

NEWSLETTER 16

Comércio & Desenvolvimento Sustentável

Dezembro de 2023

Apresentação

O CINDES apresenta o décimo sexto número da série Comércio & Desenvolvimento Sustentável – uma *Newsletter* que tem por objetivo facilitar o acesso a informações sobre mudanças regulatórias e tendências na interseção entre as regulações ambientais e climáticas e o comércio internacional.

Esta edição está dedicada a três assuntos. Os dois primeiros dizem respeito à decisão do governo brasileiro de elevar tarifas de importação de bens que têm função ambiental e contribuem para a mitigação de emissões de gases de efeito estufa (painéis solares e veículos elétricos). Estas medidas revelam conflitos entre as prioridades da atual política comercial brasileira, orientada a fomentar e proteger a produção nacional de bens manufaturados, e as metas de descarbonização da economia.

O terceiro tema diz respeito às perspectivas de progresso em um dos temas relacionados a comércio e desenvolvimento sustentável na próxima reunião ministerial da OMC que acontecerá em fevereiro de 2024: o acordo sobre subsídios à pesca.

Além dos três temas substantivos, essa *Newsletter* fornece as referências para dois estudos relacionados à agenda de comércio e clima, um elaborado pela OMC e outro pelo Banco Mundial.

1. Retomada a cobrança de imposto de importação sobre carros elétricos

Será retomada, a partir de janeiro de 2024, a cobrança de imposto de importação de carros 100% elétricos, que estava suspensa desde 2016. Na importação de veículos híbridos, que estava sujeita à tarifa de 4%, também haverá aumento gradual da tributação.

Alvo de muitas controvérsias entre empresas do setor, associações setoriais, governos estaduais e federal, a decisão de retomar gradualmente a cobrança do imposto de importação foi tomada em reunião do Comitê Executivo de Gestão da Camex (Gecex), em 10 de novembro de 2023.

A tributação será escalonada e terá trajetórias distintas a depender do grau de eletrificação do veículo, chegando a 35% (alíquota vigente para os automóveis a combustão) em 2026, de acordo com o seguinte esquema:

- Carros híbridos: 12% em janeiro; 25% em julho de 2024; 30% em julho de 2025; e 35% em julho de 2026.
- Carros híbridos *plug-in*: 12% em janeiro, 20% em julho, 28% em julho de 2025 e 35% em julho 2026.
- Carros 100% elétricos: 10% em janeiro, 18% em julho, 25% em julho de 2025 e 35% em julho de 2026.
- Caminhões elétricos: 20% em janeiro e 35% em julho de 2024. Nesse caso, a retomada da cobrança da alíquota cheia é mais rápida porque existe uma produção nacional suficiente, de acordo com o governo.

Para amenizar os impactos sobre os preços desses veículos e atender à demanda de algumas montadoras e de empresas importadoras, o governo estabeleceu cotas de importação livre de imposto, em valores decrescentes até 2026, variando de acordo com o grau de eletrificação do veículo.

De acordo com a notícia publicada no site do MDIC, "a deliberação... visa desenvolver a cadeia automotiva nacional, acelerar o processo de descarbonização da frota brasileira e contribuir para o projeto de neointustrialização do país, cujas bases são a inovação, a sustentabilidade e o fortalecimento do mercado interno, com geração de emprego e renda".

A decisão ocorreu poucos dias depois da votação da reforma tributária no Senado. Esta previa inicialmente a extensão dos benefícios tributários concedidos aos projetos de promoção de automóveis nas regiões Norte e Nordeste apenas para veículos elétricos, mas, na versão final da reforma, os benefícios foram estendidos aos veículos a combustão de empresas que iniciarem a produção de elétricos até 2028.

A elevação das tarifas de importação atende aos interesses das montadoras que já iniciaram ou pretendem iniciar a produção desse tipo de veículos no Brasil. Entretanto, como em qualquer caso de elevação de tributos indiretos, o efeito imediato é o aumento de preços ao consumidor – o que dificilmente contribui para acelerar o processo de descarbonização da frota brasileira.

<https://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/noticias/2023/novembro/imposto-de-importacao-para-veiculos-eletrificados-sera-retomado-em-janeiro-de-2024>

<https://valor.globo.com/empresas/noticia/2023/12/12/volta-do-imposto-antecipada-decisao-sobre-compra-de-carro-eletrico.ghtml>

<https://valor.globo.com/brasil/noticia/2023/11/13/afinal-imposto-de-importacao-para-carro-eletrico-promove-ou-nao-a-producao-local.ghtml>

https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-gecex-n-532-de-20-de-novembro-de-2023-*524798074

2. Retomada a cobrança de imposto de importação sobre módulos fotovoltaicos e aerogeradores

Em uma decisão com motivação de cunho semelhante à que orientou a retomada da cobrança de imposto de importação de veículos elétricos, o governo retomará a cobrança de tarifas de importação sobre módulos fotovoltaicos e aerogeradores a partir de janeiro de 2024.

No caso dos módulos fotovoltaicos, em março deste ano o governo havia decidido zerar três impostos incidentes sobre os produtos importados – o imposto de importação, PIS/Cofins e IPI. Esta decisão teria validade até 31 de dezembro de 2026.

Entretanto, em reunião realizada em 12 de dezembro último, o Gecex decidiu elevar as tarifas desses produtos para 10,8% a partir de janeiro de 2024. Além disso,

resolveu revogar 324 ex-tarifários deste mesmo produto que tinham redução a zero do imposto de importação. No caso dos ex-tarifários, a revogação passa a valer em 60 dias.

Assim como no caso dos veículos elétricos, o governo estabeleceu cotas de importação com valores decrescentes até 2027 para que as empresas tenham tempo de se ajustar ao aumento de custos que a medida trará.

Na mesma reunião, o Gecex decidiu aumentar o limite de potência de aerogeradores que se qualifiquem para o benefício da isenção da tarifa de importação. Atualmente, aerogeradores com potência superior a 3.300 kVA contam com isenção tarifária nas importações.

Entretanto, de acordo com o MDIC “empresas brasileiras já conseguem produzir aerogeradores de potência superior a este limite ou têm planos para isso nos curto e médio prazos”. Assim, o Gecex elevou a potência requerida dos aerogeradores importados a 7.500 kVA para que possam usufruir da isenção tarifária.

Esse limite valerá por um ano, uma vez que, a partir de 2025, as importações de aerogeradores de qualquer potência estarão sujeitas ao pagamento de imposto de importação com alíquota de 11,2%.

À semelhança da motivação usada na elevação da tributação dos veículos elétricos importados, o aumento nas tarifas de importação de módulos fotovoltaicos e aerogeradores é justificada pelo governo por serem “indústrias fundamentais para a produção de energias renováveis e para o projeto de neointustrialização do país em bases inovadoras e sustentáveis”.

Mais uma vez, os objetivos tradicionais da política industrial brasileira sobrepõem-se àqueles de descarbonização e impõem aumento de custos aos investimentos em energia renovável e, portanto, aos projetos de descarbonização no curto prazo.

<https://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/noticias/2023/dezembro/recomposicao-tarifaria-estimula-producao-nacional-de-paineis-solares-e-aerogeradores>

<https://valor.globo.com/brasil/noticia/2023/12/12/governo-eleva-imposto-de-importacao-de-modulos-fotovoltaicos-para-producao-de-energia-renovavel.ghtml>

3. Perspectivas de avanços no acordo sobre subsídios à pesca na próxima Ministerial da OMC, em fevereiro

A 13ª Reunião Ministerial da OMC será realizada em Abu Dhabi, entre 26 e 29 de fevereiro de 2024, e, como tem acontecido nas últimas ministeriais da Organização, seus membros vêm buscando algo que possa ser apresentado como um progresso palpável em sua agenda de negociações.

Até recentemente, havia a expectativa de que este algo poderia ser a celebração de um acordo abrangente sobre subsídios à pesca, tema que está em negociação na

OMC há 20 anos e que foi objeto de acordo provisório na 12ª Ministerial de 2022. Embora haja ainda alguma esperança de que as divergências persistentes possam ser eliminadas em negociações de última hora durante o mês de janeiro, as perspectivas já não parecem muito promissoras.

O Acordo de Subsídios à Pesca firmado na 12ª Ministerial da OMC, em junho de 2022, estabelece uma série de proibições e regras para os subsídios à pesca. Entretanto, diante das dificuldades para encontrar consenso em aspectos considerados centrais para o tema, os países membros assumiram o compromisso de continuar negociações em busca de um acordo mais abrangente. O Artigo 12º determina que caso disciplinas abrangentes não sejam acordadas em até quatro anos após a entrada em vigência do Acordo, este estará imediatamente encerrado.

O mandato negociador deste Acordo, que data de 2005, determinava explicitamente que se negociasse a proibição de certas formas de subsídios à pesca que contribuam para a sobrepesca. Os membros não conseguiram chegar a um acordo quanto a uma regra geral e direta que levasse à eliminação dos subsídios ao excesso de capacidade ou à sobrepesca.

Como parte do pacote analisado na 12ª Ministerial, havia uma lista ilustrativa de tipos específicos de subsídios que potencialmente contribuiriam para a sobrepesca. Essa lista incluía subsídios à construção, compra e modernização de embarcações, à compra de maquinaria e equipamentos de pesca, compra de combustível, gelo, iscas, custos de pessoal, seguros, sustentação de renda, dentre outros.

Além disso, havia no pacote uma série de exceções temporárias e permanentes, além de tratamento especial para países em desenvolvimento. Divergências em relação à lista de subsídios proibidos e ao tratamento a países em desenvolvimento impediram que se chegasse a um acordo abrangente. Diante disso, os membros se comprometeram a continuar negociando para buscar disciplinas abrangentes, com o objetivo de fazer recomendações à 13ª Reunião Ministerial.

Na última reunião sobre o tema, realizada na semana de 4 a 8 de dezembro, o presidente do grupo negociador apresentou uma nova proposta de texto que foca na lista de subsídios proibidos e suas exceções e no tratamento especial e diferenciado para países em desenvolvimento. De acordo com Peter Ungphakorn, ex-membro do Secretariado da OMC, que mantém o Trade β Blog, especializado em acompanhar as negociações multilaterais, as divergências continuaram, com alguns membros reclamando de falta de ambição, enquanto outros afirmam que o texto proposto é excessivamente ambicioso.

Há ainda diversos pontos relevantes para os quais não há texto proposto. Por exemplo, subsídios à pesca em águas internacionais ou notificações e transparência. Mas sabe-se que há muitas divergências também nesses temas.

Após 18 meses da assinatura do acordo provisório, apenas cerca de metade do número de países necessário para colocar o acordo em vigência concluiu sua ratificação.

https://www.wto.org/english/thewto_e/minist_e/mc13_e/mc13_e.htm

https://www.wto.org/english/news_e/news23_e/fish_04dec23_e.htm

<https://www.ft.com/content/71ce5c33-d528-4adf-abc5-92acb844e900>

<https://tradebetablog.wordpress.com/2023/12/12/whats-left-to-resolve-in-wto-fisheries-subsidies-talks-after-deadline-missed/>

4. Publicações sobre comércio e clima

A proliferação de regulações que aproximam o comércio e a política comercial das políticas de mitigação de mudanças climáticas tem levado diversas organizações a dedicar estudos e relatórios sobre as relações entre as duas áreas de políticas.

Em preparação para a COP 28, a OMC dedicou seu relatório anual sobre comércio (World Trade Report) a este tema, com o título *Trade Policy Tools for Climate Action*, cujo link está disponível no site do Cindes: https://cindesbrasil.org/wp-content/uploads/2023/12/tptforclimataction_e.pdf.

Diante da implementação da regulação de medidas de ajuste de carbono na fronteira (CBAM, na sigla em inglês) pela União Europeia e da tendência à disseminação deste tipo de políticas para outros países desenvolvidos, o Grupo Banco Mundial publicou um estudo que analisa a vulnerabilidade potencial dos países latino-americanos a estas regulações. O link para este estudo está disponível em: <https://cindesbrasil.org/wp-content/uploads/2023/12/Background-note-3.pdf>.