

COMISSÃO DE ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

PROJETO DE LEI Nº 1.527, de 2003

Dispõe sobre a obrigatoriedade das montadoras de veículos utilizarem, na fabricação de seus produtos, 80% de peças produzidas no Brasil.

Autor: Deputado **VICENTINHO**

Relator: Deputado **GIACOCO**

I – RELATÓRIO

O presente projeto de lei busca tornar obrigatória a utilização de pelo menos 80% de peças nacionais na fabricação de veículos automotores produzidos no Brasil. O autor justifica a obrigatoriedade pelo que esta pode significar na geração de empregos, ao lado de estimular a indústria nacional e a transferência de tecnologia, com agregação de valor à produção nacional.

Argumenta, ainda, que o processo de globalização tem proporcionado a integração da produção das montadoras transnacionais entre diferentes países, com plantas produzindo veículos com peças de diversas origens nacionais. Nesse processo, justifica o autor, as montadoras instaladas no Brasil têm feito uso expressivo de componentes importados, com a consequente dispensa de mão-de-obra local.

A proposta estabelece em dois anos o prazo para que a norma seja integralmente adotada pelas montadoras e fixa como critério para o limite de utilização de peças nacionais o número de componentes, sem qualquer especificação quanto a valor ou característica tecnológicas.

Em seu Art. 3º, delega ao Poder Executivo a prerrogativa de regulamentar a forma de controle e fiscalização da norma, assim como lhe atribui poder de fixar as penalidades decorrentes do seu descumprimento.

II – VOTO DO RELATOR

A indústria de autopeças, intrinsecamente vinculada às montadoras, representa, hoje, 2,5% do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro, movimentando cerca de US\$ 11 bilhões/ano. É uma atividade globalizada presente no mundo todo, inclusive no Brasil, onde estão instaladas 14 montadoras multinacionais, cujos controles acionários se confundem e tendem à concentração em um número cada vez menor de empresas controladoras de tecnologia, estratégia de produção, marcas e marketing.

Por sua própria natureza, extremamente dinâmica e peculiar, a indústria automobilística e de autopeças é cenário de elevadíssima competitividade e, pela importância que assume em todas as economias desenvolvidas, tem merecido atenção diferenciada dos governos dos países em que estão instaladas, assim como tratamento específicos nos foros internacionais. É sob esse aspecto que se deve, inicialmente, analisar o projeto em tela para constatar que seus termos violam o sistema de comércio

internacional regido pelo GATT, no que diz respeito à regra do “tratamento nacional” (art. 3º § 4º do GATT). Este dispositivo impede o estabelecimento, pelos países signatários, de qualquer norma jurídica que venha a promover qualquer tipo de discriminação entre produtos locais e importados, quando similares.

No âmbito da OMC, o Acordo sobre as Medidas de Investimento Relacionadas ao Comércio (TRIMs) também proíbe expressamente a adoção de percentuais mínimos de utilização de produtos de origem local:

1. **“As TRIMs incompatíveis com a obrigação de tratamento nacional prevista no parágrafo 4º do Artigo III do GATT 1994 incluem as mandatórias ou aquelas aplicáveis sob a lei nacional ou decisões administrativas, ou cujo cumprimento é necessário para se obter uma vantagem, e que determinam:**
 - a) **que uma empresa adquira ou utilize produtos de origem nacional ou de qualquer fonte nacional, especificadas em termos de produtos individuais, em termos de volume ou valor de produtos ou em termos de proporção do volume ou valor de sua produção local;**
 - b) **que a aquisição ou utilização de produtos importados por uma empresa limite-se a um montante relacionado ao volume ou valor de sua produção local”.**

Não se pode, por analogia, tomar como exemplo permissivo à intenção básica do presente projeto o Acordo sobre Política Automotiva do

Mercosul (PAM), em vigor desde 2001 e que estipula a utilização de percentuais mínimos. Isto porque, o acordo para o Mercosul está abrigado pelo disposto no Art. XXIV do GATT e pelo Entendimento sobre a Interpretação do Art. XXIV, no que se refere à formação de uniões aduaneiras e áreas de livre comércio, permitindo, pois, tal regulamento comercial entre os países membros, com as restrições previstas. No entanto, a aplicação do percentual romperia a Política Automotiva do Mercosul, assim como fere definitivamente outras possibilidades que já vão em negociação adiantada como com a Índia e África do Sul, entre outras.

Os acordos bilaterais ou multilaterais de comércio internacional, tendo prevalência sobre a legislação interna, tornariam a proposta em tela inoperante, de um lado, e, se executada, tornar-se-ia séria ameaça de retaliações comerciais muito mais significativas de modo negativo sobre o mercado de trabalho nacional ou sobre os processo de transferência de tecnologia, do que os eventuais efeitos positivos advindo da obrigatoriedade de percentual mínimo de utilização de autopeças nacionais. Representaria, em última análise, fechamento de mercados externos e de postos de trabalho interno, interrompendo inclusive os processos de transferência de tecnologia.

O que há de garantir desenvolvimento, exportações, geração de emprego e renda é, sim, o crescimento econômico, os ganhos de produtividade e competitividade e não medidas restritivas ao comércio internacional que resultam em estagnação e isolamento, com o grave risco de comprometer ainda mais a ocupação da mão-de-obra nacional. Pertinente lembrar que, no caso dos carros populares brasileiros, o índice de nacionalização já está muito próximo aos 100%, sem necessidade de qualquer lei.

Diante do exposto, seja pelo aspecto legal vinculado à inserção do Brasil no mercado internacional, como pelo aspecto econômico estritamente ou suas repercussões no mercado-de-trabalho, votamos pela rejeição do Projeto de Lei nº 1.527, de 2003.

Sala da Comissão, em de de 2003.

Deputado **GIACOBO**

Relator