶.

As zonas de livre comércio são segundo Maia, formadas por países que concordam em eliminar ou reduzir as barreiras alfandegárias apenas para as importações de mercadorias produzidas dentro dessa área¹⁸⁷.

A união aduaneira por sua vez, corresponde segundo Figueiredo, a uma etapa ou modelo de integração econômica no qual os Países Membros de uma zona de livre comércio adotam uma mesma tarifa para as importações provenientes de mercados externos, unificando sua política aduaneira. Esta torna imprescindível o estabelecimento de disciplinas comuns em matéria alfandegária e, em *ultima ratio*, a unificação de políticas comerciais¹⁸⁸.

Conforme Winter, a união aduaneira, além das características da zona de livre comércio, tal qual a livre circulação de mercadorias, comporta uma tarifa aduaneira comum. Considera-se constituída com a implantação da TEC que, uma vez paga, permite a circulação dos produtos nos países do bloco, sem que haja novo pagamento do imposto de importação¹⁸⁹.

Para Campos e Távora, o MERCOSUL constituiria uma união aduaneira imperfeita, visto que existem muitas exceções à TEC, a qual se constituiria como requisito fundamental para a existência de uma união aduaneira¹⁹⁰.

Conforme Gomes e Montenegro no MERCOSUL não existe uma harmonização tributária, nem um Código aduaneiro comum. Conforme os autores, a TEC do bloco não é harmônica, uma vez que há uma lista de exceção, produtos para os quais

Goltzman/publication/351457809_Desinformacion_en_Contextos_Electivos_Y_Libertad_de_Expresion_en_el_Sistema_Interamericano_de_Derechos_Humanos_la_falta_de_convencionalidad_de_la_de_la_ley_brasileña_138342019/links/60994d6892851c490fce7a72/Desinformacion-en-Contextos-Electivos-Y-Libertad-de-Expresion-en-el-Sistema-Interamericano-de-Derechos-Humanos-la-falta-de-convencionalidad-de-la-de-la-ley-brasileña-13834-2019.pdf#page=1505. Acesso em: 07 jul. 2021.

¹⁸⁶ MIYAZAKI, Silvio Yoshiro Mizuguchi; SANTOS, Antonio Carlos Alves dos (org.). **Integração Econômica Regional**. São Paulo: Saraiva, 2013, p. 1.

¹⁸⁷ MAIA, Jayme de Mariz. **Economia internacional e comércio exterior**. São Paulo: Atlas, 2020, p. 391.

¹⁸⁸ FIGUEIREDO, Leonardo Vizeu. **Direito Econômico**. Rio de Janeiro: Forense, 2021, p. 396.

¹⁸⁹ WINTER, Luís Alexandre Carta. **O Mercosul e o sistema presidencialista**. 2008. 155 f. Tese (Doutorado) - Curso de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

¹⁹⁰ CAMPOS, Diego Araujo; TÁVORA, Fabiano. **Direito internacional: público, privado e comercial**. São Paulo: Saraiva Educação, 2019, p. 181.

a TEC não vigora, bem como o regime de adequação, produtos para os quais a TEC vigora, mas não é harmônica¹⁹¹.

Segundo Caparroz, originariamente, as listas de exceções permitiam que produtos sensíveis para as respectivas economias pudessem ter tratamento diferenciado, com alíquotas distintas conforme os interesses nacionais. Estas foram concebidas para vigorar temporariamente, com redução de 20% ao término de cada ano para o Brasil e a Argentina, portanto, com prazo fatal para final de dezembro de 1994. Já no que tange ao Paraguai e ao Uruguai, referida redução se daria em seis etapas, sendo as duas primeiras reduções de 10% e as demais de 20%, a fim de que todos os tributos exigidos por esses países fossem zerados até dezembro de 1995¹⁹².

Ocorre que, não obstante referida previsão inicial de redução até a eliminação total das listas de exceções, estas permanecem em vigor até o presente momento. Nesse ínterim, recentemente a decisão do Conselho do Mercado Comum nº 11/2021, autorizou a manutenção da Lista Nacional de Exceções à Tarifa Externa Comum, de até 100 códigos tarifários para a República Argentina e para a República Federativa do Brasil, até 31 de dezembro de 2028. Ainda, determinou a manutenção da Lista Nacional de Exceções à Tarifa Externa Comum, de até 225 códigos tarifários até 31 de dezembro de 2029 e de 649 códigos tarifários até 31 de dezembro de 2030, à República Oriental do Uruguai e à República do Paraguai, respectivamente¹⁹³.

No comércio entre os Estados Partes do MERCOSUL, os produtos originários destes, de acordo com as Regras de Origem dispostas na Decisão do Conselho do Mercado Comum nº 1/2009, são isentos do pagamento da TEC. Não obstante, constituem exceção à esta regra geral, o açúcar e os produtos do setor automotivo, por estes não serem parte do Programa de Liberalização Comercial, previsto no Acordo de Complementação Econômica nº 18¹⁹⁴.

Não há previsão de inclusão do açúcar no Programa de Liberalização Comercial. Já no que diz respeito ao setor automotivo, apesar de previsto, este ainda se

¹⁹¹ GOMES, Eduardo Biacchi; MONTENEGRO, Juliana Ferreira. **Curso de Direito da Integração Regional**. Curitiba: Instituto Memória, 2018, p. 49.

¹⁹² CAPARROZ, Roberto. **Comércio Internacional e Legislação Aduaneira**. São Paulo: Saraiva Jur, 2022, p. 306.

¹⁹³ MERCOSUL. Decisão nº 11/2021, de 13 de dezembro de 2021. **Modificação da decisão CMC nº 58/10**. Montevideu. Disponível em: <https://normas.mercosur.int/public/normativas/4181>. Acesso em: 23 maio 2022.

¹⁹⁴ BRASIL. MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Tarifa Externa Comum (TEC)**. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/assuntos/comercio-exterior/tarifa-externa-comum-tec-ncm>. Acesso em: 01 mai. 2022.

encontra em processo de ajustamento, no qual o comércio intrazona é regulado por acordos bilaterais entre os Estados Partes¹⁹⁵.

Nesse ínterim, foi firmado em 24 de junho de 2008, o 38º Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica nº 14, assinado entre a República Argentina e a República Federativa do Brasil, no qual definiu-se a política automotiva comum entre os países¹⁹⁶.

Neste, delimitou-se que durante a vigência do acordo, os produtos automotivos serão comercializados entre as partes com 100% de preferência tarifária, ou seja, com 0% de tarifa *ad valorem* intrazona, sempre que satisfaçam os requisitos de origem e as condições estipuladas no mesmo¹⁹⁷.

Sequencialmente, foram firmados os 68º, 69º e 70º Protocolos Adicionais ao Acordo de Complementação Econômica nº 2, celebrado entre a República Federativa do Brasil e a República Oriental do Uruguai¹⁹⁸.

Por meio destes instrumentos, ficou determinado preferências tarifárias no comércio bilateral entre os países, definindo-se que os produtos automotivos comercializados entre estes terão 100% de preferência, aplicando-se 0% de tarifa *ad valorem* intrazona¹⁹⁹.

Por fim, mais recentemente, foi pactuado o 1º Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica nº 74, celebrado entre a República Federativa do Brasil e a República do Paraguai, no qual foi definido preferências tarifárias no comércio bilateral entre os países²⁰⁰.

¹⁹⁵ BRASIL. MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Tarifa Externa Comum (TEC)**. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/assuntos/comercio-exterior/tarifa-externa-comum-tec-ncm>. Acesso em: 01 mai. 2022.

¹⁹⁶ ALADI. **Acordo de Complementação Econômica nº 14 assinado entre a República Argentina e a República Federativa do Brasil**: Trigésimo Oitavo Protocolo Adicional. Disponível em: <https://www2.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/vacwebp?OpenView&Start=1&Count=860&Expand=1#1>. Acesso em: 01 maio 2022.

¹⁹⁷ ALADI. **Acordo de Complementação Econômica nº 14 assinado entre a República Argentina e a República Federativa do Brasil**: Trigésimo Oitavo Protocolo Adicional. Disponível em: <https://www2.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/vacwebp?OpenView&Start=1&Count=860&Expand=1#1>. Acesso em: 01 maio 2022.

¹⁹⁸ ALADI. **Acordo de Complementação Econômica nº 2 celebrado entre a República Federativa do Brasil e a República Oriental do Uruguai**. Disponível em: <https://www2.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/vacwebp?OpenView&Start=1&Count=860&Expand=1#1>. Acesso em: 01 maio 2022.

¹⁹⁹ ALADI. **Acordo de Complementação Econômica nº 2 celebrado entre a República Federativa do Brasil e a República Oriental do Uruguai**: Sexagésimo Oitavo Protocolo Adicional. Disponível em: <https://www2.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/vacwebp?OpenView&Start=1&Count=860&Expand=1#1>. Acesso em: 01 maio 2022.

²⁰⁰ ALADI. **Acordo de Complementação Econômica nº 74 celebrado entre a República Federativa do Brasil e a República do Paraguai**: Primeiro Protocolo Adicional. Disponível em:

Cumpra pontuar ainda, que segundo Baia, a cobrança da TEC ainda é feita em duplicidade, de modo que se um produto oriundo de um país de fora do bloco entrar, por exemplo, num porto brasileiro, pagará a tarifa estipulada na TEC e, se for reexportado para o Paraguai, pagará o imposto uma segunda vez²⁰¹.

Para o autor, a cobrança em duplicidade da TEC, afastaria a caracterização do MERCOSUL como uma união aduaneira, eis que nesta última se estabelece um sistema tarifário único para importações de fora do bloco, de forma que uma vez estando um produto dentro de um país do bloco, não há tarifação quando este é enviado para outro Estado Parte do bloco²⁰².

A fim de afastar-se, dentre outros pontos, a cobrança duplicada da TEC, foi proposto o Código Aduaneiro do MERCOSUL (CAM). Desde 1994, ano que o MERCOSUL passou a operar, começou a ser discutido o texto de um Código Aduaneiro²⁰³. Não obstante, apenas em 2010, durante a XXXIX reunião do Conselho do Mercado Comum, em San Juan, Argentina, o Código Aduaneiro do MERCOSUL foi concluído e aprovado²⁰⁴.

Este possui três objetivos principais, quais sejam, harmonizar as legislações dos Estados Partes, eliminar a dupla cobrança da TEC e a distribuição de renda aduaneira, e aprofundar o processo de integração do MERCOSUL²⁰⁵.

Entretanto, que em que pese ter sido concluído e aprovado em 2010, por tratar-se de um acordo internacional, o CAM precisa passar pelo processo de ratificação em cada um dos Estados Partes do MERCOSUL, para que passe a produzir efeitos²⁰⁶.

<https://www2.aladi.org/nsfaladi/textadcos.nsf/vacwebp?OpenView&Start=1&Count=860&Expand=1#1>. Acesso em: 01 maio 2022.

²⁰¹ BAIA, Paulo Fernandes. Mercado Comum do Sul (Mercosul). In: MIYAZAKI, Silvio Yoshiro Mizuguchi; SANTOS, Antonio Carlos Alves dos (org.). **Integração Econômica Regional**. São Paulo: Saraiva, 2013. p. 70-71.

²⁰² BAIA, Paulo Fernandes. Mercado Comum do Sul (Mercosul). In: MIYAZAKI, Silvio Yoshiro Mizuguchi; SANTOS, Antonio Carlos Alves dos (org.). **Integração Econômica Regional**. São Paulo: Saraiva, 2013. p. 71.

²⁰³ BRASIL. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Código Aduaneiro do MERCOSUL: avanços e impactos para o Brasil**. Brasília, 2019, p. 13. Disponível em: https://static.portaldaindustria.com.br/media/filer_public/f0/fa/f0fa652f-4367-4501-b4d1-4246d1f6bf79/cam_avancosimpactosparabrasil_estudo_web.pdf. Acesso em: 30 abr. 2022.

²⁰⁴ BRASIL. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Código Aduaneiro do MERCOSUL: avanços e impactos para o Brasil**. Brasília, 2019, p. 19. Disponível em: https://static.portaldaindustria.com.br/media/filer_public/f0/fa/f0fa652f-4367-4501-b4d1-4246d1f6bf79/cam_avancosimpactosparabrasil_estudo_web.pdf. Acesso em: 30 abr. 2022.

²⁰⁵ BRASIL. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Código Aduaneiro do MERCOSUL: avanços e impactos para o Brasil**. Brasília, 2019, p. 20. Disponível em: https://static.portaldaindustria.com.br/media/filer_public/f0/fa/f0fa652f-4367-4501-b4d1-4246d1f6bf79/cam_avancosimpactosparabrasil_estudo_web.pdf. Acesso em: 30 abr. 2022.

²⁰⁶ BRASIL. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Código Aduaneiro do MERCOSUL:**

A Argentina foi o primeiro país a ratificar e internalizar o CAM, através da Lei nº 26.795, que foi sancionada em novembro de 2012 e promulgada e publicada em dezembro do mesmo ano. No Brasil por sua vez, o CAM foi ratificado no Congresso Nacional e publicado em setembro de 2018, por meio do Decreto Legislativo nº 149/2018²⁰⁷.

Ocorre que, referida legislação ainda não fora ratificada pelos demais Estados Partes do MERCOSUL, quais sejam o Paraguai e o Uruguai, pelo que não obstante sua conclusão e aprovação, ainda não entrou em vigor, pelo que ainda há a cobrança em duplicidade da TEC²⁰⁸.

No que se refere à importação de veículos automóveis, atualmente a TEC aplicável é de 20%²⁰⁹. Esta encontra previsão no capítulo 87, da Resolução 16/2021, do Grupo Mercado Comum (GMC), aprovada em 13 de outubro de 2021²¹⁰.

Esta Resolução fora incorporada ao sistema legislativo brasileiro, através da Resolução GECEX nº 272, de 19 de novembro de 2021, que prevê sua entrada em vigor em 1º de janeiro de 2022, com a produção de efeitos a partir de 1º de abril de 2022²¹¹.

Importa pontuar, que a alíquota de 20% do imposto de importação para a importação de veículos automóveis, constituiu-se como uma redução da TEC até então vigente.

A Resolução CAMEX nº 125, de 15 de dezembro de 2016, que incorporou a Resolução 26/2016, do GMC, ao ordenamento jurídico brasileiro, previa em seu capítulo 87, uma TEC de 35% para a importação de veículos automóveis²¹².

avanços e impactos para o Brasil. Brasília, 2019, p. 41. Disponível em: https://static.portaldaindustria.com.br/media/filer_public/f0/fa/f0fa652f-4367-4501-b4d1-4246d1f6bf79/cam_avancosimpactosparabrazil_estudo_web.pdf. Acesso em: 30 abr. 2022.

²⁰⁷ MERCOSUL. **Código Aduaneiro do MERCOSUL**. Disponível em: <https://normas.mercosur.int/public/normativas/2111>. Acesso em: 30 abr. 2022.

²⁰⁸ MERCOSUL. **Código Aduaneiro do MERCOSUL**. Disponível em: <https://normas.mercosur.int/public/normativas/2111>. Acesso em: 30 abr. 2022.

²⁰⁹ BRASIL. MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Tarifas Vigentes/Lista de Bens sem Similar Nacional (Lessin)**. Disponível em: <https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/assuntos/camex/estrategia-comercial/listas-vigentes>. Acesso em: 01 maio 2022.

²¹⁰ MERCOSUL. Resolução nº 16/2021, de 13 de outubro de 2021. **Tarifa Externa Comum - Incorporação da VII Emenda ao Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias à Nomenclatura Comum do Mercosul**. Montevideu. Disponível em: <https://normas.mercosur.int/public/normativas/4143>. Acesso em: 01 maio 2022.

²¹¹ BRASIL. **Resolução GECEX nº 272**, de 19 de novembro de 2021. Altera a Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM e a Tarifa Externa Comum - TEC para adaptação às modificações do Sistema Harmonizado (SH-2022). Brasília, DF, 29 nov. 2021. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-gecex-n-272-de-19-de-novembro-de-2021-362755288>. Acesso em: 02 maio 2022.

²¹² BRASIL. **Resolução Camex nº 125**, de 15 de dezembro de 2016. Altera a Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM e a Tarifa Externa Comum - TEC, a Lista de Exceções à TEC e a Lista de Exceções de Bens de Informática e Telecomunicações - BIT para adaptação às modificações do Sistema Harmonizado

Referida redução decorre de uma proposta do governo brasileiro para a revisão da TEC. A proposta brasileira para a reforma da tarifa previa inicialmente, uma redução de 50%, não obstante, em abril de 2021, o governo brasileiro recuou e passou a apoiar a proposta uruguaia de cortar a tarifa em 20%²¹³.

Entretanto, diante da resistência dos demais Estados Membros do MERCOSUL, a partir de agosto de 2021, o governo brasileiro propôs o corte escalonado da tarifa, que se daria da seguinte maneira, 10% em 2021 e 10% em 2022²¹⁴.

A revisão ampla da TEC serviria como forma de estabelecer uma estrutura tarifária mais eficiente e adequada ao objetivo de promover maior inserção do bloco no comércio internacional²¹⁵.

Segundo Roberto Fendt, secretário especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais do Ministério da Economia²¹⁶, o aprofundamento da integração regional, através da redução da TEC, poderia desempenhar papel importante como parte da solução de problemas econômicos, que passaria pela intensificação do comércio e não pela imposição de medidas restritivas²¹⁷.

O governo brasileiro defende que restrições comerciais, por meio de controles de importação, impactam negativamente os fluxos bilaterais de comércio e investimento intrazona, bem como prejudicam a imagem do bloco perante seus parceiros externos²¹⁸.

(SH-2017). Brasília, DF, 16 dez. 2016. Disponível em: https://www.infoconsult.com.br/legislacao/resolucao_camex/2016/r_camex_125_2016.htm. Acesso em: 02 maio 2022.

²¹³ BOTÃO, Gustavo Rocha. Mercosul e Burguesia: uma análise sobre a reforma da Tarifa Externa Comum. In: XVIII Congresso Internacional FoMerco, 2021, Rio de Janeiro. **Anais 30 anos do Mercosul: Desafios e Trajetórias**. Rio de Janeiro: UERJ, 2021. p. 2. Disponível em: https://www.congresso2021.fomerco.com.br/resources/anais/14/fomerco2021/1635216241_ARQUIVO_83864dc4c99ab2095efc1cf32cbb092e.pdf. Acesso em: 16 maio 2022.

²¹⁴ BOTÃO, Gustavo Rocha. Mercosul e Burguesia: uma análise sobre a reforma da Tarifa Externa Comum. In: XVIII Congresso Internacional FoMerco, 2021, Rio de Janeiro. **Anais 30 anos do Mercosul: Desafios e Trajetórias**. Rio de Janeiro: UERJ, 2021. p. 2. Disponível em: https://www.congresso2021.fomerco.com.br/resources/anais/14/fomerco2021/1635216241_ARQUIVO_83864dc4c99ab2095efc1cf32cbb092e.pdf. Acesso em: 16 maio 2022.

²¹⁵ BRASIL. MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Brasil defende modernização tarifária em reunião de ministros do Mercosul**. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/assuntos/comercio-exterior/noticias/2020/dezembro/brasil-defende-modernizacao-tarifaria-em-reuniao-de-ministros-do-mercosul>. Acesso em: 16 maio 2022.

²¹⁶ BRASIL. MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Brasil defende modernização tarifária em reunião de ministros do Mercosul**. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/assuntos/comercio-exterior/noticias/2020/dezembro/brasil-defende-modernizacao-tarifaria-em-reuniao-de-ministros-do-mercosul>. Acesso em: 16 maio 2022.

²¹⁷ BRASIL. MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Brasil defende modernização tarifária em reunião de ministros do Mercosul**. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/assuntos/comercio-exterior/noticias/2020/dezembro/brasil-defende-modernizacao-tarifaria-em-reuniao-de-ministros-do-mercosul>. Acesso em: 16 maio 2022.

²¹⁸ BRASIL. MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Brasil defende modernização tarifária em reunião de ministros do Mercosul**. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/assuntos/comercio-exterior/noticias/2020/dezembro/brasil-defende-modernizacao-tarifaria-em-reuniao-de-ministros-do-mercosul>. Acesso em: 16 maio 2022.

Ademais, supracitada redução teria como objetivo contribuir para aliviar uma das consequências econômicas negativas da pandemia de COVID-19, qual seja o aumento dos preços em diversos setores da economia e para o consumidor final. A redução de alíquotas de imposto de importação contribuiria para refrear a pressão disseminada sobre os preços e possibilitaria o maior acesso a bens de consumo, de modo a diminuir o impacto na renda real das famílias²¹⁹.

Segundo estimativas da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX) do Ministério da Economia, a redução das alíquotas de imposto de importação proposta pelo Brasil terá um impacto positivo de 0,2% no PIB brasileiro. Em termos monetários, os ganhos acumulados no PIB chegariam a R\$ 269 bilhões no período de 2021 a 2040²²⁰.

Para além do impacto positivo no PIB, a SECEX afirma que a redução da TEC terá um impacto positivo de R\$ 152 bilhões nos investimentos, bem como de R\$ 298 bilhões e R\$ 302 bilhões na corrente de comércio, para as exportações e importações, respectivamente²²¹.

Não obstante, segundo Botão, a indústria de transformação, teria visto o tema com ressalvas. Conforme o autor, a Confederação Nacional da Indústria (CNI), junto com a IndustriALL-Brasil, teria publicado nota na qual solicitaria a suspensão da proposta de redução da TEC, eis que esta acarretaria num aprofundamento do processo de desindustrialização sofrido pelo Brasil nos últimos anos²²².

br/assuntos/comercio-exterior/noticias/2020/dezembro/brasil-defende-modernizacao-tarifaria-em-reuniao-de-ministros-do-mercosul. Acesso em: 16 maio 2022.

²¹⁹ BRASIL. MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Governo reduz em 10% Imposto de Importação de bens comercializados**. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/assuntos/comercio-exterior/noticias/2021/novembro/governo-reduz-em-10-imposto-de-importacao-de-bens-comercializados>. Acesso em: 16 maio 2022.

²²⁰ BRASIL. MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Redução das alíquotas do imposto de importação proposta pelo Brasil terá impacto de R\$ 269 bilhões no PIB e R\$ 600 bilhões na corrente de comércio**. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/assuntos/comercio-exterior/noticias/2021/julho/reducao-das-aliquotas-do-imposto-de-importacao-proposta-pelo-brasil-tera-impacto-de-r-269-bilhoes-no-pib-e-r-600-bilhoes-na-corrente-de-comercio>. Acesso em: 16 maio 2022.

²²¹ BRASIL. MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Redução das alíquotas do imposto de importação proposta pelo Brasil terá impacto de R\$ 269 bilhões no PIB e R\$ 600 bilhões na corrente de comércio**. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/assuntos/comercio-exterior/noticias/2021/julho/reducao-das-aliquotas-do-imposto-de-importacao-proposta-pelo-brasil-tera-impacto-de-r-269-bilhoes-no-pib-e-r-600-bilhoes-na-corrente-de-comercio>. Acesso em: 16 maio 2022.

²²² BOTÃO, Gustavo Rocha. Mercosul e Burguesia: uma análise sobre a reforma da Tarifa Externa Comum. In: XVIII Congresso Internacional FoMerco, 2021, Rio de Janeiro. **Anais 30 anos do Mercosul: Desafios e Trajetórias**. Rio de Janeiro: UERJ, 2021. p. 7. Disponível em: https://www.congresso2021.fomerco.com.br/resources/anais/14/fomerco2021/1635216241_ARQUIVO_83864dc4c99ab2095efc1cf32cbb092e.pdf. Acesso em: 16 maio 2022.

Isso porque, uma vez que as maiores alíquotas do imposto de importação são reservadas a bens de consumo e de capital, a sua redução desprotegeria o setor frente aos competidores internacionais²²³.

Segundo a CNI e a IndustriALL-Brasil, a revisão da TEC aprofundaria o padrão de integração internacional do país baseado em produtos de baixo valor agregado e prejudicariam as cadeias no MERCOSUL em que as empresas brasileiras estão mais inseridas, tais quais as de comercialização de aço, máquinas, veículos automóveis e fármacos²²⁴.

Para Botão, referido posicionamento, decorre do fato de que o MERCOSUL é um importante destino para a produção nacional brasileira, de modo que a aprovação de referida redução contribuiria para o agravamento do processo de desindustrialização do país, com o aumento da dependência da importação de produtos manufaturados²²⁵.

Assim, seria necessário conforme entendimento da CNI e da IndustriALL-Brasil, reverter essa trajetória de desindustrialização, a fim de inserir a economia brasileira em atividades de maior valor agregado e com maior conteúdo tecnológico, que levariam à criação de mais empregos, que demandariam trabalhadores qualificados e mais bem remunerados²²⁶.

Não obstante, conforme já exposto anteriormente, em que pese a existência de posicionamentos contrários à redução da TEC, houve a revisão desta, pelo que atualmente a alíquota de imposto de importação incidente sobre a importação de veículos automóveis é de 20%.

²²³ BOTÃO, Gustavo Rocha. Mercosul e Burguesia: uma análise sobre a reforma da Tarifa Externa Comum. In: XVIII Congresso Internacional FoMerco, 2021, Rio de Janeiro. **Anais 30 anos do Mercosul: Desafios e Trajetórias**. Rio de Janeiro: UERJ, 2021. p. 2. Disponível em: https://www.congresso2021.fomerco.com.br/resources/anais/14/fomerco2021/1635216241_ARQUIVO_83864dc4c99ab2095efc1cf32cbb092e.pdf. Acesso em: 16 maio 2022.

²²⁴ CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **CNI e IndustriALL-Brasil pedem suspensão de proposta para a redução da TEC do Mercosul**. 2021. Disponível em: <https://noticias.portaldaindustria.com.br/noticias/internacional/cni-e-industrial-brasil-pedem-suspensao-de-proposta-para-a-reducao-da-tec-do-mercopol/>. Acesso em: 16 maio 2022.

²²⁵ BOTÃO, Gustavo Rocha. Mercosul e Burguesia: uma análise sobre a reforma da Tarifa Externa Comum. In: XVIII Congresso Internacional FoMerco, 2021, Rio de Janeiro. **Anais 30 anos do Mercosul: Desafios e Trajetórias**. Rio de Janeiro: UERJ, 2021. p. 3. Disponível em: https://www.congresso2021.fomerco.com.br/resources/anais/14/fomerco2021/1635216241_ARQUIVO_83864dc4c99ab2095efc1cf32cbb092e.pdf. Acesso em: 16 maio 2022.

²²⁶ CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **CNI e IndustriALL-Brasil pedem suspensão de proposta para a redução da TEC do Mercosul**. 2021. Disponível em: <https://noticias.portaldaindustria.com.br/noticias/internacional/cni-e-industrial-brasil-pedem-suspensao-de-proposta-para-a-reducao-da-tec-do-mercopol/>. Acesso em: 16 maio 2022.

2.2 Tributação incidente no setor automotivo brasileiro

Com o intuito de verificar-se qual o impacto da carga tributária na competitividade da indústria automobilística brasileira, e assim atender um dos objetivos da presente pesquisa, faz-se necessário inicialmente compreender qual a tributação incidente nesse setor, o que passar-se-á a fazer a seguir.

Conforme Kalil e Blanchet, o Estado necessita de recursos financeiros para fazer frente aos custos que decorrem de sua estrutura, além dos necessários à concretização dos seus objetivos políticos, sociais e econômicos²²⁷. Schoueri explica que diante do aumento das tarefas delegadas ao Estado, cabe ao ordenamento prever os meios para que este financie seus gastos, através da obtenção de receita pública²²⁸.

A receita pública divide-se em duas espécies, as receitas originárias e as receitas derivadas. Receitas originárias são aquelas que decorrem de uma riqueza produzida pelo próprio Estado, através de uma atividade deste, como ocorre com os preços públicos, ou de uma remuneração pelo emprego do patrimônio público, como verifica-se nos *royalties* gerados pelo uso de bens públicos²²⁹.

As receitas derivadas por sua vez, opõe-se às originárias, eis que não representam uma riqueza nova, decorrente de uma riqueza produzida pelo próprio Estado, mas mera transferência de riqueza gerada por terceiros. Dentre as receitas derivadas, ocupa lugar de destaque a receita dos tributos, como sendo, hodiernamente, a principal fonte de recursos financeiros do Estado²³⁰.

Tributo é, segundo o que dispõe o Código Tributário Nacional (CTN), “toda prestação pecuniária compulsória, em moeda ou cujo valor nela se possa exprimir, que não constitua sanção de ato ilícito, instituída em lei e cobrada mediante atividade administrativa plenamente vinculada”²³¹.

No que tange à sua natureza jurídica, existe grande divergência doutrinária a respeito de quantas espécies de tributos existem no direito brasileiro. Nessa linha de

²²⁷ KALIL, Gilberto Alexandre de Abreu; BLANCHET, Luiz Alberto. A tributação extrafiscal e o controle de proporcionalidade. In: XXIV Congresso Nacional do CONPEDI. **Direito tributário e financeiro II**. Florianópolis: CONPEDI, 2015. p. 540-556. Disponível em: <http://site.conpedi.org.br/publicacoes/66fsl345/edfu2sd2/Syi9MYmxS4V3TOLQ.pdf>. Acesso em: 20 dez. 2022.

²²⁸ SCHOUERI, Luis Eduardo. **Direito Tributário**. São Paulo: Saraiva Educação, 2021, p. 76.

²²⁹ SCHOUERI, Luis Eduardo. **Direito Tributário**. São Paulo: Saraiva Educação, 2021, p. 76.

²³⁰ SCHOUERI, Luis Eduardo. **Direito Tributário**. São Paulo: Saraiva Educação, 2021, p. 84.

²³¹ BRASIL. **Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966**. Dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios. Brasília, DF, 25 de outubro de 1966.

ideias, existem quatro teorias: a teoria bipartite, a teoria tripartite, a teoria quadripartite e a teoria quinquipartite²³².

Para a teoria bipartite, defendida por Geraldo Ataliba²³³, os tributos seriam divididos em duas categorias básicas, quais sejam, taxas e impostos. Segundo essa concepção, empréstimos compulsórios e contribuições especiais não seriam tipos autônomos de tributos, mas categorias que poderiam ser reconduzidas às espécies básicas, sendo impostos ou taxas. Referida teoria é rejeitada pela maioria da doutrina²³⁴.

Já a teoria tripartite, aceita por Paulo Barros de Carvalho²³⁵ e adotada pelo CTN, considera a existência de três espécies tributárias, quais sejam, impostos, taxas e contribuições de melhoria. Os defensores de referida teoria consideram que empréstimos compulsórios e contribuições especiais não são categorias que se opõe às três espécies tributárias. Embora adotada pelo CTN, essa teoria é minoritária na doutrina e na jurisprudência²³⁶.

No que tange à teoria quadripartite, existiriam quatro espécies tributárias, os impostos, as taxas, as contribuições e os empréstimos compulsórios. De acordo com referida acepção, as contribuições reuniriam na mesma categoria as contribuições de melhoria e as contribuições especiais. Assim como as anteriormente analisadas, referida teoria é refutada pela maior parte da doutrina²³⁷.

A teoria quinquipartite por sua vez, aceita majoritariamente pela doutrina e pela jurisprudência, é a que identifica cinco espécies de tributos, quais sejam, impostos, taxas, contribuições de melhoria, empréstimos compulsórios e contribuições especiais²³⁸.

Impostos são tributos não vinculados a uma contraprestação, incidindo, geralmente, sobre a manifestação de riqueza do sujeito passivo. Sabbag aduz que “imposto é tributo cuja obrigação tem por fato gerador uma situação independente de qualquer atividade estatal específica, relativa à vida do contribuinte, à sua atividade ou a seu patrimônio”²³⁹.

²³² MAZZA, Alexandre. **Manual de direito tributário**. São Paulo: Saraiva Educação, 2022, p. 77.

²³³ ATALIBA, Geraldo. **Hipótese de Incidência Tributária**. 5. ed. São Paulo: Malheiros Editores, 1997, p. 128.

²³⁴ MAZZA, Alexandre. **Manual de direito tributário**. São Paulo: Saraiva Educação, 2022, p. 77

²³⁵ CARVALHO, Paulo de Barros. **Curso de Direito Tributário**. 23. ed. São Paulo: Saraiva, 2011, p. 76.

²³⁶ MAZZA, Alexandre. **Manual de direito tributário**. São Paulo: Saraiva Educação, 2022, p. 78.

²³⁷ MAZZA, Alexandre. **Manual de direito tributário**. São Paulo: Saraiva Educação, 2022, p. 78.

²³⁸ MAZZA, Alexandre. **Manual de direito tributário**. São Paulo: Saraiva Educação, 2022, p. 78.

²³⁹ SABBAG, Eduardo. **Manual de Direito Tributário**. São Paulo: SaraivaJur, 2022, p. 495.

Nessa linha de ideias, Abraham afirma que como consequência do caráter não vinculativo dos impostos, o produto da sua arrecadação ingressa nos cofres públicos sem que haja uma contraprestação estatal correlacionada com a sua cobrança²⁴⁰.

As taxas, por sua vez, são tributos imediatamente vinculados à ação estatal, que se atrelam à atividade pública, e não à ação do particular²⁴¹. Conforme Mazza, “as taxas são tributos vinculados, cobrados com o objetivo de remunerar atividades estatais específicas relativas ao contribuinte”²⁴².

Estas têm como fato gerador o exercício do poder de polícia, bem como a utilização, efetiva ou potencial, de serviços públicos específicos e divisíveis, prestados ao contribuinte ou postos a sua disposição²⁴³. Tem-se, portanto, que as taxas são tributos retributivos ao exercício do poder de polícia e à utilização de serviços públicos, que sejam específicos e divisíveis.

No que tange às contribuições de melhoria, estas caracterizam-se como tributos instituídos para fazer face ao custo de obras públicas de que decorra valorização imobiliária. Possuem como limite total, a despesa realizada e como limite individual, o acréscimo de valor que da obra resultar para cada imóvel beneficiado²⁴⁴.

As contribuições de melhoria configuram-se, portanto, como tributos vinculados cobrados quando da realização de uma obra pública que causa acréscimo no valor do imóvel, localizado nas áreas beneficiadas, direta ou indiretamente pela obra²⁴⁵.

Os empréstimos compulsórios por sua vez, são tributos classificados como extraordinários, de competência privativa da União, criados tão somente por lei complementar, e de arrecadação vinculada a uma destinação específica, relacionada com a sua causa ou pressuposto de criação²⁴⁶.

Segundo Abraham, sua criação pode ocorrer nas seguintes hipóteses:

Sua criação pode ocorrer em duas hipóteses: a) para atender a despesas extraordinárias, decorrentes de calamidade pública, de guerra externa ou sua iminência; b) no caso de investimento público de caráter urgente e de relevante interesse nacional, com observância ao princípio da anterioridade²⁴⁷.

²⁴⁰ ABRAHAM, Marcus. **Curso de direito tributário brasileiro**. Rio de Janeiro: Forense, 2022, p. 350.

²⁴¹ SABBAG, Eduardo. **Manual de Direito Tributário**. São Paulo: SaraivaJur, 2022, p. 509.

²⁴² MAZZA, Alexandre. **Manual de direito tributário**. São Paulo: Saraiva Educação, 2022, p. 84.

²⁴³ SCHOUERI, Luis Eduardo. **Direito Tributário**. São Paulo: Saraiva Educação, 2021, p. 105.

²⁴⁴ BRASIL. **Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966**. Dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios. Brasília, DF, 25 de outubro de 1966.

²⁴⁵ MAZZA, Alexandre. **Manual de direito tributário**. São Paulo: Saraiva Educação, 2022, p. 91.

²⁴⁶ ABRAHAM, Marcus. **Curso de direito tributário brasileiro**. Rio de Janeiro: Forense, 2022, p. 431.

²⁴⁷ ABRAHAM, Marcus. **Curso de direito tributário brasileiro**. Rio de Janeiro: Forense, 2022, p. 431.

Em que pese a previsão de ocorrência de tais hipóteses para sua criação, estas não são fatos geradores dos empréstimos compulsórios, mas circunstâncias constitucionais que autorizam sua instituição, atribuindo-se à lei complementar a definição de seu fato gerador²⁴⁸.

Ademais, faz-se necessário ressaltar que os empréstimos compulsórios são tributos restituíveis, de modo que o valor arrecadado pela União deve ser devolvido aos contribuintes, corrigido monetariamente, no prazo e nas condições fixadas na lei complementar para resgate integral dos valores pagos²⁴⁹. Em síntese, tratam-se assim, de empréstimos forçados, que tem arrecadação vinculada à despesa que fundamentou sua instituição e que são restituídos ao contribuinte.

Por fim, no que diz respeito às contribuições especiais, Mazza afirma que são tributos finalísticos qualificados pela destinação, de modo que o que conferiria identidade à referidas contribuições, diante dos demais tributos, seria a finalidade para a qual são instituídos²⁵⁰.

Para Sabbag, as contribuições especiais são tributos destinados ao financiamento de gastos específicos, que sobrevêm no contexto de intervenção do Estado no campo social e econômico, no cumprimento dos ditames da política de governo²⁵¹.

A Constituição Federal (CF) prevê a criação de diversas contribuições e define qual a finalidade de sua instituição. Estas podem ser instituídas para: a) intervenção no domínio econômico; b) para custeio das categorias profissionais ou econômicas; c) para financiamento da seguridade social; d) para custeio do serviço de iluminação pública; e) para custeio de entidades privadas de serviço social e formação profissional e; f) para custeio da educação básica pública²⁵².

Pontua-se ainda, que as finalidades que justificam a instituição das contribuições, não podem ser confundidas com o fato gerador da respectiva obrigação tributária, o que é definido em apartado na lei²⁵³.

Do exposto, verifica-se que diversas são as espécies tributárias previstas no direito brasileiro, cada qual com suas especificidades. Não obstante, devido ao escopo reduzido do presente trabalho, dispensar-se-á a análise minuciosa das taxas, contribuições

²⁴⁸ MAZZA, Alexandre. **Manual de direito tributário**. São Paulo: Saraiva Educação, 2022, p. 101.

²⁴⁹ MAZZA, Alexandre. **Manual de direito tributário**. São Paulo: Saraiva Educação, 2022, p. 102.

²⁵⁰ MAZZA, Alexandre. **Manual de direito tributário**. São Paulo: Saraiva Educação, 2022, p. 102.

²⁵¹ SABBAG, Eduardo. **Manual de Direito Tributário**. São Paulo: SaraivaJur, 2022, p. 620.

²⁵² MAZZA, Alexandre. **Manual de direito tributário**. São Paulo: Saraiva Educação, 2022, p. 102.

²⁵³ PAULSEN, Leandro. **Curso de Direito Tributário Completo**. São Paulo: SaraivaJur, 2022, p. 68.

de melhoria, empréstimos compulsórios e contribuições especiais, para realizar-se um estudo pormenorizado dos impostos que incidem sobre a atividade produtiva da indústria automobilística brasileira. Referida escolha metodológica justifica-se, eis que os impostos são as espécies de tributo com maior parcela percentual na totalidade da carga tributária incidente no setor automotivo brasileiro.

Iniciar-se-á o presente estudo pelos impostos de competência da União, também denominados de impostos federais, que encontram previsão no artigo 153 da CF. Conforme estabelece referido artigo, é de competência privativa da União, dentre outros, a instituição do imposto de importação (II), do imposto de exportação (IE), do imposto de renda (IR) e do imposto sobre produtos industrializados (IPI)²⁵⁴.

O imposto de importação, como já mencionado anteriormente, é um tributo de competência privativa da União, que possui as seguintes características: a) trata-se de imposto real, eis que incide sobre as mercadorias sem levar em consideração elementos e condições especiais do contribuinte; b) configura-se como imposto indireto, vez que comporta o fenômeno da repercussão econômica, ao permitir o repasse da carga fiscal ao consumidor final; c) tem incidência monofásica, por incidir em um único momento, qual seja, entrada da mercadoria no território nacional; e d) natureza ordinária, já que integrar de forma permanente o sistema tributário nacional²⁵⁵.

Este tem como fato gerador a entrada de produtos estrangeiros no território nacional, e é atualmente regulado pelo Decreto nº 6.759/2009²⁵⁶. Nesse ínterim, segundo Paulsen, considera-se ocorrido o fato gerador:

Considera-se ocorrido o fato gerador, como regra, na data do registro da declaração de importação (aspecto temporal), realizado eletronicamente através do Sistema Integrado de Comércio Exterior (SISCOMEX). A declaração é exigida para instrumentalizar o controle aduaneiro e viabilizar o desembaraço do produto importado²⁵⁷.

Para o autor, o imposto de importação incidiria assim, sobre a “entrada no território nacional, para incorporação à economia interna, de bem destinado ou não ao comércio, produzido, pela natureza ou pela ação humana, fora do território nacional”²⁵⁸.

²⁵⁴ BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF, 05 out. 1988.

²⁵⁵ ABRAHAM, Marcus. **Curso de direito tributário brasileiro**. Rio de Janeiro: Forense, 2022, p. 353.

²⁵⁶ ABRAHAM, Marcus. **Curso de direito tributário brasileiro**. Rio de Janeiro: Forense, 2022, p. 352.

²⁵⁷ PAULSEN, Leandro. **Curso de Direito Tributário Completo**. São Paulo: SaraivaJur, 2022, p. 202.

²⁵⁸ PAULSEN, Leandro. **Curso de Direito Tributário Completo**. São Paulo: SaraivaJur, 2022, p. 502.

O imposto de exportação por sua vez, é um imposto federal cuja hipótese de incidência enuncia a “exportação, para o exterior, de produtos nacionais ou nacionalizados”²⁵⁹. Por exportação, compreende-se, o envio de produto para fora do território nacional²⁶⁰.

Referido imposto tem sua normatização infraconstitucional pelo Decreto-lei nº 1.578/11, que prevê como fato gerador a saída de produtos nacionais ou nacionalizados do território brasileiro²⁶¹. Considera-se ocorrido o fato gerador no momento do registro da exportação junto ao Sistema Integrado de Comércio Exterior (SISCOMEX). Nacionais são os produtos produzidos no território nacional, enquanto nacionalizados são os produtos produzidos fora, mas importados para o território nacional para uso industrial, comercial ou consumo²⁶².

O contribuinte do imposto de exportação é o exportador, assim considerada qualquer pessoa que promova a saída do produto do território nacional, ou quem a lei a ele equiparar²⁶³.

Nesse íterim, importante pontuar, que o imposto de exportação, assim como o imposto de importação são tributos incidentes sobre a atividade da indústria automobilística brasileira. O primeiro incide quando da exportação pelas empresas do setor automotivo brasileiro de veículos produzidos por estas. O segundo, em contrapartida, incide na importação de peças e demais produtos necessários para a atividade produtiva dessa indústria.

No que tange ao imposto de renda, estabelece o artigo 153, III, da CF, que compete à União instituir imposto sobre a renda e proventos de qualquer natureza²⁶⁴. Renda, seria, conforme Paulsen, o acréscimo patrimonial produto do capital ou do trabalho, já proventos, por sua vez, seriam os acréscimos patrimoniais decorrentes de uma atividade que já cessou. Para o autor, o acréscimo patrimonial seria, portanto, o elemento comum e nuclear dos conceitos de renda e de proventos²⁶⁵.

²⁵⁹ MAZZA, Alexandre. **Manual de direito tributário**. São Paulo: Saraiva Educação, 2022, p. 270.

²⁶⁰ PAULSEN, Leandro. **Curso de Direito Tributário Completo**. São Paulo: SaraivaJur, 2022, p. 511.

²⁶¹ ABRAHAM, Marcus. **Curso de direito tributário brasileiro**. Rio de Janeiro: Forense, 2022, p. 358.

²⁶² PAULSEN, Leandro. **Curso de Direito Tributário Completo**. São Paulo: SaraivaJur, 2022, p. 206.

²⁶³ MAZZA, Alexandre. **Manual de direito tributário**. São Paulo: Saraiva Educação, 2022, p. 271.

²⁶⁴ BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF, 05 out. 1988.

²⁶⁵ PAULSEN, Leandro. **Curso de Direito Tributário Completo**. São Paulo: SaraivaJur, 2022, p. 435.

O CTN define como fato gerador do imposto de renda “a aquisição da disponibilidade econômica ou jurídica”²⁶⁶, que para Mazza se traduziria em qualquer acréscimo patrimonial observado em determinado período²⁶⁷.

Disponibilidade econômica consiste no recebimento efetivo do valor a ser acrescentado no patrimônio do contribuinte. Já a disponibilidade jurídica por sua vez, que também é fato gerador do imposto de renda, se dá quando ocorre o crédito do valor, com a disponibilidade ao contribuinte, ainda que não esteja ainda efetivamente incorporado ao seu patrimônio²⁶⁸.

Caparroz afirma que o imposto de renda se trata do imposto federal mais importante, que se divide em Imposto de Renda das Pessoas Físicas (IRPF), Imposto de Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) e Imposto de Renda Retido na Fonte (IRRF). Segundo o autor, para as pessoas físicas o imposto de renda incide sobre o conceito de rendimento tributável, enquanto para pessoas jurídicas, como é o caso das empresas que compõem o setor automotivo brasileiro, a tributação decorre da noção de receita²⁶⁹.

No que diz respeito ao imposto sobre produtos industrializados, faz-se necessário compreender inicialmente a sua terminologia. Produto, segundo Paulsen, é qualquer bem, produzido pela natureza ou pelo homem. Já o termo industrializado, designaria o que se industrializou, o que foi objeto de indústria²⁷⁰.

Conforme Coêlho, constituiria industrialização toda operação física, química, mecânica ou técnica, que modifica a natureza do produto, sua finalidade ou que o aperfeiçoe para o consumo²⁷¹.

Referido tributo tem como fato gerador a saída do produto industrializado do estabelecimento industrial, bem como o desembaraço aduaneiro e a arrematação de produtos apreendidos e levados a leilão²⁷².

Não obstante, a simples industrialização de um produto e a sua saída do estabelecimento produtor, não configuram por si só, a hipótese de incidência do imposto

²⁶⁶ BRASIL. **Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966**. Dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios. Brasília, DF, 25 de outubro de 1966.

²⁶⁷ MAZZA, Alexandre. **Manual de direito tributário**. São Paulo: Saraiva Educação, 2022, p. 272.

²⁶⁸ MAZZA, Alexandre. **Manual de direito tributário**. São Paulo: Saraiva Educação, 2022, p. 273.

²⁶⁹ CAPARROZ, Roberto. **Direito Tributário**. São Paulo: SaraivaJur, 2022, p. 330.

²⁷⁰ PAULSEN, Leandro. **Curso de Direito Tributário Completo**. São Paulo: SaraivaJur, 2022, p. 182.

²⁷¹ COÊLHO, Sasha Calmon Navarro. **Curso de direito tributário brasileiro**. Rio de Janeiro: Forense, 2022, p. 237.

²⁷² BRASIL. **Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966**. Dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios. Brasília, DF, 25 de outubro de 1966.

sobre produtos industrializados. Para que se esteja diante da ocorrência do fato gerador, deve ser levada em consideração a circulação econômica do produto, com a transferência de propriedade do fabricante ou equiparado, para terceiros²⁷³.

Assim, como ensina Caparroz, para que se concretize a hipótese de incidência do imposto sobre produtos industrializados, faz-se necessário a “realização de negócio jurídico translativo de posse ou propriedade, como único meio capaz de ensejar a circulação econômica que a inteligência da matriz constitucional determina”²⁷⁴.

Nessa linha de ideias, Paulsen afirma que o imposto em questão pode ser instituído relativamente a “negócio jurídico que tenha por objeto bem ou mercadoria submetidos por um dos contratantes a processo de industrialização”²⁷⁵.

Resta evidente assim, a incidência de referido tributo sobre a atividade da indústria automobilística brasileira, eis que o imposto sobre produtos industrializados recai sobre as vendas de veículos automóveis, que configura sua hipótese de incidência.

Uma vez analisados os impostos de competência da União incidentes sobre a atividade produtiva da indústria automotiva brasileira, passar-se-á a verificar o imposto de competência dos Estados e do Distrito Federal que recai sobredito setor.

No âmbito de competência estadual e distrital, tem-se como o tributo mais relevante em termos de arrecadação, o imposto sobre a circulação de mercadorias e serviços. Dentre suas principais características, pode-se destacar que este se trata de um imposto indireto, proporcional e real²⁷⁶.

Segundo Abraham, este se configuraria como um imposto indireto vez que:

Dentre suas principais características, podemos destacar que o ICMS se trata de um imposto indireto, uma vez que quem paga ao Fisco (contribuinte de direito) pode regularmente transmitir o respectivo ônus da carga fiscal – repercussão econômica do fato gerador – para um terceiro, que é consumidor final (contribuinte de fato). Na perspectiva jurídica, o imposto indireto compreende uma dualidade de sujeitos, quer dizer, seu fato gerador é uma operação e o contribuinte a pessoa que impulsiona o ciclo econômico, podendo transferir o encargo para outro partícipe do mesmo fato gerador²⁷⁷.

Extrai-se assim, que o contribuinte de direito, como o são as empresas do setor automotivo, podem transferir o ônus da carga fiscal para o terceiro consumidor, que

²⁷³ CAPARROZ, Roberto. **Direito Tributário**. São Paulo: SaraivaJur, 2022, p. 332.

²⁷⁴ CAPARROZ, Roberto. **Direito Tributário**. São Paulo: SaraivaJur, 2022, p. 332.

²⁷⁵ PAULSEN, Leandro. **Curso de Direito Tributário Completo**. São Paulo: SaraivaJur, 2022, p. 182.

²⁷⁶ ABRAHAM, Marcus. **Curso de direito tributário brasileiro**. Rio de Janeiro: Forense, 2022, p. 385.

²⁷⁷ ABRAHAM, Marcus. **Curso de direito tributário brasileiro**. Rio de Janeiro: Forense, 2022, p. 385.

se caracterizaria como contribuinte de fato. Não obstante, caso assim o faça, impactará na competitividade de seus produtos no mercado.

Ainda, o imposto sobre a circulação de mercadorias e serviços se trata de um imposto proporcional, eis que as alíquotas aplicáveis independem da importância tributável, sendo estabelecidas em percentagem constante e invariável. Configura-se como um imposto real, já que incide sobre as mercadorias e serviços, sem considerar especificidades ou condições pessoais do contribuinte²⁷⁸.

Conforme Mazza, este possui cinco fatos geradores distintos, quais sejam: a) operações relativas à circulação de mercadorias; b) prestação de serviços de transporte interestadual e intermunicipal; c) prestação dos serviços de comunicação; d) fornecimento de energia elétrica (art. 155, § 3º, da CF); e) importação de bem ou mercadoria (art. 155, § 2º, IX, a da CF)²⁷⁹. Dentre os fatos geradores mencionados, destacar-se-á o relativo à circulação de mercadorias e à importação de bem ou mercadoria.

No que tange às operações de circulação de mercadoria, para Abraham estas se referem à saída de mercadorias do estabelecimento que envolvam a efetiva transferência da propriedade da mercadoria²⁸⁰. Importa pontuar, que para que haja a incidência do imposto a mercadoria deve circular juridicamente, não apenas de forma física, de modo que é necessária a mudança de propriedade da mercadoria para que o imposto seja devido²⁸¹.

Por sua vez, consideram-se mercadorias as coisas móveis objeto de comércio, adquiridas para revenda até o consumidor final, realizada de forma habitual e com fins comerciais²⁸². Para que seja qualificada como mercadoria, exige-se o intuito comercial da operação. Como aduz Mazza, “a circulação da mercadoria deve ser realizada por pessoa física ou jurídica, que opere com habitualidade ou em volume que caracterize intuito comercial naquele específico ramo de atuação”²⁸³.

Assim, a título exemplificativo, na venda de veículos entre particulares não ocorre o fato gerador do tributo. Não obstante, tem-se hipótese diversa quando da venda de veículos pelas empresas da indústria automobilística, eis que se configura o fato gerador do imposto, qual seja, a circulação de mercadoria, onde ocorre a transferência de

²⁷⁸ ABRAHAM, Marcus. **Curso de direito tributário brasileiro**. Rio de Janeiro: Forense, 2022, p. 385.

²⁷⁹ MAZZA, Alexandre. **Manual de direito tributário**. São Paulo: Saraiva Educação, 2022, p. 298.

²⁸⁰ ABRAHAM, Marcus. **Curso de direito tributário brasileiro**. Rio de Janeiro: Forense, 2022, p. 386.

²⁸¹ MAZZA, Alexandre. **Manual de direito tributário**. São Paulo: Saraiva Educação, 2022, p. 299.

²⁸² ABRAHAM, Marcus. **Curso de direito tributário brasileiro**. Rio de Janeiro: Forense, 2022, p. 386.

²⁸³ MAZZA, Alexandre. **Manual de direito tributário**. São Paulo: Saraiva Educação, 2022, p. 300.

propriedade dos veículos para o consumidor final, por pessoa jurídica que opera com habitualidade e volume que caracteriza intuito comercial.

No que diz respeito ao imposto sobre a circulação de mercadorias e serviços incidente sobre a importação, também chamado de ICMS-Importação, tem-se que este incide “sobre a entrada de bem ou mercadoria importados do exterior por pessoa física ou jurídica, ainda que não seja contribuinte habitual do imposto, qualquer que seja a sua finalidade”²⁸⁴.

Na hipótese acima mencionada, evidente assim, que para além do imposto de importação já incidente sobre a importação de peças e demais produtos necessários para a atividade produtiva da indústria automobilística, recairá também o imposto sobre a circulação de mercadorias e serviços, o que implica em maiores gastos e perda da competitividade de referido setor.

De todo o exposto, verifica-se que incide sobre a atividade produtiva da indústria automobilística brasileira, tributos de competência federal, quais sejam, o imposto de importação, o imposto de exportação, o imposto de renda e o imposto sobre produtos industrializados, bem como tributo de competência estadual/distrital, qual seja, o imposto sobre a circulação de mercadorias e serviços.

2.3 Impacto da carga tributária na competitividade da indústria automobilística brasileira

Vistos os tributos incidentes sobre a atividade produtiva da indústria automobilística brasileira, passar-se-á a verificar qual o impacto da carga tributária na competitividade desta. Para tanto, inicialmente, verificar-se-á qual a importância desta para a economia nacional.

De acordo com Cândido, Cario e Shima, a indústria automobilística é heterogênea e diversificada, com capacidade de produção de diversos tipos de veículos terrestres. Esta é composta de segmentos de automóveis de passeio, veículos comerciais leves, utilitários, caminhões e ônibus²⁸⁵.

²⁸⁴ BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF, 05 out. 1988.

²⁸⁵ CANDIDO, Gustavo Bacciotti; CARIO, Silvio A. F.; SHIMA, Walter. A internacionalização da indústria automobilística brasileira: dinâmica produtiva e estratégias de mercado. **Revista Catarinense de Economia**, v. 4, n. 1, p. 126, 7 set. 2021.

Segundo dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA), a Indústria Automobilística Brasileira emprega atualmente, de forma direta e indireta, 1,2 milhão de pessoas. Esta é composta por 27 fabricantes, 486 empresas associadas ao Sindipeças e 4.897 concessionárias. Além disso, possui 57 unidades industriais instaladas no país, em 9 Estados e 39 Municípios²⁸⁶.

Em consonância com supracitados dados, Gabriel, Schneider, Skrobot e Souza, afirmam que o Brasil apresenta um grande mercado doméstico efetivo e potencial, completo parque industrial, sólida base de engenharia relacionada à indústria automotiva e uma rede de concessionários com grande capilaridade nacional²⁸⁷.

O setor automotivo brasileiro tem capacidade instalada de produção de 4,5 milhões de autoveículos e de 125 mil máquinas agrícolas e rodoviárias. Configura-se, ainda, no ranking mundial de autoveículos, como o 9º produtor e o 7º mercado interno²⁸⁸.

No ano de 2019, teve uma participação de 20% na indústria de transformação, que corresponde a 2,5% do total do PIB nacional. Ademais, somente no ano de 2020, gerou R\$ 62,5 bilhões em tributos diretos²⁸⁹. No ano anterior, o valor foi ainda mais expressivo, tendo sido gerados R\$ 79,1 bilhões em tributos diretos²⁹⁰.

Em 2021, o setor produziu, no qual inclui-se automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus, 2.248.253 veículos, dos quais 2.119.851 ingressaram no mercado interno e 376.383 foram exportados²⁹¹.

²⁸⁶ ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2022**. 2022, p. 4. Disponível em: <https://anfavea.com.br/site/>. Acesso em: 31 out. 2022.

²⁸⁷ GABRIEL, Luciano F.; SCHNEIDER, Ariane H.; SKROBOT, Fabiana C. C.; SOUZA, Marília de. **Uma análise da indústria automobilística no Brasil e a demanda de veículos automotores: algumas evidências para o período recente**. 2011. Disponível em: <https://www.anpec.org.br/encontro/2011/inscricao/arquivos/000-4d87ea200247ecc320a7f5cc7ca6e2c.pdf>. Acesso em: 09 nov. 2022.

²⁸⁸ ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2022**. 2022, p. 4. Disponível em: <https://anfavea.com.br/site/>. Acesso em: 31 out. 2022.

²⁸⁹ ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2022**. 2022, p. 4. Disponível em: <https://anfavea.com.br/site/>. Acesso em: 31 out. 2022.

²⁹⁰ ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2021**. 2021, p. 4. Disponível em: <https://anfavea.com.br/site/>. Acesso em: 10 nov. 2022.

²⁹¹ ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2022**. 2022, p. 123. Disponível em: <https://anfavea.com.br/site/>. Acesso em: 31 out. 2022.

Importa ressaltar ainda, que este tem importante participação na estrutura industrial mundial e devido aos seus encadeamentos, seu desempenho pode afetar de forma significativa a produção de outros setores industriais²⁹².

Nessa linha de ideias, Gabriel, Schneider, Skrobot e Souza aduzem que “o setor automotivo envolve uma participação ampla e significativa de subsetores com ligações para trás e para frente na cadeia produtiva”²⁹³.

Além disso, é, conforme Casotti e Goldenstein, grande difusor e criador de inovações:

Além da importância na economia, a indústria automobilística tem sido precursora no desenvolvimento de novas tecnologias e, mais notadamente, em novos modelos de gestão fabril. No último século, ela foi o berço das principais mudanças ocorridas no processo produtivo de toda a cadeia industrial, fundando o que, hoje, conhecemos como Indústria Moderna²⁹⁴.

Em consonância com supracitado entendimento, Cândido, Cario e Shima afirmam que a indústria automobilística “impacta fortemente em diversos setores da economia pelo elevado peso do valor agregado dos seus componentes (alta intensidade tecnológica)”, de modo a formar uma rede integrada de fornecedores e desenvolvedores de tecnologias específicas. Ao mesmo tempo, esta impactaria em setores básicos, diante da elevada demanda nos setores de mineração, siderurgia, energia e produção de água, e consequentemente no nível do emprego²⁹⁵.

Entretanto, em que pese a importância desta, esta tem enfrentado dificuldades no que tange à competitividade de seus produtos. Pesquisa comparativa da competitividade Brasil x México, produzido pela consultoria PwC, concluiu que produzir um carro no México custa 18% a menos que no Brasil. Se aplicados os tributos de cada

²⁹² BRASIL. MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Setor Automotivo**. 2020. Disponível em: [²⁹³ GABRIEL, Luciano F.; SCHNEIDER, Ariane H.; SKROBOT, Fabiana C. C.; SOUZA, Marília de. **Uma análise da indústria automobilística no Brasil e a demanda de veículos automotores: algumas evidências para o período recente**. 2011. Disponível em: <https://www.anpec.org.br/encontro/2011/inscricao/arquivos/000-4d87ea200247ecc320a7f5cc7ca6e2c.pdf>. Acesso em: 09 nov. 2022.](http://www.mdic.gov.br/index.php/competitividade-industrial/setor-automotivo#:~:text=A%20ind%C3%BAria%20automobil%C3%ADstica%20brasileira%2C%20em,n%C3%BAmeros%2C%20pode%20ser%20assim%20resumida%3A&text=Participa%C3%A7%C3%A3o%20de%2022%2C%25%20no,produtor%20e%208%C2%BA%20mercado%20interno. Acesso em: 01 jul. 2021.</p>
</div>
<div data-bbox=)

²⁹⁴ CASOTTI, Bruna Pretti; GOLDENSTEIN, Marcelo. **Panorama do setor automotivo: as mudanças estruturais da indústria e as perspectivas para o Brasil**. BNDES Setorial, Rio de Janeiro, n. 28, p. 149, set. 2008.

²⁹⁵ CANDIDO, Gustavo Bacciotti; CARIO, Silvio A. F.; SHIMA, Walter. A internacionalização da indústria automobilística brasileira: dinâmica produtiva e estratégias de mercado. **Revista Catarinense de Economia**, v. 4, n. 1, p. 126, 7 set. 2021.

país, a diferença final de custo chegaria a 44%. O estudo apontou ainda que em um cenário de importação para o Brasil, o veículo mexicano continuaria mais competitivo que um veículo nacional em 12%²⁹⁶.

Segundo pesquisa realizada pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), o Brasil ocupa no fator tributação, entre 18 países²⁹⁷, a 17ª posição no que tange à competitividade, à frente apenas da Argentina. Conforme esta, no ano de 2017, a carga tributária no Brasil representou quase um terço, 32,3%, do PIB²⁹⁸.

A carga tributária brasileira também é uma das mais elevadas quando medida em relação ao lucro das empresas. No ano de 2019, o montante de impostos e contribuições pagos pelas empresas brasileiras, representou 65,1% do seu lucro²⁹⁹.

De acordo com o estudo realizado pela ANFAVEA, no ano de 2020, a participação dos tributos sobre automóveis no preço ao consumidor era de 30,4% no Brasil, contra 18% na Itália, 17,3% na Espanha, 16,7% no Reino Unido e na França, 16% na Alemanha, 11,5% no Japão e 6,8% nos Estados Unidos da América³⁰⁰.

Nessa linha de ideias, a Gerência-Executiva de Pesquisa e Competitividade da CNI, afirmou que “no Brasil, o sistema tributário reduz a competitividade, é complexo, o que o torna oneroso para as empresas, distorce os preços relativos e, conseqüentemente, a alocação de recursos em detrimento das atividades com maior agregação de valores”³⁰¹.

Ainda, de acordo com a pesquisa realizada pela CNI, no que diz respeito à qualidade do sistema tributário, o Brasil encontra-se na última colocação³⁰². O Banco Mundial estima que no país são gastas, por ano, 2038 horas para que uma empresa preencha os documentos necessários e pague os impostos devidos, o que equivale a aproximadamente 85 dias gastos para a manutenção da conformidade fiscal³⁰³. Segundo

²⁹⁶ ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2021**. 2021, p. 14. Disponível em: <https://anfavea.com.br/site/>. Acesso em: 10 nov. 2022.

²⁹⁷ A pesquisa foi realizada junto aos seguintes países: África do Sul, Argentina, Áustria, Brasil, Canadá, Colômbia, Coréia do Sul, Chile, China, Espanha, Índia, Indonésia, México, Peru, Polônia, Rússia, Tailândia e Turquia.

²⁹⁸ CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Competitividade Brasil 2019-2020**. Brasília: CNI, 2020, p. 24.

²⁹⁹ CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Competitividade Brasil 2019-2020**. Brasília: CNI, 2020, p. 24.

³⁰⁰ ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2022**. 2022, p. 40. Disponível em: <https://anfavea.com.br/site/>. Acesso em: 31 out. 2022.

³⁰¹ CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Competitividade em foco**. Brasília: CNI, 2019.

³⁰² CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Competitividade Brasil 2019-2020**. Brasília: CNI, 2020, p. 24.

³⁰³ MONTEIRO, Guilherme Fowler A. Empreendedorismo e Instituições. In: YEUNG, Luciana (org.). **Análise Econômica do Direito: temas contemporâneos**. São Paulo: Actual, 2020. Cap. 3. p. 70.

a instituição, a média global para cálculos de tributos é de 231 funcionários/hora por ano, entretanto no Brasil esse número sob para 2.507 funcionários/hora por ano³⁰⁴.

Para Monteiro, para além do tempo gasto, existem ineficiências associadas à resolução de divergências na interpretação de questões tributárias, tanto na via administrativa quanto judicial. Estas tendem a gerar insegurança, o que dificulta o planejamento dos negócios e faz surgir custos não previstos pela firma³⁰⁵.

A complexidade tributária reverte-se em custos para as firmas, que ao invés de alocarem recursos para atividades com maior valor agregado, precisam realocá-los para que haja o pagamento e processamento dos tributos³⁰⁶.

Nesse ínterim, segundo o estudo realizado pelo CNI, a fim de avaliar-se os custos industriais, o custo de produção para a indústria nacional avançou 8,5% na variação do acumulado entre 2019 e 2020³⁰⁷.

De acordo com estudo realizado pela Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP), 1,2% do faturamento industrial, que equivale a R\$ 37 bilhões por ano, é gasto com o cálculo e processamento de tributos. Somente no setor automotivo, o gasto é de R\$ 2,3 bilhões por ano³⁰⁸.

Como reflexo dos fatores acima elencados, o setor automotivo brasileiro enfrentou seu momento de maior crise ao longo da década iniciada em 2010³⁰⁹. Segundo Luiz Carlos Moraes, Ex-Presidente da ANFAVEA, o setor teve uma queda inesperada em 2015/2016, o que dificultou a lenta recuperação no triênio de 2017 a 2019. Em que pese o início de 2020 sugerir a continuidade da retomada de crescimento, esta não se confirmou, diante da pandemia de COVID-19 a partir de março daquele ano³¹⁰.

³⁰⁴ ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2021**. 2021, p. 14. Disponível em: <https://anfavea.com.br/site/>. Acesso em: 10 nov. 2022.

³⁰⁵ MONTEIRO, Guilherme Fowler A. Empreendedorismo e Instituições. In: YEUNG, Luciana (org.). **Análise Econômica do Direito: temas contemporâneos**. São Paulo: Actual, 2020. Cap. 3. p. 70.

³⁰⁶ CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Competitividade em foco**. Brasília: CNI, 2019.

³⁰⁷ CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Indicador de Custos Industriais**. Brasília: CNI, 2020, p. 6.

³⁰⁸ ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2021**. 2021, p. 14. Disponível em: <https://anfavea.com.br/site/>. Acesso em: 10 nov. 2022.

³⁰⁹ ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2020**. 2020, p. 12. Disponível em: <http://www.anfavea.com.br/anuario2020/anuario.pdf>. Acesso em: 12 jul. 2021.

³¹⁰ ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2021**. 2021, p. 12. Disponível em: <https://anfavea.com.br/site/>. Acesso em: 10 nov. 2022.

Esta informação confirma-se pela análise dos dados disponibilizados pela Associação, no Anuário da Indústria Automobilística Brasileira de 2022, onde verifica-se que no ano de 2020, o faturamento líquido do setor foi de US\$ 39,6 bilhões, menor valor desde o ano de 2005. Referido valor representa uma queda de 33,1% do faturamento no comparativo com o ano de 2019 e de 36% no comparativo com o ano de 2018³¹¹.

Conforme Luiz Carlos Moraes, supracitado Ex-Presidente da ANFAVEA:

As vendas ao mercado interno fecharam o ano de 2020 com 2.058.437 unidades, uma queda de 26,2%, que nos fez perder a sexta posição no ranking global para a França. A produção de 2.014.055 autoveículos encolheu 31,6%, deixando a indústria automobilística com uma ociosidade técnica de aproximadamente 3 milhões de unidades. No ranking global, fomos superados pela Espanha, caindo para a nona colocação. Já as exportações de 324.330 unidades foram as piores desde 2002, um retrocesso de quase duas décadas. Em valores, a receita do nosso setor de US\$ 7,4 bilhões foi menos da metade dos US\$ 15,9 bilhões exportados em 2017³¹².

Ainda, do exame das informações disponibilizadas na Plataforma ComexVis, do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, depreende-se que, no comparativo entre 2019 e 2020, houve uma queda de 29% no valor gerado pela exportação de veículos automóveis de passageiros. Referido valor já advém de uma queda de 25,7% na variação entre os anos de 2018 e 2019³¹³.

Já, no que tange ao comparativo entre 2020 e 2021, houve um acréscimo de 20,8% no valor gerado pela exportação de veículos automóveis de passageiros, o que apesar indicar um reaquecimento das exportações do setor, representa ainda uma diminuição de 51% em relação ao ano de 2017³¹⁴.

No ano de 2017 o valor gerado pela exportação de veículos automóveis de passageiros foi de US\$ 6,7 bilhões, seguido por US\$ 5,1 bilhões em 2018, US\$ 3,8 bilhões em 2019, US\$ 2,7 bilhões em 2020 e US\$ 3,3 bilhões em 2021³¹⁵. Referidos valores

³¹¹ ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2022**. 2022, p. 30. Disponível em: <https://anfavea.com.br/site/>. Acesso em: 31 out. 2022.

³¹² ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2021**. 2021, p. 12. Disponível em: <https://anfavea.com.br/site/>. Acesso em: 10 nov. 2022.

³¹³ BRASIL. MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS. **Veículos automóveis de passageiros**. 2021. Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/comex-vis>. Acesso em: 07 mar. 2022.

³¹⁴ BRASIL. MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS. **Veículos automóveis de passageiros**. 2021. Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/comex-vis>. Acesso em: 07 mar. 2022.

³¹⁵ BRASIL. MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS. **Veículos automóveis de passageiros**. 2021. Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/comex-vis>. Acesso em: 07 mar. 2022.

refletem a diminuição da quantidade de autoveículos (automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus) exportados. No ano de 2017 foram exportados 784.749 autoveículos, seguido por 643.421 em 2018, 440.348 em 2019, 330.354 em 2020 e 384.384 em 2021³¹⁶.

Ainda, no que tange à exportação de veículos automóveis de passageiros, verifica-se que 39% das exportações foram destinadas à Argentina, 5,2% ao Uruguai, 3,4% ao Paraguai e 1,5% à Bolívia. Juntos, os países Partes do MERCOSUL, representam 49,1% das exportações do Brasil de veículos automóveis de passageiros no ano de 2021³¹⁷.

Já no que diz respeito à importação no ano de 2021, de veículos automóveis de passageiros ao Brasil, de países da América Latina e da Europa, depreende-se que 50% das importações advêm da Argentina, 8,6% da Alemanha, 3,1% do Reino Unido, 3% da Eslováquia, 2,2% da Bélgica, 1,5% da Hungria, 1,2% da Itália, 0,91% da Suécia, 0,73% da Áustria, 0,60% da Suíça, 0,33% da França, 0,24% da Holanda e 0,068% da Finlândia. As importações advindas da América Latina representam US\$ 1,48 bilhão, enquanto as provenientes da Europa atingiram em 2021, a marca de US\$ 665 milhões³¹⁸.

Diante deste complexo contexto, existem posicionamentos favoráveis, bem como contrários à ratificação do Acordo. Aqueles que se posicionam contrariamente, aduzem que o Acordo culminará numa desindustrialização e precarização da indústria nacional. Segundo estes, o Brasil se tornaria um mero exportador de matéria prima, enquanto aumentaria a importação de produtos manufaturados e com alto valor agregado.

Conforme Goitia, os setores industriais brasileiros seriam prejudicados pela perda de proteção tarifária, bem como pela falta de competitividade dos produtos manufaturados nacionais, ante a alta carga tributária imposta ao setor no mercado interno³¹⁹.

³¹⁶ ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2022**. 2022, p. 60. Disponível em: <https://anfavea.com.br/site/>. Acesso em: 31 out. 2022.

³¹⁷ BRASIL. MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS. **Veículos automóveis de passageiros**. 2021. Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/comex-vis>. Acesso em: 07 mar. 2022.

³¹⁸ BRASIL. MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS. **Veículos automóveis de passageiros**. 2021. Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/comex-vis>. Acesso em: 07 mar. 2022.

³¹⁹ GOITIA, Vladimir. **Acordo Mercosul-UE favorece Agro, mas afeta até setores como genéricos**. Uol, São Paulo, 28 jun. 2019. Economia. Disponível em: <<https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2019/06/28/acordo-mercosul-e-uniao-europeia-pros-contras.html>>. Acesso em: 10 nov. 2021.

Távora afirma que caso não haja uma reforma tributária, aliada à redução do Custo Brasil, haverá potencial perda para o setor industrial³²⁰. Na mesma linha de ideias, em entrevista à Rede TVT, Igor Fuser, Professor de Relações Internacionais da Universidade Federal do ABC (UFABC), afirma que o Acordo pode significar o fechamento de indústrias e a perda de empregos³²¹.

Noutro vértice, para Dal Maso, consultor legislativo do Senado e Professor de Direito Internacional, o Acordo pode ser favorável ao setor e inclusive beneficiá-lo com investimentos em tecnologia por parte da UE, caso haja um planejamento estratégico até a sua entrada em vigor³²².

Luiz Carlos Moraes, Ex-Presidente da ANFAVEA, afirmou no que diz respeito à redução da tarifa de importação, que o setor automotivo apoia a abertura de mercado, a qual pode favorecer as exportações e trocas comerciais, desde que haja, entretanto, uma contrapartida do governo para a redução do Custo Brasil³²³.

O chamado Custo Brasil é, conforme definição da CNI, a expressão utilizada para referir-se a um conjunto de dificuldades estruturais, burocráticas, trabalhistas e econômicas que dificultam o crescimento do país, “influenciam negativamente o ambiente de negócios, encarecem os preços dos produtos nacionais e custos de logística, comprometem investimentos e contribuem para uma excessiva carga tributária”³²⁴.

O Senado Federal define o Custo Brasil como:

Denominação genérica dada a uma série de custos de produção, ou despesas incidentes sobre a produção, que tornam difícil ou desvantajoso para o exportador brasileiro colocar seus produtos no mercado internacional, ou então tornam inviável ao produtor nacional competir com os produtos importados. Tais custos estariam relacionados com aspectos legais de toda sorte como os da legislação trabalhista (que gera pesados encargos sociais); institucionais (excesso de burocracia para a instalação de empresas ou para a exportação de produtos); tributários (excesso de impostos, contribuições e taxas) sobre

³²⁰ TÁVORA, Fernando Lagares. **Acordo Mercosul-União Europeia: riscos e oportunidades para o agronegócio brasileiro** (Parte II – Estrutura, Ofertas e Impactos econômicos projetados do Acordo de Associação Mercosul- União Europeia). Brasília: Núcleo de Estudos e Pesquisas/ CONLEG/Senado, dez. 2019 (Texto para Discussão nº 268), p. 28-29. Disponível em: www.senado.leg.br/estudos. Acesso em: 2 nov. 2021.

³²¹ REDE TVT. **Acordo com europeus é péssimo para o Brasil**. 2019. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?time_continue=272&v=ZGfwLl6TFQA&feature=emb_logo&ab_channel=vejapontocom. Acesso em: 10 nov. 2021.

³²² TV SENADO. **Acordo Mercosul-União Europeia**. 2019. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=CGx3Bn83um4&ab_channel=TVSenado. Acesso em: 10 nov. 2021.

³²³ ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. **Anuário da Indústria Automotilística Brasileira 2021**. 2021, p. 12. Disponível em: <https://anfavea.com.br/site/>. Acesso em: 10 nov. 2022.

³²⁴ CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Entenda o que é Custo Brasil e como ele impacta o país**. Disponível em: <https://www.portaldaindustria.com.br/industria-de-a-z/o-que-e-custo-brasil/>. Acesso em: 14 nov. 2022.

produtos que direta ou indiretamente participam das exportações ou sofrem concorrência de produtos estrangeiros; de infraestrutura (falta de estradas de rodagem bem conservadas, deficiência de estradas de ferro e de hidrovias, comunicações deficientes e caras, além de portos e aeroportos ineficientes e de alto custo operacional); corporativas (domínio de sindicatos de trabalhadores sobre certos tipos de atividade, dificultando a incorporação do progresso técnico e o aumento da produtividade), entre outros³²⁵.

Assim, poder-se-ia definir o Custo Brasil, como os custos decorrentes de entraves institucionais, de infraestrutura e corporativos, que em conjunto com os encargos da legislação trabalhista e tributária, encarecem os produtos nacionais e assim minimizam a sua competitividade.

Em estudo comparativo entre o Brasil e Estados Membros da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), encomendado pelo Ministério da Economia, verificou-se que as empresas brasileiras pagam R\$ 1,5 trilhão a mais para realizarem seus negócios, quando comparadas com as empresas dos demais Estados objeto da pesquisa. Referido valor equivale a 20,5% do PIB nacional³²⁶.

Evidente assim, que a elevada carga tributária, um dos elementos que compõem o chamado Custo Brasil, impacta negativamente no ambiente de negócios, gerando custos para as firmas, de modo a onerar a produção e consequentemente reduzir a competitividade de seus produtos.

Nesse ínterim, a indústria automobilística brasileira, tem sido afetada pela alta carga tributária incidente sobre sua atividade produtiva, a qual tem redundado na falta de competitividade de seus produtos. Como decorrência deste fenômeno, tem-se verificado uma queda nas vendas no mercado nacional e internacional de veículos automóveis produzidos no país, o que resta perceptível da análise dos números do faturamento e das exportações do setor.

³²⁵ SENADO FEDERAL. **Manual de Comunicação da Secom: Custo Brasil**. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/manualdecomunicacao/guia-de-economia/custo-brasil>. Acesso em: 14 nov. 2022.

³²⁶ CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Entenda o que é Custo Brasil e como ele impacta o país**. Disponível em: <https://www.portaldaindustria.com.br/industria-de-a-z/o-que-e-custo-brasil/>. Acesso em: 14 nov. 2022.

3. POTENCIAIS IMPACTOS COMERCIAIS DO ACORDO NA VENDA DE VEÍCULOS AUTOMÓVEIS NO SETOR AUTOMOTIVO BRASILEIRO

Realizado o exame do Acordo de Associação MERCOSUL - UE e do panorama atual da indústria automobilística brasileira, passou-se a verificar quais os potenciais impactos comerciais do Acordo na venda de veículos automóveis no setor automotivo brasileiro. Para tanto, inicialmente analisou-se o Acordo sob a ótica da teoria da dependência centro-periferia, e se averiguou as potenciais externalidades deste no setor automotivo brasileiro, para, por fim, investigar de que modo a redução da carga tributária e a simplificação da legislação respectiva, pode ser uma alternativa propulsora de competitividade.

3.1 Acordo de Associação MERCOSUL – UE sob a ótica da teoria da dependência centro-periferia

Antes de se analisar o Acordo de Associação entre o MERCOSUL e a UE sob a ótica da teoria da dependência, faz-se necessário compreender o conceito de crescimento econômico e desenvolvimento, e a distinção entre estes, bem como o que dispõe a teoria em comento.

A ciência econômica, sob a perspectiva social, objetiva o estudo das condições sob as quais uma nação consegue melhorar a qualidade de vida de seus cidadãos. Nesse diapasão, o desenvolvimento é, em síntese, o conceito que representa esse processo de melhoria da qualidade de vida das pessoas³²⁷.

Cumpre pontuar, que o desenvolvimento se diferencia do crescimento econômico. Este último, se refere ao aumento da renda nacional, pelo que se trata de um processo quantitativo. Verifica-se o crescimento econômico de um país, quando o seu PIB se eleva. Esse é composto pelo somatório dos bens e serviços finais produzidos em uma economia, durante determinado período e com base na moeda corrente³²⁸.

³²⁷ BRAGA, Bernardo Piccoli Medeiros; SILVA, Ernani João. **Uma reflexão introdutória sobre o Brasil e sua formação econômica**. Curitiba: Editora Intersaberes, 2016, p. 213.

³²⁸ BRAGA, Bernardo Piccoli Medeiros; SILVA, Ernani João. **Uma reflexão introdutória sobre o Brasil e sua formação econômica**. Curitiba: Editora Intersaberes, 2016, p. 213.

O desenvolvimento por sua vez, se trata de um conceito mais amplo, que conforme já exposto, envolve a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos daquele país, sendo assim, um processo qualitativo³²⁹.

Faz-se necessário ressaltar, que o desenvolvimento não é necessariamente consequência do crescimento econômico. Isso porque, para que um país subdesenvolvido se torne desenvolvido, o crescimento econômico é necessário, mas não suficiente. Para que haja o desenvolvimento de uma nação subdesenvolvida é necessário que para além de crescer, esta cresça com distribuição de renda e aplicação de recursos em áreas que promovam maior qualidade de vida na sociedade como um todo³³⁰.

Nessa linha de ideias, Amartya Sen afirma que o crescimento econômico não pode ser considerado um fim em si mesmo, eis que o desenvolvimento de uma sociedade está relacionado sobretudo com a melhora da vida e das liberdades de cada indivíduo³³¹.

O autor entende o desenvolvimento como liberdade, pelo que as liberdades dos indivíduos seriam os elementos constitutivos básicos do desenvolvimento. Cumpre pontuar, que no entendimento do autor, a liberdade englobaria não somente os processos que permitem a liberdade de ações e decisões, mas também as oportunidades reais que os indivíduos possuem, dadas as suas circunstâncias pessoais e sociais³³².

Möller e Muniz aduzem que a análise do termo desenvolvimento não deve ser realizada de maneira restrita, mas ao contrário, da maneira mais ampla possível, vez que deve promover oportunidades de evolução individual dentro das expectativas e capacidades de cada um³³³.

Pelosi e Santos, afirmam que comparado ao desenvolvimento, o subdesenvolvimento possuiria duas especificidades, quais sejam, a ausência de

³²⁹ BRAGA, Bernardo Piccoli Medeiros; SILVA, Ernani João. **Uma reflexão introdutória sobre o Brasil e sua formação econômica**. Curitiba: Editora Intersaberes, 2016, p. 213.

³³⁰ BRAGA, Bernardo Piccoli Medeiros; SILVA, Ernani João. **Uma reflexão introdutória sobre o Brasil e sua formação econômica**. Curitiba: Editora Intersaberes, 2016, p. 214.

³³¹ SEN, Amartya. **Desenvolvimento como liberdade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2010, p. 29.

³³² SEN, Amartya. **Desenvolvimento como liberdade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2010, p. 32.

³³³ MÖLLER, Ana Karina Ticianelli; MUNIZ, Tânia Lobo. Estado e Meio Ambiente: considerações sobre o desenvolvimento e a sustentabilidade na pós-modernidade. In: MENEZES, Wagner (coord.). **Anais do 9º Congresso Brasileiro de Direito Internacional**. Brasília: Academia Brasileira de Direito Internacional, 2011. p. 98. Disponível em: <file:///C:/Users/user/Downloads/Artigos%20Congresso%20Direito%20Internacional.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2022.

autonomia tecnológica e uma maior heterogeneidade social, expressa numa pior distribuição de renda³³⁴.

No que diz respeito à primeira especificidade, os autores aduzem que enquanto nos países desenvolvidos a dinâmica do crescimento é regida pelo progresso técnico, nos subdesenvolvidos é dependente da demanda externa e da demanda insatisfeita pelas importações³³⁵.

Quanto à segunda especificidade, qual seja a heterogeneidade social, os autores entendem que a extrema concentração de renda nos países subdesenvolvidos promoveria padrões heterogêneos de consumo, que constituiriam um limite adicional à aproximação da mesma dinâmica dos países desenvolvidos³³⁶.

Nesse contexto, foram criadas teorias para explicar a persistente estagnação de crescimento dos países latinos, assim como o subdesenvolvimento destes. A primeira linha de estudos, que marcou o novo processo de entendimento latino, é a chamada teoria cepalina de desenvolvimento³³⁷.

A Comissão Econômica para a América Latina (CEPAL) foi criada em 1949, como um organismo das Nações Unidas. Entre os economistas que fizeram parte desta, destacaram-se Raul Prebisch, Celso Furtado, Maria da Conceição Tavares, Aníbal Pinto e Oswaldo Sunkel³³⁸.

Referida teoria se baseou na desconstrução da teoria de vantagens comparativas, segundo a qual a expansão do comércio internacional conduziria a uma especialização da produção que, por sua vez, constituiria ganhos para todos os que participassem do processo de troca. A doutrina clássica das vantagens comparativas, entendia como automática a transferência de ganhos de produtividade dos países centrais

³³⁴ PELOSI, Edna Marta; SANTOS, Luís Miguel Luzio dos. O desenvolvimento na América Latina: teorias cepalinas, teoria da dependência e perspectivas atuais. **Economia & Região**, Londrina, v. 6, p. 152, jan./jun. 2018.

³³⁵ PELOSI, Edna Marta; SANTOS, Luís Miguel Luzio dos. O desenvolvimento na América Latina: teorias cepalinas, teoria da dependência e perspectivas atuais. **Economia & Região**, Londrina, v. 6, p. 152, jan./jun. 2018.

³³⁶ PELOSI, Edna Marta; SANTOS, Luís Miguel Luzio dos. O desenvolvimento na América Latina: teorias cepalinas, teoria da dependência e perspectivas atuais. **Economia & Região**, Londrina, v. 6, p. 152, jan./jun. 2018.

³³⁷ BRAGA, Bernardo Piccoli Medeiros; SILVA, Ernani João. **Uma reflexão introdutória sobre o Brasil e sua formação econômica**. Curitiba: Editora Intersaberes, 2016, p. 219.

³³⁸ BRAGA, Bernardo Piccoli Medeiros; SILVA, Ernani João. **Uma reflexão introdutória sobre o Brasil e sua formação econômica**. Curitiba: Editora Intersaberes, 2016, p. 220.

para os países produtores de matérias-primas, através dos mecanismos de livre comércio³³⁹.

Não obstante, segundo os teóricos da teoria cepalina se estaria diante de uma tendência secular à estagnação econômica nos países exportadores de produtos primários. Esta estagnação econômica decorreria do contínuo aumento da quantidade de artigos primários que um país deveria fornecer, a fim de assegurar a aquisição de uma determinada quantidade de bens para o seu desenvolvimento econômico³⁴⁰.

Conforme a teoria, enquanto os chamados países centrais (Estados Unidos e Europa pós-guerra), estavam em contínuo processo de industrialização, com reflexos nos salários, os denominados países periféricos, dentre os quais se incluem os países latinos, continuavam a venda de bens de pequeno valor agregado, sem obtenção de aumentos salariais e ganhos na balança comercial³⁴¹.

Diante desse contexto, a formulação teórica cepalina propunha que para atingir-se o crescimento econômico e o desenvolvimento, seria necessária a adoção de dois pilares, quais sejam, o nacionalismo e a indução da industrialização. Referida indução estratégica seria dever do Estado, o qual deveria proteger a indústria nacional nascente contra a concorrência estrangeira, de modo a proteger o mercado interno, o que ficou conhecido como crescimento via substituição de importações³⁴².

Não satisfeita com as explicações cepalinas de estagnação, surgiu no final dos anos de 1960, outra corrente de pensamento, a chamada teoria da dependência. Integraram esse movimento Fernando Henrique Cardoso, Enzo Faletto, José Serra, Francisco de Oliveira, Antonio Barros de Castro e Maria da Conceição Tavares³⁴³.

A teoria da dependência, mais do que um conceito propriamente dito, foi um movimento teórico e político que surgiu na América Latina nos anos de 1960 e 1970. Referida teoria passou a questionar, se o simples incremento da industrialização, como

³³⁹ PELOSI, Edna Marta; SANTOS, Luís Miguel Luzio dos. O desenvolvimento na América Latina: teorias cepalinas, teoria da dependência e perspectivas atuais. **Economia & Região**, Londrina, v. 6, p. 150, jan./jun. 2018.

³⁴⁰ PELOSI, Edna Marta; SANTOS, Luís Miguel Luzio dos. O desenvolvimento na América Latina: teorias cepalinas, teoria da dependência e perspectivas atuais. **Economia & Região**, Londrina, v. 6, p. 150, jan./jun. 2018.

³⁴¹ BRAGA, Bernardo Piccoli Medeiros; SILVA, Ernani João. **Uma reflexão introdutória sobre o Brasil e sua formação econômica**. Curitiba: Editora Intersaberes, 2016, p. 220.

³⁴² BRAGA, Bernardo Piccoli Medeiros; SILVA, Ernani João. **Uma reflexão introdutória sobre o Brasil e sua formação econômica**. Curitiba: Editora Intersaberes, 2016, p. 220.

³⁴³ BRAGA, Bernardo Piccoli Medeiros; SILVA, Ernani João. **Uma reflexão introdutória sobre o Brasil e sua formação econômica**. Curitiba: Editora Intersaberes, 2016, p. 221.

proposto pela teoria cepalina, seria suficiente para o desenvolvimento dos países latino-americanos e consequente alteração de sua estrutura social e política³⁴⁴.

Esta indagação surgiu da observância do cenário vivenciado nos países da América Latina, onde em que pese, a crescente industrialização, não se verificou a alteração de certas estruturas sociais e políticas³⁴⁵.

Para os críticos desta teoria, as condições específicas do desenvolvimento pelo qual passava a América Latina eram próprias de seu momento histórico e da posição que ocupava no sistema capitalista global, pelo que a simples adoção do modelo proposto, de repetição dos passos anteriormente seguidos pelas potências econômicas, seria insuficiente para ensejar o desenvolvimento dos países latino-americanos³⁴⁶.

Isso porque, conforme Lotufo, enquanto os países latino-americanos se industrializavam, também competiam por mercados, inclusive seus próprios, bem como por recursos naturais e financeiros com os países já desenvolvidos. Assim, os primeiros estariam sempre em uma situação desvantajosa num comparativo com os últimos, vez que não possuíam a mesma acumulação de capital que essas nações³⁴⁷.

Assim, se na teoria cepalina o foco estava nas relações entre nações, com fulcro numa crítica exclusivamente econômica da existência de uma desigualdade das trocas comerciais, a teoria da dependência, mantendo a crítica da desigualdade das trocas, acrescenta uma outra, de caráter político, às relações entre o imperialismo e as classes dominantes locais³⁴⁸.

Segundo Pelosi e Santos, a teoria da dependência evidencia que, mais do que trocas comerciais desiguais, as relações internacionais entre centro e periferia se desenvolvem através de uma colonização cultural. Referida colonização teria início com a importação de bens de consumo do centro capitalista pelas classes dirigentes e

³⁴⁴ LOTUFO, Marcelo Freddi. A teoria da dependência como matriz para um diálogo latino-americano. **Remate de Males**, Campinas, SP, v. 36, n. 1, p. 34, jan./jun. 2016. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/remate/article/view/8646451>. Acesso em: 30 nov. 2021.

³⁴⁵ LOTUFO, Marcelo Freddi. A teoria da dependência como matriz para um diálogo latino-americano. **Remate de Males**, Campinas, SP, v. 36, n. 1, p. 34, jan./jun. 2016. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/remate/article/view/8646451>. Acesso em: 30 nov. 2021.

³⁴⁶ LOTUFO, Marcelo Freddi. A teoria da dependência como matriz para um diálogo latino-americano. **Remate de Males**, Campinas, SP, v. 36, n. 1, p. 34-35, jan./jun. 2016. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/remate/article/view/8646451>. Acesso em: 30 nov. 2021.

³⁴⁷ LOTUFO, Marcelo Freddi. A teoria da dependência como matriz para um diálogo latino-americano. **Remate de Males**, Campinas, SP, v. 36, n. 1, p. 36, jan./jun. 2016. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/remate/article/view/8646451>. Acesso em: 30 nov. 2021.

³⁴⁸ PELOSI, Edna Marta; SANTOS, Luís Miguel Luzio dos. O desenvolvimento na América Latina: teorias cepalinas, teoria da dependência e perspectivas atuais. **Economia & Região**, Londrina, v. 6, p. 153, jan./jun. 2018.

continuidade com a industrialização pautada nas inovações dos países centrais, como a que ocorreu com o projeto de substituição de importações no âmbito nacional, cujo objetivo era suprir a necessidade de bens de consumo importados³⁴⁹.

Conforme os autores, nos casos em que o excedente da produtividade do trabalho foi parcialmente apropriado pelos países periféricos, seu principal destino consistiu em financiar uma rápida diversificação dos hábitos de consumo das classes dirigentes, de modo a inalterar as estruturas sociais e políticas, mantendo-se a condição de subdesenvolvimento destes países³⁵⁰.

Diante deste contexto, os teóricos da teoria da dependência, entendem que frente à rápida diversificação de bens de consumo promovida pelos centros capitalistas e demandada pelas elites periféricas, a relação de dependência centro-periferia, ficaria cada vez mais difícil de ser revertida³⁵¹.

Essa situação favoreceria a entrada de grandes empresas dos países centrais nos países periféricos, que passariam a substituir aquelas empresas que deram início ao processo de industrialização nestes últimos, de modo a fazer com que o controle do aparelho produtivo seja tomado por grupos estrangeiros³⁵².

Assim, a dependência se enraizaria no sistema produtivo e assumiria a programação pelas subsidiárias das grandes empresas dos padrões de consumo a serem adotados³⁵³.

Verifica-se assim, que a teoria da dependência avança sob os limites da teoria cepalina. Isso porque, para além de manter a crítica à teoria das vantagens comparativas, esta acrescenta uma outra, de caráter político, às relações entre o imperialismo e as classes dominantes locais.

³⁴⁹ PELOSI, Edna Marta; SANTOS, Luís Miguel Luzio dos. O desenvolvimento na América Latina: teorias cepalinas, teoria da dependência e perspectivas atuais. **Economia & Região**, Londrina, v. 6, p. 153, jan./jun. 2018.

³⁵⁰ PELOSI, Edna Marta; SANTOS, Luís Miguel Luzio dos. O desenvolvimento na América Latina: teorias cepalinas, teoria da dependência e perspectivas atuais. **Economia & Região**, Londrina, v. 6, p. 153, jan./jun. 2018.

³⁵¹ PELOSI, Edna Marta; SANTOS, Luís Miguel Luzio dos. O desenvolvimento na América Latina: teorias cepalinas, teoria da dependência e perspectivas atuais. **Economia & Região**, Londrina, v. 6, p. 154, jan./jun. 2018.

³⁵² PELOSI, Edna Marta; SANTOS, Luís Miguel Luzio dos. O desenvolvimento na América Latina: teorias cepalinas, teoria da dependência e perspectivas atuais. **Economia & Região**, Londrina, v. 6, p. 154, jan./jun. 2018.

³⁵³ PELOSI, Edna Marta; SANTOS, Luís Miguel Luzio dos. O desenvolvimento na América Latina: teorias cepalinas, teoria da dependência e perspectivas atuais. **Economia & Região**, Londrina, v. 6, p. 154, jan./jun. 2018.

Conforme esta, o simples incremento da industrialização, como proposto pela teoria cepalina, seria insuficiente para o desenvolvimento dos países latino-americanos e consequente alteração de sua estrutura social e política. Esta se justificaria, eis que a chamada substituição das importações, ocorreria tão somente para suprir a necessidade de bens de consumo importados pelas elites periféricas.

Nesse cenário, a necessidade contínua de acesso ao fluxo de inovação, faria com que houvesse a facilitação da entrada de empresas oriundas dos países centrais nos países periféricos, de modo a culminar no controle do poder produtivo por grupos estrangeiros, que ensejaria a manutenção da dependência centro-periferia.

Depreende-se assim, que o Acordo de Associação entre o MERCOSUL e a UE, representará, sob a ótica da teoria da dependência, uma ruptura ou perpetuação da dependência centro-periferia, a depender da atuação estatal prévia e posterior à entrada em vigor do Acordo. Explica-se.

Como já mencionado anteriormente, a teoria da dependência para além de manter a crítica à teoria das vantagens comparativas, acrescenta uma outra, de caráter político, às relações entre o imperialismo e as classes dominantes locais³⁵⁴.

Nesse ínterim, sabe-se que com a entrada em vigor do Acordo haverá um aumento das exportações de produtos primários pelo MERCOSUL à UE. Não obstante, cumpre pontuar que o Acordo prevê uma desgravação tarifária para a exportação tanto de matéria prima, como de produtos manufaturados.

Veja-se, como já exposto precipuamente, com a entrada em vigor do Acordo, a UE liberalizará 82% do volume de comércio e 77% das linhas tarifárias no setor agrícola e dará acesso preferencial ao MERCOSUL. Ainda, no que diz respeito à importação de produtos manufaturados, a UE também eliminará 100% de suas tarifas em até 10 anos, sendo cerca de 80% na entrada em vigor do Acordo³⁵⁵.

Evidente assim, que para além da facilitação de exportação de produtos primários, os países do MERCOSUL também a terão para a exportação de produtos manufaturados. Nesse contexto, caso haja uma atuação estatal capaz de reduzir a carga tributária, de modo a aumentar a competitividade dos produtos mercosulinos, e assim

³⁵⁴ PELOSI, Edna Marta; SANTOS, Luís Miguel Luzio dos. O desenvolvimento na América Latina: teorias cepalinas, teoria da dependência e perspectivas atuais. **Economia & Região**, Londrina, v. 6, p. 153, jan./jun. 2018.

³⁵⁵ BRASIL. MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Acordo de Associação Mercosul-União Europeia**. 2019, p. 3-5. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/aviso-as-redacoes/20583-acordo-de-associacao-mercosul-uniao-europeia>. Acesso em: 10 nov. 2021.

fomentar a indústria destes países, se estará diante de uma possibilidade de crescimento econômico.

Importa pontuar, que o Estado não deve proibir as importações, mas tão somente fomentar a industrialização nacional. Para tanto, far-se-á necessário investimento em tecnologia, a fim de que a dinâmica do crescimento seja regida pelo progresso técnico e não dependente da demanda externa e/ou insatisfeita pelas importações.

O crescimento econômico, aliado a uma atuação do Estado que pretenda uma redução da heterogeneidade social e assim uma quebra da colonização cultural, poderá culminar numa diminuição do subdesenvolvimento dos países mercosulinos.

Nesse ínterim, o Acordo de Associação, por tratar-se de acordo amplo e moderno, já prevê em seu texto medidas que podem contribuir para a redução da heterogeneidade social, através do incentivo à pequenas e médias empresas. Este incentivo, que inclui a participação em compras governamentais, a instituição de joint ventures, a oferta de programas de capacitação, a criação de parcerias e redes empresariais pelas pequenas e médias empresas, pode fomentar a indústria de cada um dos países do MERCOSUL e assim reduzir a concentração de poder econômico de grupos estrangeiros, de modo a diminuir a dependência centro-periferia.

De todo o exposto, verifica-se que o Acordo de Associação entre o MERCOSUL e a UE, poderá representar uma ruptura da dependência centro-periferia, entretanto para que isso ocorra, deverá haver uma atuação estatal capaz de contribuir para a redução da heterogeneidade social, bem como de fomentar a indústria de cada um dos países mercosulinos, através da diminuição da carga tributária e do investimento em tecnologia.

3.2 Potenciais externalidades do Acordo no setor automotivo brasileiro

O Acordo de Associação entre o MERCOSUL e a UE prevê, conforme exposto anteriormente, o estabelecimento de uma área de livre comércio entre os blocos. Não obstante sua assinatura, este está sujeito à ratificação das partes, segundo seus procedimentos internos próprios, para que entre em vigor.

A fim de trazer fundamentos à aprovação ou não do Acordo pelo Congresso Nacional, analisar-se-á, sob a ótica da análise econômica do direito, as potenciais externalidades decorrentes da entrada em vigor deste, sob o setor automotivo brasileiro.

Ronald Coase abordou em seu texto “*The Problem of the Social Cost*” as chamadas externalidades. Em síntese, elas seriam situações em que as ações de determinados agentes produzem efeitos que transbordam o escopo de sua atividade, de modo a afetar terceiros³⁵⁶.

Conforme Porto e Garoupa, as externalidades poderiam ser definidas como o “impacto da ação de um agente sobre um terceiro que dela não participou”. O terceiro suporta esse impacto, que pode ser maléfico ou benéfico, classificando-se como externalidade negativa ou positiva, respectivamente³⁵⁷.

Segundo Gonçalves e Ribeiro, externalidades seriam o custo ou benefício que um agente, na realização de uma atividade econômica, impõe a terceiros. Seria assim, o impacto das ações de uma pessoa sobre o bem-estar de outras que não participam da ação³⁵⁸.

A fim de que haja a maximização do bem-estar da sociedade, as proposições legislativas devem passar por uma análise de custo-benefício. Referida análise legitima-se pela necessidade de no âmbito do processo legislativo, discutir-se as proposições legislativas, de modo a considerar-se todos os potenciais benefícios e custos por ela gerados³⁵⁹.

A análise de custo-benefício tem por objetivo primordial alcançar a eficiência, bem como atingir maior igualdade, que será alcançada dando pesos diversos aos grupos afetados pelas medidas³⁶⁰. Para Mathis, o diferencial da análise de custo-benefício é que ela realiza uma avaliação abrangente dos impactos econômicos de uma medida ou projeto³⁶¹.

Diante deste complexo contexto, se faz necessário que se compreenda os potenciais custos e benefícios gerados pela entrada em vigor do Acordo, sob o setor

³⁵⁶ COASE, Ronald. O problema do custo social. **The Latin American and Caribbean Journal of Legal Studies**, v. 13, n. 1, article 9, 2008.

³⁵⁷ PORTO, Antônio Maristrello; GAROUPA, Nuno. **Curso de análise econômica do direito**. São Paulo: Atlas, 2022.

³⁵⁸ GONÇALVES, Oksandro Osdival; RIBEIRO, Marcelo Miranda. Incentivos Fiscais: uma perspectiva da análise econômica do direito. **Economic Analysis Of Law Review**, Brasília, v. 4, n. 1, p. 84, jan/jun. 2013.

³⁵⁹ TABAK, Benjamin Miranda. A análise econômica do direito: proposições legislativas e políticas públicas. **Revista de Informação Legislativa**, ano 52, número 205, jan./mar. 2015, p. 336.

³⁶⁰ TABAK, Benjamin Miranda. A análise econômica do direito: proposições legislativas e políticas públicas. **Revista de Informação Legislativa**, ano 52, número 205, jan./mar. 2015, p. 330.

³⁶¹ MATHIS, Klaus. **Consequentialism in law**. Efficiency, Sustainability, and Justice to Future Generations, 3 Law and Philosophy Library 98, DOI 10.1007/978-94-007-1869-2_1, SpringerScience+BusinessMediaB.V.2011, p. 5.

automotivo brasileiro. A primeira potencial externalidade, diz respeito à perda pelo setor automotivo brasileiro de mercado consumidor no território nacional.

Essa justifica-se pelo fato de que a hoje existente proteção tarifária, a qual configura-se pela incidência de uma alíquota de imposto de importação de 20% na importação de veículos automóveis, será gradualmente reduzida, até sua eliminação total no décimo sexto ano da entrada em vigor do Acordo.

Como decorrência deste processo de desgravação tarifária, os veículos automóveis advindos dos Estados Partes da UE, terão acesso facilitado ao mercado consumidor brasileiro e competirão diretamente com os produtos nacionais.

A falta de competitividade dos produtos nacionais, já mencionada anteriormente, como resultado da alta carga tributária e da complexidade da legislação respectiva, configura-se como uma problemática.

A complexidade tributária reverte-se em custos para as firmas, que num cenário de escassez de recursos, ao invés de alocarem recursos para atividades com maior valor agregado, precisam realocá-los para que haja o pagamento e processamento dos tributos³⁶².

Conforme Stiglitz, o gasto da firma estaria em descobrir como cumprir exatamente a obrigação tributária a ela imposta. Para o autor, quando o ente público já tem o seu entendimento interno sobre a aplicação da norma tributária, mas não o declara de forma clara e precisa, obrigada a firma a ter custos para chegar à descoberta daquilo que o Estado já tem, o que se enquadra como custo de transação³⁶³.

Segundo Gonçalves e Ribeiro, os tributos assim como as normas tributárias impactam fortemente os custos de transação, já que aumentam a complexidade do ambiente de negócios e alteram a perspectiva da tomada de decisões³⁶⁴.

Williamson define os custos de transação como o equivalente econômico da fricção de sistemas físicos³⁶⁵. Para Polski os custos de transação definir-se-iam como a soma dos custos associados à troca e às atividades de contratação, distinguindo-se dos

³⁶² CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Competitividade em foco**. Brasília: CNI, 2019.

³⁶³ STIGLITZ, Joseph E. **On liberty, the right to know, and public discourse**: the role of transparency in public life. Oxford: Oxford Amnesty Lecture, jan. 1999, p. 16. Disponível em: <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.594.93&rep=rep1&type=pdf>. Acesso em: 15 mar. 2022.

³⁶⁴ GONÇALVES, Oksandro Osdival; RIBEIRO, Marcelo Miranda. Incentivos Fiscais: uma perspectiva da análise econômica do direito. **Economic Analysis Of Law Review**, Brasília, v. 4, n. 1, p. 86, jan/jun. 2013.

³⁶⁵ WILLIAMSON, Oliver E. **The economic institutions of capitalism**: firms, markets, relational contracting. The Free Press, New York, 1985, p. 18-19.

custos de produção de bens e serviços³⁶⁶. Já para Arrow, os custos de transação seriam os custos de funcionamento do sistema econômico³⁶⁷.

Conforme Timoshenkov e Nashchekina, o desenvolvimento social e econômico de qualquer sociedade, depende em grande parte da eficácia e eficiência do sistema fiscal nacional. Segundo os autores, problemas na esfera tributária podem criar obstáculos substanciais aos negócios em desenvolvimento, obstruir o processo de investimento, de modo a impedir o crescimento econômico³⁶⁸.

Para além da perda pelo setor automotivo brasileiro de mercado consumidor no território nacional, outra potencial externalidade decorrente do Acordo seria a perda de mercado no ambiente externo, com a redução das exportações e consequente impacto na balança comercial brasileira.

Mister observar que os quatro Estados Partes do MERCOSUL, Argentina, Uruguai, Paraguai e Bolívia, representaram juntos no ano de 2021, 49,10% das exportações do Brasil de veículos automóveis de passageiros³⁶⁹.

Como decorrência dos termos do Acordo, os veículos automóveis advindos da UE terão acesso facilitado, não somente ao mercado consumidor brasileiro, mas também ao dos demais Estados Partes do MERCOSUL.

Do contexto acima disposto, poder-se-á culminar na diminuição das vendas de veículos automóveis pelo Brasil aos demais Estados Partes do bloco, o que acarretará a redução das exportações brasileiras.

Importante pontuar que a desgravação tarifária poderá insurgir-se como um incentivo para a aquisição de veículos automóveis advindos da UE. À título elucidativo, sem que houvesse a redução de qualquer alíquota na importação de veículos, no comparativo entre 2021 e 2020, houve um aumento de 67,7% das importações pelo Brasil de veículos automóveis de passageiros, o que representa 1,35% das importações totais nesse período e ocupa do 17º no ranking das importações totais³⁷⁰.

³⁶⁶ POLSKI, Margaret M. **The Invisible Hands of U. S. Commercial Banking Reform: Private Action and Public Guarantees**. Boston, MA: Springer US, 2003.

³⁶⁷ ARROW, Kenneth J. **The Organization of Economic Activity: Issues Pertinent to the Choice of Market versus Non-Market Allocation**. Washington, DC: US Government Printing Office, 1969.

³⁶⁸ TIMOSHENKOV, I. V.; NASHCHEKINA, O. M. Business Taxation: a transaction cost theory perspective. **Economic Theory And Law**, Kharkiv, v. 32, n. 1, p. 87, fev. 2018.

³⁶⁹ BRASIL. MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS. **Veículos automóveis de passageiros**. 2022. Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/comex-vis>. Acesso em: 06 mar. 2022.

³⁷⁰ BRASIL. MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS. **Veículos automóveis de passageiros**. 2022. Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/comex-vis>. Acesso em: 19 nov. 2022.

Os indivíduos pautam seus comportamentos em função de incentivos, de modo que com a alteração da regra seu comportamento pode vir a ser alterado³⁷¹. A utilização do instrumental da Economia pelo Direito pauta-se na capacidade dos indivíduos de reagir à determinados incentivos ou desincentivos, o que presume um comportamento racional³⁷².

Segundo Gico Jr, as regras devem levar em consideração a estrutura de incentivos dos agentes afetados e a possibilidade de que eles mudem de conduta caso essas regras sejam alteradas, em especial, deve-se considerar que a mudança de conduta pode gerar efeitos indesejáveis ou não previstos³⁷³.

Diante da perda de mercado consumidor no âmbito nacional e internacional, uma potencial externalidade decorrente destes fatores é o fenômeno da desindustrialização e precarização da indústria brasileira.

Em decorrência dos fatores acima apresentados, montadoras instaladas no país poderão decidir pela saída do território nacional, diante da inviabilidade da continuidade da atividade econômica. Ainda, a saída de montadoras instaladas no Brasil, poderá resultar de uma política de redução de custos das firmas.

Explica-se: com a desgravação tarifária, até a eliminação total de tarifas sobre a importação de veículos automóveis, as montadoras instaladas no País poderão optar por deixar o território nacional e passar à tão somente importar veículos ao Brasil. Diante da alta carga tributária e da complexidade da legislação respectiva, a medida pode configurar-se como uma estratégia para a redução de custos.

A possível adoção de referida estratégia coaduna-se com a teoria da maximização racional. Segundo essa teoria, os indivíduos fazem escolhas que atendem os seus interesses pessoais, sejam eles quais forem, de modo a maximizar seu bem-estar. No cálculo dessa maximização os indivíduos consideram os custos e benefícios dessa tomada de decisão³⁷⁴.

Recentemente, duas montadoras anunciaram o encerramento das atividades no Brasil. A Mercedes-Benz anunciou em dezembro de 2020, o fechamento de uma planta

³⁷¹ GICO JR, Ivo Teixeira. **Metodologia e epistemologia da análise econômica do direito**. Universidade Católica de Brasília. 2009, p. 16.

³⁷² SANTOLIM, César. Behavioral Law and Economics e a teoria dos contratos. **Revista Jurídica Luso Brasileira**, ano 1, n. 3, p. 409, 2015.

³⁷³ GICO JR, Ivo Teixeira. **Metodologia e epistemologia da análise econômica do direito**. Universidade Católica de Brasília. 2009, p. 19.

³⁷⁴ SALAMA, Bruno. **O que é direito e economia**. Artigos Direito GV, 2007, p. 14-15.

instalada em Iracemápolis, Estado de São Paulo. Desde então, a empresa produz nacionalmente apenas veículos pesados, tão somente importando carros de passeio³⁷⁵.

Já a Ford anunciou em janeiro de 2021 a saída da montadora do País, a qual decorreria, dentre outros pontos, da dificuldade de manter-se competitiva e do chamado Custo Brasil. A empresa passará a atuar no país tão somente na importação de veículos³⁷⁶.

Como resultado da saída de montadoras do Brasil, estar-se-á diante de outra potencial externalidade negativa decorrente do Acordo, qual seja a perda de postos de trabalho.

Segundo o entendimento de Banerjee e Duflo, a ideia de que o livre comércio sempre gerará benefícios à economia é equivocada. Para os autores quando há uma maior concorrência advinda do mercado externo, a tendência seria a diminuição salarial e até mesmo a demissão dos trabalhadores³⁷⁷.

Os autores mencionam ainda que a totalidade de empregos perdidos pode superar o número de vagas do setor que foi atingido, em decorrência do que denominam de efeito de agrupamento. Segundo estes, há boas razões para as indústrias se agruparem, entretanto, uma consequência negativa, é a de que um choque comercial pode afetar todas as firmas concentradas na região³⁷⁸.

Dix-Carneiro e Kovak realizaram estudo para investigar os efeitos alocativos sobre o mercado de trabalho do processo de abertura comercial brasileiro. Neste, identificaram que regiões que enfrentaram uma maior redução tarifária observaram um declínio no emprego formal e nos rendimentos, quando comparadas com regiões menos afetadas. Os autores verificaram ainda, que a saída de empresas aumentou no curso do tempo nas regiões mais afetadas, enquanto a entrada teve uma redução imediata e permanente³⁷⁹.

³⁷⁵ BBC. **Brasil tem 29 fábricas de veículos paradas: “Crise sem precedentes”**. 2021. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-56620465>. Acesso em: 01 jun. 2021.

³⁷⁶ BBC. **Ford: afinal, por que a montadora decidiu encerrar a produção de veículos no Brasil?**. 2021. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-55640907>. Acesso em: 01 jun. 2021.

³⁷⁷ BANERJEE, Abhijit V.; DUFLO, Esther. **Good Economics for Hard Times**. New York: Publicaffairs, 2019, p. 71.

³⁷⁸ BANERJEE, Abhijit V.; DUFLO, Esther. **Good Economics for Hard Times**. New York: Publicaffairs, 2019, p. 85-86.

³⁷⁹ DIX-CARNEIRO, Rafael; KOVAK, Brian K. Trade Liberalization and Regional Dynamics. **American Economic Review**, [S.L.], v. 107, n. 10, p. 2908-2946, 1 out. 2017. American Economic Association. <http://dx.doi.org/10.1257/aer.20161214>.

A partir da análise dos dados, os autores concluíram que parte dos trabalhadores afetados pela abertura comercial tendem a passar um período desempregados, mas que eventualmente, são realocados no mercado informal³⁸⁰.

Do exposto, verifica-se que há algumas externalidades negativas decorrentes da entrada em vigor do Acordo, que poderão impactar o setor automotivo brasileiro e culminar dentre outros fatores, na perda de mercado consumidor, em âmbito nacional e internacional, bem como em uma desindustrialização e na diminuição de postos de trabalho.

Noutro vértice, caso haja uma redução da carga tributária e uma simplificação da legislação respectiva, o Acordo de Associação entre o MERCOSUL e a UE poderá culminar em externalidades positivas ao setor automotivo brasileiro.

Com a diminuição da carga tributária e a simplificação da legislação respectiva, haverá uma redução dos custos de transação, que implicará num aumento de competitividade dos produtos da indústria automobilística brasileira.

Veja-se, a complexidade tributária reverte-se em custos para as firmas, que num cenário de escassez de recursos, precisam alocá-los para que haja o pagamento e processamento de tributos³⁸¹. Não obstante, com a redução da carga tributária e simplificação da legislação, referidos recursos podem ser alocados para atividades com maior valor agregado, como por exemplo, para o desenvolvimento de inovações tecnológicas.

Como já exposto anteriormente, o Banco Mundial estima que no país são gastas, por ano, 2038 horas para que uma empresa preencha os documentos necessários e pague os impostos devidos, o que equivale a aproximadamente 85 dias gastos para a manutenção da conformidade fiscal³⁸². De acordo a FIESP, R\$ 2,3 bilhões por ano, são gastos com o cálculo e processamento de tributos no setor automotivo³⁸³.

Ainda, com a entrada em vigor do Acordo, poderão se constituir ganhos em produtividade. Nesse ínterim, pesquisa realizada pela SECEX, sobre a experiência

³⁸⁰ DIX-CARNEIRO, Rafael; KOVAK, Brian K. Trade Liberalization and Regional Dynamics. **American Economic Review**, [S.L.], v. 107, n. 10, p. 2908-2946, 1 out. 2017. American Economic Association. <http://dx.doi.org/10.1257/aer.20161214>.

³⁸¹ CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Competitividade em foco**. Brasília: CNI, 2019.

³⁸² MONTEIRO, Guilherme Fowler A. Empreendedorismo e Instituições. In: YEUNG, Luciana (org.). **Análise Econômica do Direito: temas contemporâneos**. São Paulo: Actual, 2020. Cap. 3. p. 70.

³⁸³ ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2021**. 2021, p. 14. Disponível em: <https://anfavea.com.br/site/>. Acesso em: 10 nov. 2022.

brasileira de liberalização comercial, ocorrida no início da década de 1990, verificou que os efeitos sobre a produtividade foram positivos³⁸⁴.

Ferreira e Rossi, após análise de dados de 16 setores, entre 1985 e 1997, observaram que a abertura comercial brasileira provocou um aumento de 6% na produtividade total dos fatores³⁸⁵. Em consonância com estes resultados, Schor, utilizando-se de painel de 4.484 firmas industriais, de 1986 a 1998, verificou que a redução tarifária tem um impacto positivo sobre a produtividade³⁸⁶.

Assim, diante deste novo cenário, ainda que ocorra o processo de desgravação tarifária previsto no Acordo, não haverá perda de mercado consumidor, nacional ou internacionalmente, pelo setor automotivo brasileiro, eis que se estará diante de ganhos de competitividade e produtividade. A nível nacional, os produtos produzidos no país serão tão competitivos quanto os importados e poderão destacar-se devidos aos investimentos em inovações tecnológicas. No âmbito internacional, os produtos nacionais poderão continuar a ser exportados para os Estados Partes do MERCOSUL, ainda mais competitivos, mas adicionalmente, terão uma facilitação para serem exportados aos Estados Membros da UE.

Como já exposto precipuamente, com a entrada em vigor do Acordo, a UE eliminará 100% de suas tarifas incidentes sobre a importação de produtos manufaturados em até 10 anos, sendo cerca de 80% na entrada em vigor deste³⁸⁷.

Luiz Carlos Moraes, Ex-Presidente da ANFAVEA, afirmou no que diz respeito à redução da tarifa de importação, que o setor automotivo apoia a abertura de mercado, a qual pode favorecer as exportações e trocas comerciais, desde que haja, entretanto, uma contrapartida do governo para a redução do Custo Brasil³⁸⁸.

³⁸⁴ BRASIL. SECRETARIA DO COMÉRCIO EXTERIOR. **Acordos comerciais e abertura comercial: estimativas e evidências**. Disponível em: <https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-externo/pt-br/assuntos/comercio-externo/publicacoes-secex/serie-acordos-comerciais/arquivos/acordos-e-abertura-estimativas-e-evidencias.pdf>. Acesso em: 21 nov. 2022.

³⁸⁵ FERREIRA, Pedro Cavalcanti; ROSSI, Jose Luiz. New Evidence from Brazil on Trade Liberalization and Productivity Growth*. **International Economic Review**, [S.L.], v. 44, n. 4, p. 1383-1405, nov. 2003. Wiley. <http://dx.doi.org/10.1111/1468-2354.t01-1-00114>.

³⁸⁶ SCHOR, Adriana. Heterogeneous Productivity Response to Tariff Reduction: Evidence from Brazilian Manufacturing Firms. **Journal of Development Economics**, v. 75, p. 373- 396, 2004.

³⁸⁷ BRASIL. MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Acordo de Associação Mercosul-União Europeia**. 2019, p. 3-5. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/aviso-as-redacoes/20583-acordo-de-associacao-mercosul-uniao-europeia>. Acesso em: 10 nov. 2021.

³⁸⁸ ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2021**. 2021, p. 12. Disponível em: <https://anfavea.com.br/site/>. Acesso em: 10 nov. 2022.

O aumento das exportações terá um impacto positivo na balança comercial brasileira, que poderá culminar em crescimento econômico e caso haja uma atuação estatal a fim de diminuir a heterogeneidade social, numa redução do subdesenvolvimento do país.

Irwin argumenta que a evidência recente sugere que o aumento de comércio gera crescimento econômico³⁸⁹. Feyrer por sua vez, identificou que as variações no comércio foram responsáveis por aproximadamente 17% da variação das taxas de crescimento entre os países no período de 1960 a 1995³⁹⁰.

Em análise de impacto *ex-post* de liberalização comercial, Wacziarg e Welch verificaram que entre 1950 e 1998, países que liberalizaram seu regime comercial obtiveram taxas de crescimento 1,5 pontos percentuais maiores que antes da abertura. Entre as décadas de 1950 a 1970 o aumento foi de 0,6 pontos percentuais, contra 1,8 pontos percentuais entre 1970 e 1990, e 2,5 pontos percentuais entre 1990 e 1998³⁹¹.

Do mesmo modo, os autores identificaram que as taxas de investimento cresceram de 1,5 a 2,0 pontos percentuais após o processo de liberalização comercial³⁹². Salinas e Aksoy, em consonância com referido entendimento, em estudo sobre os impactos da abertura comercial, observaram uma aceleração do investimento e crescimento nas exportações de bens e serviços³⁹³.

O crescimento econômico, poderá configurar-se então, como um incentivo para que sejam feitos aportes financeiros no país, tanto por nacionais como por estrangeiros, o que fortalecerá a indústria nacional e assim gerará mais empregos.

A UE é, segundo a Comissão Europeia, o maior investidor estrangeiro na região, com um estoque acumulado de investimento que aumentou de € 130 bilhões em 2000 para € 365 bilhões em 2017³⁹⁴.

³⁸⁹ IRWIN, Douglas A. Does Trade Reform Promote Economic Growth? A Review of Recent Evidence. **Peterson Institute for International Economics**, [S.L.], 2019. Disponível em: <https://www.piie.com/publications/working-papers/does-trade-reform-promoteeconomic-growth-review-recent-evidence>. Acesso em: 21 nov. 2022.

³⁹⁰ FEYRER, James. Trade and Income—Exploiting Time Series in Geography. **American Economic Journal: Applied Economics**, [S.L.], v. 11, n. 4, p. 1-35, 1 out. 2019. American Economic Association. <http://dx.doi.org/10.1257/app.20170616>.

³⁹¹ WACZIARG, Romain; WELCH, Karen Horn. Trade Liberalization and Growth: new evidence. **The World Bank Economic Review**, [S.L.], v. 22, n. 2, p. 187-231, 1 jan. 2008. Oxford University Press (OUP). <http://dx.doi.org/10.1093/wber/lhn007>.

³⁹² WACZIARG, Romain; WELCH, Karen Horn. Trade Liberalization and Growth: new evidence. **The World Bank Economic Review**, [S.L.], v. 22, n. 2, p. 187-231, 1 jan. 2008. Oxford University Press (OUP). <http://dx.doi.org/10.1093/wber/lhn007>.

³⁹³ SALINAS, Gonzalo; AKSOY, Ataman. Growth Before and After Trade Liberalization. **Policy Research Working Paper**, No. 4062, World Bank, 2006.

³⁹⁴ COMISSÃO EUROPEIA. **MERCOSUL: As negociações UE-Mercosul para um Acordo Comercial**.

Veja-se, num cenário de crescimento econômico, com redução da carga tributária e simplificação da legislação respectiva, a saída de montadoras do país, não se configurará mais como uma estratégia. Isso porque, com a redução dos custos de transação ocorrida, não será economicamente viável, em linha com o disposto na teoria da maximização racional, importar os veículos automóveis da UE, devido aos custos para tanto, como aqueles necessários para o depósito e transporte de um continente ao outro.

Do exposto, verifica-se que o Acordo poderá gerar externalidades negativas ou positivas, a depender da atuação estatal, principalmente, no que diz respeito à redução da carga tributária e simplificação da legislação respectiva.

3.3 Redução da carga tributária e simplificação da legislação respectiva como alternativa e propulsor da competitividade

Analisado o Acordo de Associação entre o MERCOSUL e a UE sob a ótica da teoria da dependência centro-periferia, bem como as potenciais externalidades deste no setor automotivo brasileiro, passar-se-á a verificar de maneira pormenorizada, de que modo a redução da carga tributária e a simplificação da legislação respectiva, pode configurar-se como uma alternativa propulsora da competitividade.

Segundo pesquisa realizada pela CNI, junto à 2.622 empresas, no período de 1 a 10 de outubro de 2014, o sistema tributário brasileiro foi avaliado negativamente pela indústria. O número de tributos foi indicado por 90% dos entrevistados como ruim ou muito ruim. Não obstante, o número de tributos não foi a única característica apontada negativamente, também foram avaliados como ruim ou muito ruim, a simplicidade, a estabilidade de regras, os direitos e garantias do contribuinte, a transparência, a segurança jurídica e o prazo para recolhimento dos tributos³⁹⁵.

A tributação excessiva foi apontada como o principal problema do sistema tributário brasileiro, tendo sido assinalado por 85% das empresas consultadas. Em segundo e terceiro lugar, estão a incidência de tributos sobre outros tributos, denominado de cumulatividade (52% de assinalações) e a tributação sobre a folha de pagamento

2021. Disponível em: <https://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/regions/mercosur/>. Acesso em: 25 abr. 2021.

³⁹⁵ CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Sondagem especial: Tributação**. 2015. Disponível em: <https://www.portaldaindustria.com.br/estatisticas/sondesp-63-tributacao/#:~:text=A%20Sondagem%20Especial%20tem%20como,conjuntura%20e%20a%20pol%C3%ADtica%20econ%C3%B4mica>. Acesso em: 14 dez. 2022.

(41%). Logo em seguida, em quarto lugar, surge o custo elevado para recolhimento de tributos, item diretamente ligado à complexidade e à burocracia, assinalado por 32% das empresas entrevistadas³⁹⁶.

A cumulatividade no Brasil está entre 8% e 10% do preço dos produtos para a maioria das atividades econômicas. Esta prejudica a alocação de recursos na economia, vez que em muitos casos, a organização das cadeias produtivas segue critérios para minimizar o efeito da cumulatividade e não critérios para maximizar a eficiência³⁹⁷.

Lukic afirma que:

O sistema de tributação de bens e serviços no Brasil apresenta uma série de problemas. Em primeiro lugar, conforme já apontado, a fragmentação das bases e a incidência de vários tributos sobre a mesma base induzem uma organização ineficiente das atividades empresariais, o que impacta a produtividade nacional, aumenta o custo de conformidade para a apuração e o recolhimento dos tributos e gera enorme insegurança jurídica e contencioso administrativo e judicial³⁹⁸.

Referidos fatores comprometem a competitividade dos produtos brasileiros tanto no mercado externo, como no mercado interno, na concorrência com os produtos importados. Na disputa pelo mercado internacional, a desvantagem dos produtos nacionais decorre da venda destes sem a completa desoneração tributária, ao contrário do que ocorre com produtos originários de outros países³⁹⁹. O aumento no preço do produto devido à carga fiscal retira a competitividade no comércio internacional⁴⁰⁰.

Já no que diz respeito à competição com os produtos importados no território nacional, a desvantagem ocorre porque a cadeia produtiva dos produtos nacionais é mais longa do que a dos produtos importados, o que implica em uma maior cumulatividade e como consequência impacta no preço dos produtos⁴⁰¹.

³⁹⁶ CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Sondagem especial: Tributação**. 2015. Disponível em: <https://www.portaldaindustria.com.br/estatisticas/sondesp-63-tributacao/#:~:text=A%20Sondagem%20Especial%20tem%20como,conjuntura%20e%20a%20pol%C3%ADtica%20econ%C3%B4mica>. Acesso em: 14 dez. 2022.

³⁹⁷ CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Problemas do sistema tributário**. 2022. Disponível em: <https://www.portaldaindustria.com.br/cni/canais/reforma-tributaria/entenda/problemas-do-sistema-tributario/>. Acesso em: 14 dez. 2022.

³⁹⁸ LUKIC, Melina Rocha. A tributação sobre bens e serviços no Brasil: problemas atuais e propostas de reformas. **Revista Desafios da Nação**, v. 2, cap. 19, p. 99-100. Disponível em: www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/180413_desafios_da_nacao_artigos_vol2_cap19.pdf. Acesso em: 20 dez. 2022.

³⁹⁹ CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Problemas do sistema tributário**. 2022. Disponível em: <https://www.portaldaindustria.com.br/cni/canais/reforma-tributaria/entenda/problemas-do-sistema-tributario/>. Acesso em: 14 dez. 2022.

⁴⁰⁰ AMARAL, Antonio Carlos Rodrigues do. O MERCOSUL e o imposto sobre o valor agregado (IVA): uma proposta para ajustes na tributação do consumo no Brasil. **Revista Tributária e de Finanças Pública**, S.L., v. 8, p. 174-182, jul./set. 1994.

⁴⁰¹ CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Problemas do sistema tributário**. 2022.

Verifica-se ainda, que o sistema tributário brasileiro gera distorções que aumentam o custo dos investimentos. Deficiências nos mecanismos de apropriação e aproveitamento dos créditos oriundos da aquisição de bens do ativo imobilizado, assim como a existência de tributos cumulativos sobre esses bens e serviços, faz com que investir no país seja mais oneroso do que investir em outros países⁴⁰².

Em pesquisa mais recente realizada pela CNI, junto à 2.083 empresas, sendo 838 pequenas, 754 médias e 491 grandes, no período de 1 a 15 de outubro de 2018, o ICMS foi apontado por 42% das assinalações, como o tributo que mais afeta negativamente a competitividade⁴⁰³.

Nessa linha de ideias, 75% das empresas industriais defendem que o ICMS deve ser reformado. A prioridade apontada pela indústria é a unificação de alíquotas entre os Estados, assinalada por 51% do total de empresas que defendem a reforma do ICMS. Em segundo lugar, situa-se o estabelecimento de legislação nacional aplicada a todos os estados (36%). Atrás, na terceira posição, tendo sido apontada por 29% das empresas, encontra-se a simplificação dos procedimentos, que inclui o cálculo do tributo a pagar, o pagamento e as obrigações acessórias⁴⁰⁴.

Diante de todos os fatores acima elencados, a CNI defende a necessidade de uma reforma tributária como imprescindível para dar mais competitividade às empresas nacionais e, conseqüentemente, incentivar o crescimento econômico sustentado. A organização defende que a diretriz básica da reforma deve ser simplificar o sistema tributário e torná-lo mais racional, reduzindo os obstáculos ao bom funcionamento das empresas⁴⁰⁵.

Pereira, Teixeira e Gurgel, aduzem que:

Disponível em: <https://www.portaldaindustria.com.br/cni/canais/reforma-tributaria/entenda/problemas-do-sistema-tributario/>. Acesso em: 14 dez. 2022.

⁴⁰² CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Problemas do sistema tributário**. 2022. Disponível em: <https://www.portaldaindustria.com.br/cni/canais/reforma-tributaria/entenda/problemas-do-sistema-tributario/>. Acesso em: 14 dez. 2022.

⁴⁰³ CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Sondagem especial - Qualidade do sistema tributário brasileiro**: indústrias de transformação e extrativa. 2019. Disponível em: <https://www.portaldaindustria.com.br/estatisticas/sondesp-73-qualidade-do-sistema-tributario/>. Acesso em: 14 dez. 2022.

⁴⁰⁴ CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Sondagem especial - Qualidade do sistema tributário brasileiro**: indústrias de transformação e extrativa. 2019. Disponível em: <https://www.portaldaindustria.com.br/estatisticas/sondesp-73-qualidade-do-sistema-tributario/>. Acesso em: 14 dez. 2022.

⁴⁰⁵ CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **O que a CNI defende**. 2022. Disponível em: <https://www.portaldaindustria.com.br/cni/canais/reforma-tributaria/entenda/o-que-a-cni-defende/>. Acesso em: 14 dez. 2022.

O sistema tributário brasileiro é considerado caro, complexo e, em muitos aspectos, regressivo e ineficiente, o que contraria os princípios de um sistema tributário ideal. Deficiências dessa natureza têm provocado, na sociedade brasileira, um sentimento generalizado de que a redução da carga tributária é um fator primordial e urgente para o desenvolvimento do país, razão pela qual uma reforma tributária é, sem dúvida, necessária⁴⁰⁶.

Nessa linha de ideias, a ANFAVEA ressaltou a urgência de se promover reformas estruturantes, a fim de amenizar os danos decorrentes da diminuição das vendas e do faturamento, que foram agravados pela pandemia, e que recaíram sobre o setor automotivo⁴⁰⁷.

Luiz Carlos Moraes, Ex-Presidente da ANFAVEA, afirma que:

A pandemia escancarou a necessidade imediata de mudanças profundas nas estruturas tributárias e administrativas do governo, e também de reformas pontuais que removam entraves burocráticos, jurídicos e fiscais que pesam sobre os ombros do sistema produtivo. Também “para ontem” é a necessidade de intensificar obras de infraestrutura capazes de melhorar os custos logísticos no país.

[...]

Estamos vivenciando uma crise gravíssima. E desta vez em escala global, o que amplia a ociosidade industrial em todos os países e gera uma competição ainda mais acirrada entre países produtores na busca de mercados para exportar⁴⁰⁸.

Nesse íterim, cumpre pontuar, que há três propostas principais de reforma tributária em tramitação no Congresso Nacional: a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) nº 45 de 2019; a PEC nº 110 de 2019; e o Projeto de Lei (PL) nº 3.887 de 2020.

A PEC nº 45 de 2019, apresentada pelo Deputado Baleia Rossi, em abril de 2019, que tramita na Câmara dos Deputados, propõe a substituição de cinco tributos (PIS/COFINS/IPI/ICMS/ISS) por um único imposto, o chamado IBS (Imposto sobre Bens e Serviços), o qual seria complementado por um imposto seletivo federal, com incidência monofásica sobre bens e serviços geradores de externalidades negativas⁴⁰⁹.

⁴⁰⁶ PEREIRA, Matheus Wemerson Gomes; TEIXEIRA, Erly Cardoso; GURGEL, Ângelo Costa. Uma análise da reforma tributária sobre a economia e a competitividade setorial das macrorregiões brasileiras. *Revista de Economia*, [S.L.], v. 40, n. 3, p. 146-172, 16 abr. 2016. Universidade Federal do Paraná. <http://dx.doi.org/10.5380/re.v40i3.33401>.

⁴⁰⁷ ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. *Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2021*. 2021, p. 14. Disponível em: <https://anfavea.com.br/site/>. Acesso em: 10 nov. 2022.

⁴⁰⁸ ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. *Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2021*. 2021, p. 13. Disponível em: <https://anfavea.com.br/site/>. Acesso em: 10 nov. 2022.

⁴⁰⁹ MANEIRA, Eduardo. Reforma tributária no Brasil – quando fazer e porque fazer. In: GOMES, Fabio Luiz (org.). *Reforma tributária: tributação, desenvolvimento e economia digital*. São Paulo: Almedina, 2022. p. 43.

A proposta prevê que a alíquota do IBS seja uniforme para todos os bens e serviços, sem a concessão de qualquer benefício fiscal, “com incidência não-cumulativa, crédito amplo, tributação no destino, desoneração completa das exportações e dos investimentos, com arrecadação centralizada e distribuição da receita para a União, os Estados e os Municípios”⁴¹⁰.

O novo tributo seria instituído por meio de Lei Complementar, em projeto de iniciativa do Presidente da República, encaminhado no prazo de cento e oitenta dias da promulgação da Emenda à Constituição, para apreciação do Congresso Nacional⁴¹¹.

A PEC nº 110 de 2019 por sua vez, de relatoria do Senador Roberto Rocha, apresentada em julho de 2019, que tramita no Senado Federal, também procede uma ampla revisão do sistema tributário nacional, ainda mais agressiva que a disposta pela PEC nº 45 de 2019⁴¹².

Pela redação original, a PEC nº 110 de 2019, propunha a criação de um tributo estadual, IBS, que substituiria nove tributos (IPI/IOF/PIS/Pasep/Cofins/Cide-Combustível/Salário-Educação/ICMS/ISS), com alíquotas instituídas por lei complementar. Não obstante, em emenda apresentada pelo relator, o Senador Roberto Rocha, propôs-se um IBS dual. Este se dividiria em um IBS federal, resultado da fusão de cinco impostos federais e mais as contribuições de competência da União, e um IBS estadual, resultado da fusão do ICMS e do ISS⁴¹³.

Diversamente da PEC nº 45 de 2019, a PEC nº 110 de 2019, prevê a possibilidade de concessões de benefícios fiscais, assim como mantém a Zona Franca de Manaus e permite a existência de alíquotas diferenciadas⁴¹⁴.

Por fim, o PL nº 3.887 de 2020, proposta de reforma tributária encaminhada pelo Poder Executivo Federal, através do Ministro Paulo Guedes, em julho de 2020,

⁴¹⁰ MANEIRA, Eduardo. Reforma tributária no Brasil – quando fazer e porque fazer. In: GOMES, Fabio Luiz (org.). **Reforma tributária: tributação, desenvolvimento e economia digital**. São Paulo: Almedina, 2022. p. 43.

⁴¹¹ RIBEIRO, Aguinaldo. Uma reforma tributária justa, simples e transparente. In: QUIRINO, Fabricio Alves; PEREIRA, Luiz Cláudio Cardona (org.). **A Reforma da tributação das empresas: uma visão para o empresariado brasileiro**. São Paulo: Almedina, 2021. p. 20.

⁴¹² SENADO FEDERAL. **Proposta de Emenda à Constituição nº 110, de 2019**. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/137699>. Acesso em: 20 dez. 2022.

⁴¹³ MANEIRA, Eduardo. Reforma tributária no Brasil – quando fazer e porque fazer. In: GOMES, Fabio Luiz (org.). **Reforma tributária: tributação, desenvolvimento e economia digital**. São Paulo: Almedina, 2022. p. 44.

⁴¹⁴ MANEIRA, Eduardo. Reforma tributária no Brasil – quando fazer e porque fazer. In: GOMES, Fabio Luiz (org.). **Reforma tributária: tributação, desenvolvimento e economia digital**. São Paulo: Almedina, 2022. p. 44.

objetiva a instituição de uma Contribuição Social sobre Operações com Bens e Serviços (CBS), em substituição ao PIS e COFINS⁴¹⁵.

Importante pontuar, que a Câmara e o Senado instalaram, em fevereiro de 2020, a Comissão Mista da Reforma Tributária, formada por 25 deputados e 25 senadores, a fim de unificar as propostas de reforma tributária⁴¹⁶.

Todas as propostas de reforma tributária supramencionadas convergem para a instituição de um imposto único, do tipo IVA (imposto sobre o valor agregado)⁴¹⁷. O IVA, criado pelos franceses em meados do século passado, conhecido por sua efetividade e prestígio, vigora na Europa e em diversos outros países ao redor do mundo⁴¹⁸.

Na UE, umas das primeiras medidas adotadas no processo de integração regional do bloco econômico, foi a exigência de implementação de um amplo imposto sobre o consumo, plurifásico, neutro e incidente sobre o valor acrescido de cada operação⁴¹⁹. Nas palavras de Alves e Rios:

Inspirado no modelo francês de tributação, o IVA substituiu os impostos cumulativos existentes nos Estados membros, baseado na premissa de que na construção do mercado único europeu, para se implementar as grandes liberdades, foi necessária a harmonização das legislações tributárias, notadamente em relação aos impostos incidentes sobre o consumo e, para tanto, todos foram obrigados a adotar o mesmo modelo de tributação do consumo de bens e serviços⁴²⁰.

Ainda conforme Rocha:

Cobrado em 168 países, dos 193 considerados pela Organização das Nações Unidas (ONU), o IVA é um modelo consagrado mundialmente e com capacidade de se adaptar às diferentes necessidades de cada nação, tanto para simplificar o sistema tributário, quanto para dar consistência lógica ao modelo,

⁴¹⁵ GOMES, Fabio Luiz. História da reforma tributária no direito brasileiro. In: GOMES, Fabio Luiz (org.). **Reforma tributária: tributação, desenvolvimento e economia digital**. São Paulo: Almedina, 2022. p. 64.

⁴¹⁶ CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Reforma tributária: O que está em debate**. Disponível em: <https://www.portaldaindustria.com.br/cni/canais/reforma-tributaria/acompanhe/o-que-esta-em-debate/>. Acesso em: 21 dez. 2022.

⁴¹⁷ MOREIRA, Gabriel; ROSENBLATT, Paulo. Reforma tributária e simplificação: mantras fiscais de risco. In: GOMES, Fabio Luiz (org.). **Reforma tributária: tributação, desenvolvimento e economia digital**. São Paulo: Almedina, 2022. p. 87.

⁴¹⁸ SILVEIRA, Artur Barbosa da. Reforma Tributária: os principais pontos da PEC 45/2019 e a análise da constitucionalidade do IBS (imposto único) em face da cláusula pétrea do pacto federativo. **Revista de Direito Tributário Contemporâneo**, S.L., v. 21, p. 87, out./dez. 2019.

⁴¹⁹ ALVES, Luíza Bárbara Guimarães; RIOS, Marcelo Jabour. Adoção do IVA no Brasil – reflexões para uma futura reforma tributária. In: QUIRINO, Fabricio Alves; PEREIRA, Luiz Cláudio Cardona (org.). **A Reforma da tributação das empresas: uma visão para o empresariado brasileiro**. São Paulo: Almedina, 2021. p. 118.

⁴²⁰ ALVES, Luíza Bárbara Guimarães; RIOS, Marcelo Jabour. Adoção do IVA no Brasil – reflexões para uma futura reforma tributária. In: QUIRINO, Fabricio Alves; PEREIRA, Luiz Cláudio Cardona (org.). **A Reforma da tributação das empresas: uma visão para o empresariado brasileiro**. São Paulo: Almedina, 2021. p. 118.

razão pela qual criou-se nos meios acadêmicos um consenso em torno do IVA e que hoje representa um importante referencial para modernizar o regime tributário, sem expor a sociedade aos riscos de experiências com baixo grau de conhecimento⁴²¹.

Trata-se em síntese, de um imposto que incide sobre a despesa ou consumo e tributa o valor agregado nas transações efetuadas pelos contribuintes. Classifica-se como um imposto plurifásico, vez que segmentado em todas as fases do ciclo econômico, e não cumulativo, porquanto o seu pagamento é fracionado pelos diversos intermediários na cadeia produtiva, sendo cobrado em todas as etapas do processo produtivo e de comercialização, o que garante em cada etapa o crédito correspondente ao imposto pago na etapa anterior e assim reduz a probabilidade de sonegação⁴²².

Não obstante, na contramão da tendência mundial, que adota o IVA como imposto único, incidem hoje no Brasil, diversos tributos sobre o consumo (ICMS/ISS/IPI/PIS/Pasep/COFINS). Pontua-se, que além disso, cada um dos 27 Estados tem suas regras próprias de ICMS, e cada um dos 5.570 Municípios tem regras particulares de ISS⁴²³.

O grande número de tributos, os diferentes métodos de apuração, as constantes alterações de regras e a grande quantidade de exceções, fazem com que o recolhimento de tributos e a fiscalização destes, seja complexa e custosa, além de gerar conflitos entre os contribuintes e o fisco⁴²⁴.

A CNI, em representação do setor industrial, a fim de aumentar a competitividade dos produtos nacionais, defende a unificação de tributos, através de uma reforma ampla. Pleiteia que haja a criação de um imposto único, do tipo IVA, que tenha alíquota uniforme para todos os bens e serviços, com legislação e regulamento unificados nacionalmente. Que seja neutro, com vistas a combater o problema da cumulatividade,

⁴²¹ ROCHA, Roberto Coelho. A reforma tributária e o novo ciclo de desenvolvimento brasileiro. In: QUIRINO, Fabricio Alves; PEREIRA, Luiz Cláudio Cardona (org.). **A Reforma da tributação das empresas: uma visão para o empresariado brasileiro**. São Paulo: Almedina, 2021. p. 163.

⁴²² SILVEIRA, Artur Barbosa da. Reforma Tributária: os principais pontos da PEC 45/2019 e a análise da constitucionalidade do IBS (imposto único) em face da cláusula pétrea do pacto federativo. **Revista de Direito Tributário Contemporâneo**, S.L., v. 21, p. 87, out./dez. 2019.

⁴²³ CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Problemas do sistema tributário**. 2022. Disponível em: <https://www.portaldaindustria.com.br/cni/canais/reforma-tributaria/entenda/problemas-do-sistema-tributario/>. Acesso em: 14 dez. 2022.

⁴²⁴ CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Problemas do sistema tributário**. 2022. Disponível em: <https://www.portaldaindustria.com.br/cni/canais/reforma-tributaria/entenda/problemas-do-sistema-tributario/>. Acesso em: 14 dez. 2022.

principal entrave tributário à competitividade das empresas brasileiras. Que por fim, seja capaz de desonerar as exportações e investimentos⁴²⁵.

Veja-se, o sistema tributário nos moldes atuais, eleva os custos das empresas, reduz a competitividade, traz insegurança jurídica, que prejudica sobretudo a indústria, que enfrenta a concorrência externa⁴²⁶. A produtividade no país é comprometida pelo sistema tributário ineficiente, que onera os investimentos e prejudica o crescimento do PIB, fazendo-se necessária à sua substituição por um sistema justo, moderno, simples, transparente, neutro e equitativo⁴²⁷.

Depreende-se assim, que um sistema tributário eficiente é fundamental para aumentar a competitividade das empresas e, assim, acelerar o ritmo de crescimento econômico do Brasil, de modo a gerar emprego e renda para a população, que alicerçado numa atuação do Estado que pretenda uma redução da heterogeneidade social, poderá culminar numa redução do subdesenvolvimento e consequentemente no desenvolvimento do país.

⁴²⁵ CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **O que a CNI defende**. 2022. Disponível em: <https://www.portaldaindustria.com.br/cni/canais/reforma-tributaria/entenda/o-que-a-cni-defende/>. Acesso em: 14 dez. 2022.

⁴²⁶ CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Problemas do sistema tributário**. 2022. Disponível em: <https://www.portaldaindustria.com.br/cni/canais/reforma-tributaria/entenda/problemas-do-sistema-tributario/>. Acesso em: 14 dez. 2022.

⁴²⁷ SILVEIRA, Artur Barbosa da. Reforma Tributária: os principais pontos da PEC 45/2019 e a análise da constitucionalidade do IBS (imposto único) em face da cláusula pétrea do pacto federativo. **Revista de Direito Tributário Contemporâneo**, S.L., v. 21, p. 87, out./dez. 2019.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A alíquota do imposto de importação atualmente incidente sobre a importação de veículos automóveis é de 20%. Não obstante, o Acordo de Associação entre o MERCOSUL e a UE prevê a redução gradativa, até a eliminação total de tarifas, sob a importação de veículos automóveis advindos da UE, num período de 15 anos. Assim, na hipótese de este ser aprovado, segundo os tramites internos de cada um dos blocos, estar-se-á diante de nova regulamentação legal, que poderá culminar em externalidades ao setor automotivo brasileiro.

Nesse ínterim, em resposta à pergunta de pesquisa elaborada, verificou-se que o Acordo poderá gerar externalidades negativas ou positivas, a depender da atuação estatal.

A primeira potencial externalidade, diz respeito à perda pelo setor automotivo brasileiro de mercado consumidor no território nacional. Essa justifica-se pelo fato de que a hoje existente proteção tarifária, a qual configura-se pela incidência de uma alíquota de imposto de importação de 20% na importação de veículos automóveis, será gradualmente reduzida, até sua eliminação total no décimo sexto ano da entrada em vigor do Acordo.

Como decorrência deste processo de desgravação tarifária, os veículos automóveis advindos dos Estados Partes da UE, terão acesso facilitado ao mercado consumidor brasileiro e competirão diretamente com os produtos nacionais.

Nesse contexto, a falta de competitividade dos produtos nacionais, resultado da alta carga tributária e da complexidade da legislação respectiva, configurar-se-á como uma problemática.

Para além da perda pelo setor automotivo brasileiro de mercado consumidor no território nacional, outra potencial externalidade decorrente do Acordo seria a perda de mercado no ambiente externo, com a redução das exportações e consequente impacto na balança comercial brasileira.

O texto do Acordo prevê que os veículos automóveis advindos da UE terão acesso facilitado, não somente ao mercado consumidor brasileiro, mas também ao dos demais Estados Partes do MERCOSUL, que representam hoje, mais de 49% das exportações do Brasil de veículos automóveis de passageiros.

Do contexto acima disposto, poder-se-á culminar na diminuição das vendas de veículos automóveis pelo Brasil aos demais Estados Partes do bloco, o que acarretará na redução das exportações brasileiras.

Diante da perda de mercado consumidor no âmbito nacional e internacional, uma potencial externalidade decorrente destes fatores é o fenômeno da desindustrialização e precarização da indústria brasileira.

Em decorrência dos fatores acima apresentados, montadoras instaladas no país poderão decidir pela saída do território nacional, diante da inviabilidade da continuidade da atividade econômica. Ainda, a saída de montadoras instaladas no Brasil, poderá resultar de uma política de redução de custos das firmas.

Veja-se, com a desgravação tarifária, até a eliminação total de tarifas sobre a importação de veículos automóveis, as montadoras instaladas no país poderão optar por deixar o território nacional e passar à tão somente importar veículos ao Brasil. Diante da alta carga tributária e da complexidade da legislação respectiva, a medida pode configurar-se como uma estratégia para a redução de custos.

Como resultado da saída de montadoras do Brasil, estar-se-á diante de outra potencial externalidade negativa decorrente do Acordo, qual seja a perda de postos de trabalho.

Verificou-se assim, que poderão decorrer da entrada em vigor do Acordo algumas externalidades negativas, que impactarão o setor automotivo brasileiro e culminarão dentre outros fatores, na perda de mercado consumidor, em âmbito nacional e internacional, bem como em uma desindustrialização e na diminuição de postos de trabalho.

Noutro vértice, aferiu-se que caso haja uma redução da carga tributária e uma simplificação da legislação respectiva, o Acordo de Associação entre o MERCOSUL e a UE poderá culminar em externalidades positivas ao setor automotivo brasileiro.

Com a diminuição da carga tributária e a simplificação da legislação respectiva, haverá uma redução dos custos de transação, que implicará num aumento de competitividade dos produtos da indústria automobilística brasileira.

Conforme exposto anteriormente, a complexidade tributária reverte-se em custos para as firmas, que num cenário de escassez de recursos, precisam alocá-los para que haja o pagamento e processamento de tributos. Não obstante, com a redução da carga tributária e simplificação da legislação, referidos recursos podem ser alocados para atividades com maior valor agregado, como por exemplo, para o desenvolvimento de inovações tecnológicas.

Assim, diante deste novo cenário, ainda que ocorra o processo de desgravação tarifária previsto no Acordo, não haverá perda de mercado consumidor, nacional ou

internacionalmente, pelo setor automotivo brasileiro, eis que se estará diante de ganhos de competitividade e produtividade. A nível nacional, os produtos produzidos no país serão tão competitivos quanto os importados e poderão destacar-se devidos aos investimentos em inovações tecnológicas. No âmbito internacional, os produtos nacionais poderão continuar a ser exportados para os Estados Partes do MERCOSUL, ainda mais competitivos, mas adicionalmente, terão uma facilitação para serem exportados aos Estados Membros da UE.

O aumento das exportações terá um impacto positivo na balança comercial brasileira, que poderá culminar em crescimento econômico e caso haja uma atuação estatal a fim de diminuir a heterogeneidade social, numa redução do subdesenvolvimento do país.

O crescimento econômico, poderá configurar-se então, como um incentivo para que sejam feitos aportes financeiros no país, tanto por nacionais como por estrangeiros, o que fortalecerá a indústria nacional e assim gerará mais empregos.

Veja-se, num cenário de crescimento econômico, com redução da carga tributária e simplificação da legislação respectiva, a saída de montadoras do país, não se configurará mais como uma estratégia. Isso porque, com a redução dos custos de transação ocorrida, não será economicamente viável, em linha com o disposto na teoria da maximização racional, importar os veículos automóveis da UE, devido aos custos para tanto, como aqueles necessários para o depósito e transporte de um continente ao outro.

Confirmou-se assim, a hipótese de pesquisa, tendo se aferido que o Acordo de Associação entre o MERCOSUL e a UE terá impactos comerciais positivos na venda de veículos automóveis no setor automotivo brasileiro, desde que haja uma redução da carga tributária e uma simplificação da legislação respectiva.

Ademais, o Acordo de Associação entre o MERCOSUL e a UE, poderá representar uma ruptura da dependência centro-periferia. Para tanto, deverá haver uma atuação estatal capaz de contribuir para a redução da heterogeneidade social, bem como de fomentar a indústria de cada um dos países mercosulinos, através da diminuição da carga tributária, simplificação da legislação respectiva e do investimento em tecnologia.

O Acordo já prevê em seu texto medidas que podem contribuir para a redução da heterogeneidade social, através do incentivo à pequenas e médias empresas. Este incentivo, que inclui a participação em compras governamentais, a instituição de joint ventures, a oferta de programas de capacitação, a criação de parcerias e redes empresariais pelas pequenas e médias empresas, pode fomentar a indústria de cada um dos países do

MERCOSUL e assim reduzir a concentração de poder econômico de grupos estrangeiros, de modo a diminuir a dependência centro-periferia.

Ainda, através de investimentos em tecnologia, a dinâmica de crescimento será regida pelo progresso técnico e não dependente da demanda externa e/ou insatisfeita pelas importações.

Veja-se, com a entrada em vigor do Acordo haverá uma facilitação para a exportação pelo MERCOSUL à UE tanto de produtos primários, como manufaturados. Nesse contexto, caso haja uma atuação estatal capaz de reduzir a carga tributária e simplificar a legislação respectiva, de modo a aumentar a competitividade dos produtos mercosulinos, e assim fomentar a indústria destes países, se estará diante de uma possibilidade de crescimento econômico, mediante o fortalecimento do mercado interno e das exportações de produtos manufaturados. Referido crescimento econômico, aliado a uma atuação do Estado que pretenda uma redução da heterogeneidade social e assim a quebra da colonização cultural, poderá culminar numa diminuição do subdesenvolvimento dos países mercosulinos.

REFERÊNCIAS

ABRAHAM, Marcus. **Curso de direito tributário brasileiro**. Rio de Janeiro: Forense, 2022.

ALADI. **Acordo de Complementação Econômica nº 2 celebrado entre a República Federativa do Brasil e a República Oriental do Uruguai**. Disponível em: <https://www2.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/vacewebp?OpenView&Start=1&Count=860&Expand=1#1>. Acesso em: 01 maio 2022.

ALADI. **Acordo de Complementação Econômica nº 14 assinado entre a República Argentina e a República Federativa do Brasil: Trigésimo Oitavo Protocolo Adicional**. Disponível em: <https://www2.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/vacewebp?OpenView&Start=1&Count=860&Expand=1#1>. Acesso em: 01 maio 2022.

ALADI. **Acordo de Complementação Econômica nº 74 celebrado entre a República Federativa do Brasil e a República do Paraguai: Primeiro Protocolo Adicional**. Disponível em: <https://www2.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/vacewebp?OpenView&Start=1&Count=860&Expand=1#1>. Acesso em: 01 maio 2022.

ALMEIDA, Paulo Roberto de. O Brasil e os projetos de integração regional: passado, presente e futuro. **Boletim da Sociedade Brasileira de Direito Internacional**: Academia Brasileira de Direito Internacional, São Paulo, v. 108, n. 151-155, janeiro/junho de 2020. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/1n0hoq4idC2CUCoEIzEXFSkP7m0T-vg-7/view>. Acesso em: 10 fev. 2021.

ALVES, Luíza Bárbara Guimarães; RIOS, Marcelo Jabour. Adoção do IVA no Brasil – reflexões para uma futura reforma tributária. In: QUIRINO, Fabricio Alves; PEREIRA, Luiz Cláudio Cardona (org.). **A Reforma da tributação das empresas: uma visão para o empresariado brasileiro**. São Paulo: Almedina, 2021. p. 118-134.

AMARAL, Antonio Carlos Rodrigues do. O MERCOSUL e o imposto sobre o valor agregado (IVA): uma proposta para ajustes na tributação do consumo no Brasil. **Revista Tributária e de Finanças Pública**, S.L., v. 8, p. 174-182, jul./set. 1994.

AMARAL JÚNIOR, Alberto do. **Curso de direito internacional público**. São Paulo: Atlas, 2015.

ARROW, Kenneth J. **The Organization of Economic Activity: Issues Pertinent to the Choice of Market versus Non-Market Allocation**. Washington, DC: US Government Printing Office, 1969.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2020**. 2020. Disponível em: <http://www.anfavea.com.br/anuario2020/anuario.pdf>. Acesso em: 12 jul. 2021.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2021**. 2021. Disponível em: <https://anfavea.com.br/site/>. Acesso em: 10 nov. 2022.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2022**. 2022. Disponível em: <https://anfavea.com.br/site/>. Acesso em: 31 out. 2022.

ATALIBA, Geraldo. **Hipótese de Incidência Tributária**. 5. ed. São Paulo: Malheiros Editores, 1997.

BAIA, Paulo Fernandes. Mercado Comum do Sul (Mercosul). In: MIYAZAKI, Silvio Yoshiro Mizuguchi; SANTOS, Antonio Carlos Alves dos (org.). **Integração Econômica Regional**. São Paulo: Saraiva, 2013.

BANERJEE, Abhijit V.; DUFLO, Esther. **Good Economics for Hard Times**. New York: Publicaffairs, 2019.

BBC. **Brasil tem 29 fábricas de veículos paradas: “Crise sem precedentes”**. 2021. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-56620465>. Acesso em: 01 jun. 2021.

BBC. **Ford**: afinal, por que a montadora decidiu encerrar a produção de veículos no Brasil?. 2021. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-55640907>. Acesso em: 01 jun. 2021.

BOTÃO, Gustavo Rocha. Mercosul e Burguesia: uma análise sobre a reforma da Tarifa Externa Comum. In: XVIII Congresso Internacional FoMerco, 2021, Rio de Janeiro. **Anais 30 anos do Mercosul: Desafios e Trajetórias**. Rio de Janeiro: UERJ, 2021. p. 1-11. Disponível em: <https://www.congresso2021.fomerco.com.br/resources/anais/14/fomerco2021>.

BRAGA, Bernardo Piccoli Medeiros; SILVA, Ernani João. **Uma reflexão introdutória sobre o Brasil e sua formação econômica**. Curitiba: Editora Intersaberes, 2016.

BRASIL. AGÊNCIA SENADO. **Acordo Mercosul-UE deve baratear produtos, mas forçar eficiência e produtividade**. 2019. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/infomaterias/2019/08/acordo-mercosul-ue-deve-baratear-produtos-mas-forcar-eficiencia-e-produtividade>. Acesso em: 20 abr. 2021.

BRASIL. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Código Aduaneiro do MERCOSUL**: avanços e impactos para o Brasil. Brasília, 2019. Disponível em: https://static.portaldaindustria.com.br/media/filer_public/f0/fa/f0fa652f-4367-4501-b4d1-4246d1f6bf79/cam_avancosimpactosparabrasil_estudo_web.pdf. Acesso em: 30 abr. 2022.

BRASIL. CONGRESSO NACIONAL. **Resolução nº 1, de 2011, do Congresso Nacional**. Dispõe sobre a Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul, sua composição, organização e competências. Brasília, DF, 06 jun. 2011.

BRASIL. MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Setor Automotivo**. 2020. Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/index.php/competitividade-industrial/setor-automotivo#:~:text=A%20ind%C3%BAstria%20automobil%C3%ADstica%20brasileira%2C%20em,n%C3%BAmeros%2C%20pode%20ser%20assim%20resumida%3A&text=Participa%C3%A7%C3%A3o%20de%2022%2C0%25%20no,produtor%20e%208%C2%BA%20mercado%20interno>. Acesso em: 01 jul. 2021.

BRASIL. MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Tarifa Externa Comum (TEC)**. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/assuntos/comercio-exterior/tarifa-externa-comum-tec-ncm>. Acesso em: 01 mai. 2022.

BRASIL. MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Tarifas Vigentes/Lista de Bens sem Similar Nacional (Lessin)**. Disponível em: <https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/assuntos/camex/estrategia-comercial/listas-vigentes>. Acesso em: 01 maio 2022.

BRASIL. MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS. **Veículos automóveis de passageiros**. 2022. Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/comex-vis>. Acesso em: 06 mar. 2022.

BRASIL. MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Acordo de Associação Mercosul-União Europeia**. 2019. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/aviso-as-redacoes/20583-acordo-de-associacao-mercosul-uniao-europeia>. Acesso em: 10 out. 2022.

BRASIL. **Resolução Camex nº 125**, de 15 de dezembro de 2016. Altera a Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM e a Tarifa Externa Comum - TEC, a Lista de Exceções à TEC e a Lista de Exceções de Bens de Informática e Telecomunicações - BIT para adaptação às modificações do Sistema Harmonizado (SH-2017). Brasília, DF, 16 dez. 2016. Disponível em: https://www.infoconsult.com.br/legislacao/resolucao_camex/2016/r_camex_125_2016.htm. Acesso em: 02 maio 2022.

BRASIL. **Resolução GECEX nº 272**, de 19 de novembro de 2021. Altera a Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM e a Tarifa Externa Comum - TEC para adaptação às modificações do Sistema Harmonizado (SH-2022). Brasília, DF, 29 nov. 2021. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-gecex-n-272-de-19-de-novembro-de-2021-362755288>. Acesso em: 02 maio 2022.

BRASIL. SECRETARIA DO COMÉRCIO EXTERIOR. **Acordos comerciais e abertura comercial**: estimativas e evidências. Disponível em: <https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/assuntos/comercio-exterior/publicacoes-secex/serie-acordos-comerciais/arquivos/acordos-e-abertura-estimativas-e-evidencias.pdf>. Acesso em: 21 nov. 2022.

CALMON, Fernando. **Acordo Mercosul-UE pressiona produção brasileira e favorece consumidor**. 2019. Disponível em: <https://www.uol.com.br/carros/colunas/alta-roda/2019/07/11/acordo-mercosul-ue-pressiona-producao-brasileira-e-favorece-consumidor.htm>. Acesso em: 10 jun. 2021.

CAMPOS, Diego Araujo; TÁVORA, Fabiano. **Direito internacional:** público, privado e comercial. São Paulo: Saraiva Educação, 2018.

CAMPOS, Diego Araujo; TÁVORA, Fabiano. **Direito internacional:** público, privado e comercial. São Paulo: Saraiva Educação, 2019.

CANDIDO, Gustavo Bacciotti; CARIO, Silvio A. F.; SHIMA, Walter. A internacionalização da indústria automobilística brasileira: dinâmica produtiva e estratégias de mercado. **Revista Catarinense de Economia**, v. 4, n. 1, p. 124 - 151, 7 set. 2021.

CAPARROZ, Roberto. **Comércio Internacional e Legislação Aduaneira**. São Paulo: Saraiva Jur, 2022.

CAPARROZ, Roberto. **Direito Tributário**. São Paulo: SaraivaJur, 2022.

CARVALHO, Paulo de Barros. **Curso de Direito Tributário**. 23. ed. São Paulo: Saraiva, 2011.

CASOTTI, Bruna Pretti; GOLDENSTEIN, Marcelo. **Panorama do setor automotivo:** as mudanças estruturais da indústria e as perspectivas para o Brasil. BNDES Setorial, Rio de Janeiro, n. 28, p. 147-187, set. 2008.

COASE, Ronald. O problema do custo social. **The Latin American and Caribbean Journal of Legal Studies**, v. 13, n. 1, article 9, 2008.

COÊLHO, Sasha Calmon Navarro. **Curso de direito tributário brasileiro**. Rio de Janeiro: Forense, 2022.

COMISSÃO EUROPEIA. **MERCOSUL:** As negociações UE-Mercosul para um Acordo Comercial. 2021. Disponível em: <https://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/regions/mercosur/>. Acesso em: 25 abr. 2021.

COMISSÃO EUROPEIA. **Schengen Area**. Disponível em: https://ec.europa.eu/home-affairs/policies/schengen-borders-and-visa/schengen-area_pt. Acesso em: 30 mai. 2022.

COMISSÃO EUROPEIA. **UE e Mercosul chegam a acordo sobre o comércio**. 2019. Disponível em: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pt/ip_19_3396. Acesso em: 10 ago. 2020.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **CNI e IndustriALL-Brasil pedem suspensão de proposta para a redução da TEC do Mercosul**. 2021. Disponível em: <https://noticias.portaldaindustria.com.br/noticias/internacional/cni-e-industrial-brasil-pedem-suspensao-de-proposta-para-a-reducao-da-tec-do-mercosul/>. Acesso em: 16 maio 2022.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Competitividade Brasil 2019-2020**. Brasília: CNI, 2020.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Competitividade em foco.** Brasília: CNI, 2019.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Entenda o que é Custo Brasil e como ele impacta o país.** Disponível em: <https://www.portaldaindustria.com.br/industria-de-a-z/o-que-e-custo-brasil/>. Acesso em: 14 nov. 2022.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Indicador de Custos Industriais.** Brasília: CNI, 2020.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **O que a CNI defende.** 2022. Disponível em: <https://www.portaldaindustria.com.br/cni/canais/reforma-tributaria/entenda/o-que-a-cni-defende/>. Acesso em: 14 dez. 2022.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Problemas do sistema tributário.** 2022. Disponível em: <https://www.portaldaindustria.com.br/cni/canais/reforma-tributaria/entenda/problemas-do-sistema-tributario/>. Acesso em: 14 dez. 2022.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Reforma tributária: O que está em debate.** Disponível em: <https://www.portaldaindustria.com.br/cni/canais/reforma-tributaria/acompanhe/o-que-esta-em-debate/>. Acesso em: 21 dez. 2022.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Sondagem especial - Qualidade do sistema tributário brasileiro:** indústrias de transformação e extrativa. 2019. Disponível em: <https://www.portaldaindustria.com.br/estatisticas/sondesp-73-qualidade-do-sistema-tributario/>. Acesso em: 14 dez. 2022

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. **Sondagem especial:** Tributação. 2015. Disponível em: <https://www.portaldaindustria.com.br/estatisticas/sondesp-63-tributacao/#:~:text=A%20Sondagem%20Especial%20tem%20como,conjuntura%20e%20a%20pol%C3%ADtica%20econ%C3%B4mica>. Acesso em: 14 dez. 2022.

CRETELLA NETO, José. **Curso de Direito Internacional Econômico.** São Paulo: Saraiva, 2012.

DIX-CARNEIRO, Rafael; KOVAK, Brian K. Trade Liberalization and Regional Dynamics. **American Economic Review**, [S.L.], v. 107, n. 10, p. 2908-2946, 1 out. 2017. American Economic Association. <http://dx.doi.org/10.1257/aer.20161214>.

DOLINGER, Jacob; TIBURCIO, Carmem. **Direito internacional privado.** Rio de Janeiro: Forense, 2020.

EUROPEAN COMMISSION. **EU-Mercosur trade agreement:** The Agreement in Principle and its texts. 2019. Disponível em: <https://trade.ec.europa.eu/doclib/press/index.cfm?id=2048>. Acesso em: 10 jul. 2021.

FERREIRA, Pedro Cavalcanti; ROSSI, Jose Luiz. New Evidence from Brazil on Trade Liberalization and Productivity Growth*. **International Economic Review**, [S.L.], v.

44, n. 4, p. 1383-1405, nov. 2003. Wiley. <http://dx.doi.org/10.1111/1468-2354.t01-1-00114>.

FEYRER, James. Trade and Income—Exploiting Time Series in Geography. **American Economic Journal: Applied Economics**, [S.L.], v. 11, n. 4, p. 1-35, 1 out. 2019. American Economic Association. <http://dx.doi.org/10.1257/app.20170616>.

FIGUEIREDO, Leonardo Vizeu. **Direito Econômico**. Rio de Janeiro: Forense, 2021.

GABRIEL, Luciano F.; SCHNEIDER, Ariane H.; SKROBOT, Fabiana C. C.; SOUZA, Marília de. **Uma análise da indústria automobilística no Brasil e a demanda de veículos automotores**: algumas evidências para o período recente. 2011. Disponível em: <https://www.anpec.org.br/encontro/2011/inscricao/arquivos/000-4d87ea200247ecc320a7f5cc7ca6e2c.pdf>. Acesso em: 09 nov. 2022.

GICO JR, Ivo Teixeira. **Metodologia e epistemologia da análise econômica do direito**. Universidade Católica de Brasília, 2009.

GOITIA, Vladimir. **Acordo Mercosul-UE favorece Agro, mas afeta até setores como genéricos**. Uol, São Paulo, 28 jun. 2019. Economia. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2019/06/28/acordo-mercossul-e-uniao-europeia-pros-contras.html>. Acesso em: 10 nov. 2021.

GOMES, Eduardo Biacchi; MONTENEGRO, Juliana Ferreira. **Curso de Direito da Integração Regional**. Curitiba: Instituto Memória, 2018.

GOMES, Fabio Luiz. História da reforma tributária no direito brasileiro. In: GOMES, Fabio Luiz (org.). **Reforma tributária**: tributação, desenvolvimento e economia digital. São Paulo: Almedina, 2022. p. 59-65.

GONÇALVES, Oksandro Osdival; RIBEIRO, Marcelo Miranda. Incentivos Fiscais: uma perspectiva da análise econômica do direito. **Economic Analysis Of Law Review**, Brasília, v. 4, n. 1, jan./jun. 2013.

GRANATO, Leonardo. Os trinta anos do MERCOSUL: apontamentos para um balanço. **Austral: Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais**, Porto Alegre, v. 10, n. 19, jan. 2021.

GUERRA, Sidney. **Curso de direito internacional público**. São Paulo: Saraiva Educação, 2021.

IRWIN, Douglas A. Does Trade Reform Promote Economic Growth? A Review of Recent Evidence. **Peterson Institute for International Economics**, [S.L.], 2019. Disponível em: <https://www.piie.com/publications/working-papers/does-trade-reform-promoteeconomic-growth-review-recent-evidence>. Acesso em: 21 nov. 2022.

KALIL, Gilberto Alexandre de Abreu; BLANCHET, Luiz Alberto. A tributação extrafiscal e o controle de proporcionalidade. In: XXIV Congresso Nacional do CONPEDI. **Direito tributário e financeiro II**. Florianópolis: CONPEDI, 2015. p. 540-556. Disponível em:

<http://site.conpedi.org.br/publicacoes/66fsl345/edfu2sd2/Syi9MYmxS4V3TOLQ.pdf>. Acesso em: 20 dez. 2022.

LOTUFO, Marcelo Freddi. A teoria da dependência como matriz para um diálogo latino-americano. **Remate de Males**, Campinas, SP, v. 36, n. 1, jan./jun. 2016.

Disponível em:

<https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/remate/article/view/8646451>. Acesso em: 30 nov. 2021.

LUKIC, Melina Rocha. A tributação sobre bens e serviços no Brasil: problemas atuais e propostas de reformas. **Revista Desafios da Nação**, v. 2, cap. 19, p. 99-100. Disponível em:

www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/180413_desafios_da_nacao_arquivos_vol2_cap19.pdf. Acesso em: 20 dez. 2022.

MAIA, Jayme de Mariz. **Economia internacional e comércio exterior**. São Paulo: Atlas, 2020.

MANEIRA, Eduardo. Reforma tributária no Brasil – quando fazer e porque fazer. In: GOMES, Fabio Luiz (org.). **Reforma tributária: tributação, desenvolvimento e economia digital**. São Paulo: Almedina, 2022. p. 35-47.

MATHIS, Klaus. **Consequentialism in law**. Efficiency, Sustainability, and Justice to Future Generations, 3 Law and Philosophy Library 98, DOI 10.1007/978-94-007-1869-2_1, SpringerScience+BusinessMediaB.V.2011.

MAZZA, Alexandre. **Manual de direito tributário**. São Paulo: Saraiva Educação, 2022.

MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. **Curso de direito internacional público**. Rio de Janeiro: Forense, 2021.

MERCOSUL. **Código Aduaneiro do MERCOSUL**. Disponível em:

<https://normas.mercosur.int/public/normativas/2111>. Acesso em: 30 abr. 2022.

MERCOSUL. Decisão nº 11/2021, de 13 de dezembro de 2021. **Modificação da decisão CMC nº 58/10**. Montevideu. Disponível em:

<https://normas.mercosur.int/public/normativas/4181>. Acesso em: 23 maio 2022.

MERCOSUL. **NCM Em Vigor: Nomenclatura Comum do MERCOSUL**. 2022.

Disponível em: <https://www.mercosur.int/pt-br/politica-comercial/ncm/>. Acesso em: 01 mai. 2022.

MERCOSUL. **Organograma: Presidência Pro Tempore**. Presidência Pro Tempore.

2021. Disponível em: [https://www.mercosur.int/pt-br/quem-somos/organograma-mercopol/#:~:text=Conselho%20do%20Mercado%20Comum%20\(CMC\)&text=%C3%89%20integrado%20pelos%20Ministros%20das,dos%20Presidentes%20dos%20Estados%20Partes](https://www.mercosur.int/pt-br/quem-somos/organograma-mercopol/#:~:text=Conselho%20do%20Mercado%20Comum%20(CMC)&text=%C3%89%20integrado%20pelos%20Ministros%20das,dos%20Presidentes%20dos%20Estados%20Partes). Acesso em: 04 jul. 2021.

MERCOSUL. **Países do Mercosul**. Disponível em: <https://www.mercosur.int/pt-br/quem-somos/paises-do-mercosul/>. Acesso em: 24 mai. 2022.

MERCOSUL. PARLAMENTO DO MERCOSUL. **Protocolo Constitutivo do Parlamento do MERCOSUL**. Disponível em: <https://www.parlamentomercosur.org/innovaportal/v/7555/2/parlasur/protocolo-constitutivo-do-parlamento-do-mercosul.html>. Acesso em: 22 abr. 2023.

MERCOSUL. Resolução nº 16/2021, de 13 de outubro de 2021. **Tarifa Externa Comum - Incorporação da VII Emenda ao Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias à Nomenclatura Comum do Mercosul**. Montevideu. Disponível em: <https://normas.mercosur.int/public/normativas/4143>. Acesso em: 01 maio 2022.

MIYAZAKI, Silvio Yoshiro Mizuguchi; SANTOS, Antonio Carlos Alves dos (org.). **Integração Econômica Regional**. São Paulo: Saraiva, 2013.

MÖLLER, Ana Karina Ticianelli; MUNIZ, Tânia Lobo. Estado e Meio Ambiente: considerações sobre o desenvolvimento e a sustentabilidade na pós-modernidade. In: MENEZES, Wagner (coord.). **Anais do 9º Congresso Brasileiro de Direito Internacional**. Brasília: Academia Brasileira de Direito Internacional, 2011. Disponível em: <file:///C:/Users/user/Downloads/Artigos%20Congresso%20Direito%20Internacional.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2022.

MONTEIRO, Guilherme Fowler A. Empreendedorismo e Instituições. In: YEUNG, Luciana (org.). **Análise Econômica do Direito: temas contemporâneos**. São Paulo: Actual, 2020. Cap. 3.

MOREIRA, Gabriel; ROSENBLATT, Paulo. Reforma tributária e simplificação: mantras fiscais de risco. In: GOMES, Fabio Luiz (org.). **Reforma tributária: tributação, desenvolvimento e economia digital**. São Paulo: Almedina, 2022. p. 83-112.

OLIVEIRA, Filipe Bianchini de. União Europeia e MERCOSUL: impossibilidade de comparação entre os dois blocos à luz do processo de integração. In: ACTAS: IV Congreso Internacional Globalización, Ética Y Derecho, 2020. **Anais do IV Congreso Internacional Globalización, Ética Y Derecho**. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Elder-Goltzman/publication/351457809_Desinformacion_en_Contextos_Electivos_Y_Libertad_de_Expresion_en_el_Sistema_Interamericano_de_Derechos_Humanos_la_falta_de_convencionalidad_de_la_de_la_ley_brasilena_138342019/links/60994d6892851c490fce7a72/Desinformacion-en-Contextos-Electivos-Y-Libertad-de-Expresion-en-el-Sistema-Interamericano-de-Derechos-Humanos-la-falta-de-convencionalidad-de-la-de-la-ley-brasilena-13834-2019.pdf#page=1505. Acesso em: 07 jul. 2021.

OROZCO, Luis Manuel Mejía; LOZANO, Jorge Luis Castrejón. El Sistemas de integración regional: el Mercosur. **InterNaciones**, [S. l.], n. 19, 2020. DOI: 10.32870/in.v0i19.7135. Disponível em: <https://internaciones.cucsh.udg.mx/index.php/inter/article/view/7135>. Acesso em: 30 jun. 2021.

PAULSEN, Leandro. **Curso de Direito Tributário Completo**. São Paulo: SaraivaJur, 2022.

PELOSI, Edna Marta; SANTOS, Luís Miguel Luzio dos. O desenvolvimento na América Latina: teorias cepalinas, teoria da dependência e perspectivas atuais. **Economia & Região**, Londrina, v. 6, jan./jun. 2018.

PENNAFORTE, Charles; RIBEIRO, Genaro da Silva; BONES, Nairana Karkow. Acordo Mercosul-União Europeia: entre o discurso e a realidade, impactos e perspectivas. **Conjuntura Austral**, [S.L.], v. 9, n. 46, p. 5- 21, 2018. DOI: 10.22456/2178-8839.79150. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/index.php/ConjunturaAustral/article/view/79150>. Acesso em: 6 jun. 2022.

PEREIRA, Matheus Wemerson Gomes; TEIXEIRA, Erly Cardoso; GURGEL, Ângelo Costa. Uma análise da reforma tributária sobre a economia e a competitividade setorial das macrorregiões brasileiras. **Revista de Economia**, [S.L.], v. 40, n. 3, p. 146-172, 16 abr. 2016. Universidade Federal do Paraná. <http://dx.doi.org/10.5380/re.v40i3.33401>.

POLSKI, Margaret M. **The Invisible Hands of U. S. Commercial Banking Reform: Private Action and Public Guarantees**. Boston, MA: Springer US, 2003.

PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. **Direito Internacional Público e Privado**: incluindo noções de Direitos Humanos e de Direito Comunitário. Salvador: JusPODIVM, 2017.

PORTO, Antônio Maristrello; GAROUPA, Nuno. **Curso de análise econômica do direito**. São Paulo: Atlas, 2022.

REDE TVT. **Acordo com europeus é péssimo para o Brasil**. 2019. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?time_continue=272&v=ZGfwLl6TFQA&feature=emb_logo&ab_channel=vejapontocom. Acesso em: 10 nov. 2021.

RESEK, Francisco. **Direito Internacional Público**: Curso Elementar. São Paulo: SaraivaJur, 2022.

RIBEIRO, Aguinaldo. Uma reforma tributária justa, simples e transparente. In: QUIRINO, Fabricio Alves; PEREIRA, Luiz Cláudio Cardona (org.). **A Reforma da tributação das empresas**: uma visão para o empresariado brasileiro. São Paulo: Almedina, 2021. p. 20-27.

ROCHA, Roberto Coelho. A reforma tributária e o novo ciclo de desenvolvimento brasileiro. In: QUIRINO, Fabricio Alves; PEREIRA, Luiz Cláudio Cardona (org.). **A Reforma da tributação das empresas**: uma visão para o empresariado brasileiro. São Paulo: Almedina, 2021. p. 163-168.

SABBAG, Eduardo. **Manual de Direito Tributário**. São Paulo: SaraivaJur, 2022.

SALAMA, Bruno. **O que é direito e economia**. Artigos Direito GV, 2007.

SALINAS, Gonzalo; AKSOY, Ataman. Growth Before and After Trade Liberalization. **Policy Research Working Paper**, No. 4062, World Bank, 2006.

SALGADO, Vitória Totti; BRESSAN, Regiane Nitsch. O Acordo de Associação Mercosul-União Europeia e a Política Externa Brasileira. **Revista NEIBA, Cadernos Argentina Brasil**, [S.L.], v. 9, n. 1, p. 1-22, 8 jun. 2020. Universidade de Estado do Rio de Janeiro. <http://dx.doi.org/10.12957/neiba.2020.50950>.

SANTOLIM, César. Behavioral Law and Economics e a teoria dos contratos. **Revista Jurídica Luso Brasileira**, ano 1, n. 3, 2015.

SAVINI, Marcos. As negociações comerciais entre Mercosul e União Europeia. **Revista Brasileira de Política Internacional**, [S.L.], v. 44, n. 2, p. 109-125, dez. 2001. FapUNIFESP (SciELO). <http://dx.doi.org/10.1590/s0034-73292001000200006>.

SCHOR, Adriana. Heterogeneous Productivity Response to Tariff Reduction: Evidence from Brazilian Manufacturing Firms. **Journal of Development Economics**, v. 75, p. 373- 396, 2004.

SCHOUERI, Luis Eduardo. **Direito Tributário**. São Paulo: Saraiva Educação, 2021.

SEN, Amartya. **Desenvolvimento como liberdade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

SENADO FEDERAL. **Manual de Comunicação da Secom: Custo Brasil**. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/manualdecomunicacao/guia-de-economia/custo-brasil>. Acesso em: 14 nov. 2022.

SENADO FEDERAL. **Proposta de Emenda à Constituição nº 110, de 2019**. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/137699>. Acesso em: 20 dez. 2022.

SERAPIÃO JUNIOR, Carlos; MAGNOLI, Demétrio. **Comércio Exterior e Negociações Internacionais**. São Paulo: Saraiva, 2006.

SILVEIRA, Artur Barbosa da. Reforma Tributária: os principais pontos da PEC 45/2019 e a análise da constitucionalidade do IBS (imposto único) em face da cláusula pétrea do pacto federativo. **Revista de Direito Tributário Contemporâneo**, S.L., v. 21, p. 85-104, out./dez. 2019.

SISCOMEX. **Acordos Comerciais: Mercosul/União Europeia**. Disponível em: <http://siscomex.gov.br/acordos-comerciais/mercosul-uniao-europeia/>. Acesso em: 10 fev. 2021.

STIGLITZ, Joseph E. **On liberty, the right to know, and public discourse: the role of transparency in public life**. Oxford: Oxford Amnesty Lecture, jan. 1999. Disponível em: <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=%2010.1.1.594.93&rep=rep1&type=pdf>. Acesso em: 15 mar. 2022.

TABAK, Benjamin Miranda. A análise econômica do direito: proposições legislativas e políticas públicas. **Revista de Informação Legislativa**, ano 52, número 205, jan/mar. 2015.

TÁVORA, Fernando Lagares. **Acordo Mercosul-União Europeia: riscos e oportunidades para o agronegócio brasileiro** (Parte II – Estrutura, Ofertas e Impactos econômicos projetados do Acordo de Associação Mercosul- União Europeia). Brasília: Núcleo de Estudos e Pesquisas/ CONLEG/Senado, dezembro 2019 (Texto para Discussão nº 268). Disponível em: www.senado.leg.br/estudos. Acesso em: 2 ago. 2020.

THORSTENSEN, Vera; SILVA, Gustavo Jorge. Histórico do Acordo de Associação entre Mercosul e União Europeia. In: THORSTENSEN, Vera; NOGUEIRA, Thiago Rodrigues São Marcos (org.). **O Brasil entre União Europeia e Estados Unidos: uma leitura comparada das regulações da OMC e textos do MERCOSUL-UE e USCMA**. São Paulo: Vt Assessoria Consultoria e Treinamento Ltda, 2020.

TIMOSHENKOV, I. V.; NASHCHEKINA, O. M. Business Taxation: a transaction cost theory perspective. **Economic Theory And Law**, Kharkiv, v. 32, n. 1, fev. 2018.

TV SENADO. **Acordo Mercosul-União Europeia**. 2019. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=CGx3Bn83um4&ab_channel=TVSenado. Acesso em: 10 nov. 2021.

UNIÃO EUROPEIA. **Acordos constitutivos**. Disponível em: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/principles-and-values/founding-agreements_pt. Acesso em: 29 maio 2022.

UNIÃO EUROPEIA. **Breve apresentação dos países da UE**. 2021. Disponível em: https://europa.eu/european-union/about-eu/countries/member-countries_pt. Acesso em: 30 mai. 2022.

UNIÃO EUROPEIA. **Comissão Europeia**. 2021. Disponível em: https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/european-commission_pt. Acesso em: 10 jul. 2021.

UNIÃO EUROPEIA. **Conselho da União Europeia**. 2021. Disponível em: https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/council-eu_pt. Acesso em: 10 jul. 2021.

UNIÃO EUROPEIA. EU MONITOR. **Agreement procedure**. 2021. Disponível em: <https://www.eumonitor.eu/9353000/1/j9vvik7m1c3gyxp/vh7bi4zutqzf>. Acesso em: 10 jul. 2021.

UNIÃO EUROPEIA. EU MONITOR. **Decision-making procedures in the European Union**. 2021. Disponível em: <https://www.eumonitor.eu/9353000/1/j9vvik7m1c3gyxp/vg9tssega1vj>. Acesso em: 10 jul. 2021.

UNIÃO EUROPEIA. **Fatos e números sobre a estrutura da União Europeia:** Membros do espaço Schengen. Disponível em: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/key-facts-and-figures/structure_pt. Acesso em: 30 maio 2022.

UNIÃO EUROPEIA. **Objetivos e valores.** Disponível em: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/principles-and-values/aims-and-values_pt. Acesso em: 29 maio 2022.

UNIÃO EUROPEIA. **Países que usam o euro.** Disponível em: https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/euro/countries-using-euro_pt. Acesso em: 30 maio 2022.

UNIÃO EUROPEIA. **Parlamento Europeu.** 2021. Disponível em: https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/european-parliament_pt. Acesso em: 10 jul. 2021.

UNIÃO EUROPEIA. **Tratado sobre o funcionamento da União Europeia.** Disponível em: http://data.europa.eu/eli/treaty/tfeu_2012/oj. Acesso em: 10 jul. 2021.

VARELLA, Marcelo Dias. **Direito internacional público.** São Paulo: Saraiva Educação, 2018.

VASCONSELOS, Aline Hillal. Los procesos de integración regional y sus reflejos en el ámbito tributario: un análisis del MERCOSUR. **Revista Jurídica em Pauta**, Bagé, v. 3, n. 1, 2021. Disponível em: <http://revista.urcamp.tche.br/index.php/revistajuridicaurcamp/article/view/4010>. Acesso em: 01 jul. 2021.

VIEIRA, Gustavo Oliveira. Integração transfronteiriça: ressignifica sentidos, com “novos” atores. **Rev. Secr. Trib. Perm. Revis.**, [S.L.], v. 7, n. 13, p. 15-32, 30 mar. 2019. Tribunal Permanente de Revisão do MERCOSUL. <http://dx.doi.org/10.16890/rstpr.a7.n13.p15>.

WACZIARG, Romain; WELCH, Karen Horn. Trade Liberalization and Growth: new evidence. **The World Bank Economic Review**, [S.L.], v. 22, n. 2, p. 187-231, 1 jan. 2008. Oxford University Press (OUP). <http://dx.doi.org/10.1093/wber/lhn007>.

WILLIAMSON, Oliver E. **The economic institutions of capitalism: firms, markets, relational contracting.** The Free Press, New York, 1985.

WINTER, Luís Alexandre Carta. **Curso de Direito: Direito Internacional Público**, mar-jun. de 2022. Notas de aula. Mimeografado.

WINTER, Luís Alexandre Carta. **O Mercosul e o sistema presidencialista.** 2008. 155 f. Tese (Doutorado) - Curso de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

WINTER, Luís Alexandre Carta; BECKERS, Amanda Carolina Buttendorff Rodrigues. Desenvolvimento e Integração Regional: a atuação do MERCOSUL em políticas públicas de direitos humanos. **Revista de Direitos Humanos em Perspectiva**, [S.L.], v.

2, n. 2, p. 112-127, 1 dez. 2016. Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Direito - CONPEDI. <http://dx.doi.org/10.26668/indexlawjournals/2526-0197/2016.v2i2.1398>.

WINTER, Luís Alexandre Carta; NEGRI, Amanda Louise. Barreiras técnicas e a operação carne fraca: um estudo da exportação de carnes bovinas brasileiras aos EUA. In: WINTER, Luís Alexandre Carta; TREVISAN, Nicole Marie; SALLES, Letícia Maria Rutkowski (org.). **A construção de um pensamento: 20 anos do NEADI-PUCPR**. Curitiba: Instituto Memória, 2019. p. 75-87.

WORLD TRADE ORGANIZATION. **The General Agreement on Tariffs and Trade**. Disponível em: https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/gatt47.pdf. Acesso em: 09 out. 2022.