



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA  
FACULDADE DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS  
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS**

**DILCIELE NASCIMENTO DE SOUSA**

**POLÍTICA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA: UMA NOTA SOBRE OS  
FUNDAMENTOS (INSTITUCIONAIS) E OS IMPACTOS  
(ORGANIZACIONAIS) DO INOVAR-AUTO**

**SALVADOR- BA**

**2017**

**DILCIELE NASCIMENTO DE SOUSA**

**POLÍTICA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA: UMA NOTA SOBRE OS  
FUNDAMENTOS (INSTITUCIONAIS) E OS IMPACTOS  
(ORGANIZACIONAIS) DO INOVAR-AUTO**

Trabalho apresentado à Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade Federal da Bahia – UFBA, como pré-requisito para aprovação no Curso de Bacharel em Ciências Econômicas.

Área de concentração: Economia de Transportes.

Orientador: Prof. Ms. Ihering Guedes A. de Carvalho.

**SALVADOR - BA**

**2017**

S825

Sousa, Dilciele Nascimento de.

Política automobilística brasileira: uma nota sobre os fundamentos (institucionais) e os impactos (organizacionais) do Inovar-Auto. – Salvador, 2017.

72 f.: il.

TCC (Graduação) – Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Economia. Orientador: Profº. Ms. Ihering Guedes A. de Carvalho.

1. Brasil – regimes automotivos. 2. Auto – Inovar. 3. Indústria automobilística. 4. Inovar – Auto. I. Universidade Federal da Bahia. II. Carvalho, Ihering Guedes A. de. III. Título.

CDD: 338.476. 292

**DILCIELE NASCIMENTO DE SOUSA**

**POLÍTICA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA: UMA NOTA SOBRE OS  
FUNDAMENTOS (INSTITUCIONAIS) E OS IMPACTOS  
(ORGANIZACIONAIS) DO INOVAR-AUTO**

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao curso de Ciências Econômicas da Universidade Federal da Bahia, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel de Ciências Econômicas.

Aprovada em \_\_\_\_\_ de Março de 2017.

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Ms. Ihering Guedes A. de Carvalho.  
Universidade Federal da Bahia – UFBA (orientador)

---

Prof. Dr. Henrique Tomé da Costa Mata  
Universidade Federal da Bahia – UFBA

---

Prof. Dr. Ricardo Caffé  
Universidade Federal da Bahia – UFBA

*Toda mulher leva um sorriso no rosto e mil segredos no coração.*

(Clarice Lispector)

## **AGRADECIMENTOS**

Gostaria de agradecer, primeiramente a Deus, por me proporcionar todos os dias acordar e poder buscar um dos maiores patrimônios que a vida nos dá - a sabedoria, pois sem ela não teria chegado até aqui. Aos meus pais, Eliete e Adilson, irmãos e familiares pelo carinho, apoio, compreensão e incentivo, e a aquela que mesmo estando distantes sempre esteve do meu lado – minha irmã Penelope.

Aos amigos que aceitaram minha ausência e recusa a tantos encontros. Mas saibam que muitas vezes gostaria de está com vocês, pois meus abraços nunca se fecharam e sempre estiveram aberto a todos vocês. Agradeço pela compreensão e por não terem deixado de serem meus amigos.

Aos professores Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade Federal da Bahia - UFBA, pela dedicação e inspiração com que passaram seus conhecimentos e aos funcionários desta Instituição, meus sinceros agradecimentos. E por fim, gostaria de agradecer ao meu orientador, Ilhering Guedes, por todo aprendizado que tive obrigada.

## **RESUMO**

Este trabalho apresenta e analisa os Regimes Automotivos Brasileiros, baseada nos princípios da teoria da Nova Economia Institucional. O objetivo é evidenciar os fundamentos institucionais e os impactos organizacionais do Auto-Inovar. Para tanto, este trabalho buscou analisar decretos e/ou leis o qual gerou os regimes que regularizou a indústria automobilística brasileira. Com isso, notou-se que a aplicação destes regimes no território brasileiro, casou um aumento na competitividade do setor, independentemente no seu período, promovendo inovação e abertura de mercado. No entanto, constato que o regime Inovar-Auto, apresenta uns resultados paradoxais: De um lado, revela indícios de ter impacto negativamente a cadeia interna de fornecedores, ao criar as condições para a formação de uma cadeia global e fornecedores, ao mesmo tempo que está sendo visto, como algo ilegal, pois a OMC acredita que o regime está sendo usado de forma protecionista.

Palavra – chave: Regime automotivo; Ambiente Institucional; Níveis Institucionais; Inovar-auto; Contratos.

## **ABSTRACT**

This paper presents and analyzes the Brazilian Automotive Regimes, based on the principles of the New Institutional Economics theory. The objective is to highlight the institutional fundamentals and organizational impacts of Auto-Inovar. Therefore, this work sought to analyze decrees and / or laws which generated the regimes that regularized the Brazilian auto industry. With this, it was noticed that the application of these regimes in the Brazilian territory, married an increase in the competitiveness of the sector, independently in its period, promoting innovation and market opening. However, I note that the Inovar-Auto regime has paradoxical results: On the one hand, it reveals signs of having a negative impact on the internal supply chain, creating the conditions for the formation of a global chain and suppliers, at the same time as Is being seen as something illegal because the OMC believes that the regime is being used in a protectionist way.

**Keywords:** Automotive regime; institutional environment; institutional levels; Innovate-self; contracts.

## **LISTA DE ILUSTRAÇÕES**

QUADRO 1 - Três estágios básicos dos regimes de produção, ligados aos contratos	23
QUADRO 2 - Termos dos instrumentos de contratação	24
FIGURA 1 – Principais medidas de políticas direcionadas para o setor automotivo – 1990/98	33
FIGURA 2 – Critérios comparativos do Inovar-Auto e a Redução da Alíquota	40
FIGURA 3 - Representação esquemática do mecanismo do ciclo do produto	44

## **LISTA DE TABELAS**

TABELA 1 - Efeito da Inovar-Auto	15
TABELA 2 - Economia das Instituições	19
TABELA 3 – Situações Relevantes para Diferentes Estratégias de Pesquisa	30
TABELA 4 - Comparativa entre as Leis Federais nº 9.440/97 e 9.449/97	36

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

ANFAVEA - Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores

INNOVAR AUTO - Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores

IPI - Imposto de Produtos Industrializados

ICMS – Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços

MP - Medida Provisória

NEI - Nova Economia Institucional

NRA - Novo Regime Automotivo

P&D - Pesquisa e Desenvolvimento

PIB – Produto Interno Bruto

RAB – Regime Automotivo Brasileiro

RPG - Redes de Produção Globais

TEC - Tarifa Externa Comum

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b>	14
<b>2 OS RECURSOS TEORICOS DA POLITICA AUTOMOBILISTICA BRASILEIRA</b>	17
2.1 O APPROACH DE ECONOMIA DO BEM ESTAR	17
2.2 O APROACH DA NOVA ECONOMIA INSTITUCIONAL	18
2.2.1 Contratos	21
<b>3 POLÍTICAS AUTOMOBILISTICA DO BRASIL</b>	25
3.1 UMA SINTESE HISTÓRICA	25
3.2 O NOVO ARRANJO ORGANIZACIONAL	26
3.2.1 Produção integrada	26
3.2.2 Redes globais	27
<b>4 ESTUDO DE CASO DO NOVO REGIME AUTOMOBILISTICO</b>	29
4.1. HISTÓRICO DOS REGIMES AUTOMOBILÍSTICO NO BRASIL	32
4.1.1 Dois momentos do regime automotivo brasileiro: 1995 & 1997	34
4.2 TERCEIRO MOMENTO DO NOVO REGIME AUTOMOTIVO: 2012	38
4.2.1 Benefícios do inovar-auto	39
4.2.2 Processo inovação do setor automobilístico	41
<b>5 IMPLICAÇÕES ECONOMICA DO REGIME AUTOMOTIVO BRASILEIRO (INOVAR)</b>	42
<b>6 CONCLUSÃO</b>	47
<b>REFERÊNCIA</b>	49
<b>ANEXO A – CRONOLOGIA DAS EMPRESAS ASSOCIADAS A ANFAVEA</b>	54
<b>ANEXO B – Lei de Incentivos Fiscais para o desenvolvimento regional de 1997 - Lei 9440/97   Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997</b>	55



## 1 INTRODUÇÃO

A política automotiva é emblemática na política industrial no Brasil. Desde o período de implantação das empresas automobilísticas no Brasil, o Estado brasileiro, tem atuado de forma ativa, tendo em vista, criar as condições para o desenvolvimento da indústria, através ambiente institucional que visava incentivar o consumo e a produção. Num primeiro momento, por meio da reserva de mercado e, num segundo momento, via o incentivo de formas mais eficientes e competitivas. E assim, foi-se ajustado o Regime Automotivo Brasileiro (RAB) ao longo do tempo, o qual se materializa institucionalmente por meio de legislações. A respeito disso, a temática do regime automobilístico tem sido pouco explorada com relação a sua institucionalização, em especial sua contribuição, mais recente com relação à influência do regime automotivo nas inovações tecnológicas e organizacionais no setor: o objeto deste trabalho.

Na minha análise, toma permissão fato que as montadoras de automóveis são sujeitas a uma concorrência que as obriga, não só a constantes inovações tecnológicas, mas também a mudanças na sua configuração organizacional, para que envolve mudanças na sua relação com a cadeia (fornecedores, indústrias de peças, entre outras.) e com outros setores, a exemplo da infraestrutura. E também com os agentes institucionais (Estado, órgãos reguladores), os quais atuam tanto como incentivo e tanto como desestímulo as inovações organizacionais. Em função disso privilegio na minha análise a evidenciação das lógicas econômicas dessas relações interorganizacionais, como uma forma de antever os impactos regulatórios no âmbito das mudanças desejadas.

Em função do exposto acima, temos como objetivo deste trabalho analisar as implicações das mudanças institucionais no regime automotivo na reconfiguração organizacional e espacial das novas montadoras de automóveis no Brasil, ou seja, compreender as possíveis políticas governamentais no desempenho não só das montadoras, mas também de toda a cadeia de suprimento. De forma, a extrair evidências que possa subsidiar a reflexão acerca da pertinência das inovações institucionais associadas ao novo regime automotivo, que cria as condições de possibilidade de inovação organizacional nas montadoras automobilísticas que por sua vez viabiliza as inovações tecnológicas, tendo como pano a cadeia automotiva. O trabalho tem como objeto, o Inovar-Auto, um mecanismo institucional que garantiu uma redução dos

custos operacionais para as montadoras, mas com impactos diferenciados nos diversos segmentos do setor automotivo com fábricas instaladas no País.

Segundo a OMC o Inovar-Auto é uma “política industrial nacional ilegal em três pontos: imposição de regime tributário mais pesado para bens importados do que aos nacionais, concessão de incentivos fiscais a quem produz localmente e oferta de subsídios às empresas exportadoras”.

O Inovar-Auto é esta política que está sendo vista como um protecionismo, pois segundo a definição da OMC, a Inovar- Auto é um “regime automotivo que fere as leis de livre comércio e afetam as empresas estrangeiras de forma injusta”.

A nossa hipótese que orienta nossa avaliação da Inovar-Auto é que a Inovar-Auto não só altera as regras do jogo de forma estrutural, como impacta os diversos segmentos do setor de forma diferenciada. Na Tabela 1 apresento uma tipologia dos segmentos do setor automotivo a partir da natureza e da escala do negócio e insinuo alguns dos possíveis efeitos do referido programa ao longo da sua efetividade:

Tabela 1 - Efeito da Inovar-Auto

Efeitos da Inovar-Auto			
	Negativo	Positivo	
<b>OMC</b>	<b>Montadoras</b>	X	X
	<b>Brasil</b>		X
	<b>Externo</b>	X	
<b>Brasil</b>	<b>Cadeia de Fornecedores</b>	X	X
	<b>Global/ Brasil</b>	X	
	<b>Global/ Externo</b>		X

Fonte: Elaboração Própria, 2016.

Com a Tabela 1 busco evidenciar alguns possíveis efeitos da política do Inovar-Auto e chamo atenção ao fato que suas relações permitem diferentes reações de aprovação e desaprovção decorrente da forma e da natureza de inserção dos diversos segmentos no negócio. Já que, ao tempo em que aumenta a competitividade das montadoras, a partir da viabilização de redes de suprimento global, fragiliza a cadeia nacional de autopeças, vista como algo negativo pelas empresas fornecedoras nacionais internas e, como algo positivo pelas empresas fornecedoras multinacionais.

Esta ambiguidade é expressa de forma emblemática na declaração de Antônio Megale, presidente da Anfavea, quando declara que a nova política que substituirá a Inovar-Auto deve se sustentar em três pilares: “Eficiência energética; pesquisa, desenvolvimento e inovação; além da recuperação da cadeia de autopeças, que está muito fragilizada com a crise”.

E para evidenciar esta ambiguidade, o trabalho consta desta introdução, mais quatro partes e uma conclusão. Na primeira parte, apresenta as abordagens teóricas fundamentais feitas ao longo do tempo na política automobilística brasileira: o ancorado na Economia do Bem Estar e o escorado na Nova Economia Institucional (NEI).

Na segunda parte, apresenta um panorama da política automobilística no Brasil. No terceiro, faço o estudo de casos dos regimes implantados no Brasil, tendo como referência os recursos de análise da NEI. E no quarta parte, uma análise das implicações do regime automobilística brasileiro.

## **2 OS RECURSOS TEORICOS DA POLITICA AUTOMOBILISTICA BRASILEIRA**

A política automobilística brasileira evolui paralelo a evolução das ferramentas políticas derivadas da abordagem da Economia do Bem Estar e, mais recentemente da Nova Economia Institucional (NEI), tendo como referência empírica a viabilização dos novos processos de organização e de produção ao longo do tempo.

### **2.1 O APPROACH DE ECONOMIA DO BEM ESTAR**

Inicialmente, o setor automobilístico é promovido pelo Governo em decorrência das suas externalidades positivas. Em função disso, a política automobilística brasileira pode ser enquadrada tanto na perspectiva da Economia do Bem Estar, como da Nova Economia Institucional.

Na primeira fase de incentivo ao setor automobilístico a teoria pigouviana forneceu os argumentos para a intervenção do Estado como parte do esforço de internalizar as externalidades positivas do setor automotivo; ou seja, a intervenção, do ponto de vista, estritamente econômico, era igualar os custos privados aos custos sociais das montadoras.

No caso em tela, o mecanismo pigouviano de internalização das externalidades positivas foi feita por meio de instrumentos pigouvianos clássicos, a exemplo dos relacionados de incentivos fiscais, renúncias fiscais e, subsídios indiretos, a exemplo das obras de infraestrutura várias não pedagiadas e concessões de créditos, de forma a reduzir seus custos internos e, socializar os custos “externos” necessários à criação das condições de possibilidades para o uso dos automóveis. Este conjunto de incentivos pigouvianos foi complementado por uma política de comando e controle do acesso ao mercado interno que ficou conhecido como “reserva de mercado”.

Resumindo: a viabilização da implantação da indústria automotiva no Brasil deu-se a partir de políticas governamentais ancorada nos princípios da Economia do Bem Estar pigouviana, as quais são favoráveis às montadoras – reduções de impostos e das margens de lucros, como também para as regiões que foram direcionadas – surgimento

de emprego e desenvolvimento local, ao longo do período de cada regime implementado, tendo sempre implícito a reserva de mercado.

Com a abertura do mercado, o cenário institucional mudou radicalmente, e, o que era uma prática legal, passou a ser ilegal, a exemplo do processo aberto recentemente pela OMC. Em função disso os *policymaker* atuantes no âmbito da política industrial passaram a considerar as possibilidades em latência dos instrumentos de política formulados no âmbito da Nova Economia Institucional (NEI).

## 2.2 O *APPROACH* DA NOVA ECONOMIA INSTITUCIONAL

A estrutura da NEI se articula a partir do entendimento de D. North (1991), das instituições, ou seja, restrições (normas) construídas pelos seres humanos, que estruturam a interação social, econômica e política, reduzindo as incertezas. Essas instituições tanto podem ou não ser manejadas pelos *policymakers*. Na Tabela 2, apresento os níveis institucionais, envolvendo, tanto as restrições informais (sanções, tabus, costumes, tradições e códigos de conduta) e regras formais, a exemplo de regime de propriedade de contratos e responsabilidades.

O conjunto de níveis institucionais constitui o Ambiente Institucional que com a abertura comercial passa a ser considerado como o agasalhamento do setor automotivo. Apresento a seguir (Tabela 2) os níveis institucionais, e destacarei alguns “institutos”: o direito de propriedade e os contratos, a partir dos quais farei, depois, um panorama da evolução do enquadramento institucional do regime automobilístico brasileiro, de forma a ressaltar a efetividade dos seus instrumentos possíveis de serem manejados pelos *policymakers*.

Tabela 2 - Economia das Instituições

Nível	Frequência	Propósito
L1 Enraizamento: Informal, Instituições, Costumes, Tradições, Normas Religiosas.	10 <sup>2</sup> ou 10 <sup>3</sup>	Muitas vezes <i>noncalculative</i> espontânea (advertência; ver a discussão no texto)
L2 Ambiente Institucional: Regras formais do jogo - Esp. propriedade (regime, contratos e responsabilidade)	10 ou 10 <sup>2</sup>	Obter o ambiente institucional direito 1 <sup>o</sup> ordem economizando
L3 Governança: jogo do jogo - esp . Contrato (alinhar estruturas de governo com operações)	1 ou 10	Receba as estruturas de governança direita. 2 <sup>a</sup> ordem economizando
L4 Alocação de recursos e de emprego (príncipes e quantidades; alinhamento de incentivos).	Continuação	Obter condições marginais direita 3 <sup>a</sup> ordem economizando

Fonte: Williamson (2000)

Legenda:

L1: Teoria Social

L2: Economia do direito de propriedade / teoria política positiva.

L3: Economia de Custo de Transação

L4: Economia neoclássica / teoria da agência

A Tabela 2 descreve quatro níveis de análise institucional, onde cada nível descreve as formas institucionais que poderão ser exploradas para fins da descrição da análise do âmbito institucional que agasalha as indústrias automobilísticas.

Ao observar a figura, a seta em negrito serve para conectar a um nível inferior, significando que o nível mais elevado impõe contraste sobre o nível imediato abaixo. A seta pontilhada liga o reverso inferior com os níveis mais elevados, que são frustradas e tem sinais de comentário. Tendo assim um sistema interligado, aonde o nível vai do 1 ao 4 (WILLIAMSON, 2000).

O nível um, foca no enraizamento que se encontra as normas, costumes e tradições, levando em consideração que a religião tem um grande papel. Partindo da análise realizada por alguns historiadores econômicos e outros cientistas sociais, onde as minorias dos economistas neoinstitucionais trabalham, sendo a grande exceção Douglas North (WILLIAMSON, 2000).

O nível dois refere-se ao ambiente institucional, onde seu processo evolutivo está conectado as oportunidades, criada pelas instituições formais, a exemplo, do regime de propriedade e regime contratual. Este nível está além às restrições informais (sanções, tabus, costumes, tradições, e códigos de conduta), visto como uma com restrições e eventualmente um ativo intangível a ser explorado, ele introduz regras formais (constituições, leis, direitos de propriedade, responsabilidades e contratos) os quais tanto podem funcionar como um mecanismo indutor do desenvolvimento, como uma trava. Dentro deste nível, encontram instrumentos com funções de desincentivos dos agentes econômicos de alocar e extrair maiores benefícios líquidos dos recursos (WILLIAMSON, 2000). *The definition and enforcement of property rights and of contract laws are important features* (WILLIAMSON, 2000, p.598).

O nível três aborda as instituições de governança que circula o exercício do direito referido acima, em especial por meio dos contratos, tendo a definição de contratos, entre agentes. De forma que os gerenciamentos de contratos e ações de resolução de litígios são tratados diretamente pelas partes através de ordem privada. A necessidade entra em acordo com leis contratuais (plural), em vez de uma lei para todos os fins de contratos (singular) e é o regime contratual. (WILLIAMSON, 2000). Em função disso, as instituições de governança e as relações contratuais torna-se foco de análise. Com isso,

Williamson (2000), conclui: “(...) *but governance is an effort to craft order, thereby to mitigate conflict and realize mutual gains*” (WILLIAMSON, 2000, P.599).

Já o último nível quatro, é um nível dos procedimentos usuais no âmbito neoclássico e ocupa-se com a eficiência alocativa do dia a dia, na esfera da produção, tanto por meio do mercado e de firma (Coase, 1960). Conforme Williamson (2000, p.600 *apud* HOLMSTROM, BENGT; MILGROM, 1991) destaca:

*Optimality apparatus, often marginal analysis, is employed, and the firm, for these purposes, is typically described as a production function. Adjustments to prices and output occur more or less continuously. Agency theory, which emphasizes ex ante incentive alignment and efficient risk bearing, rather than ex post governance, nonetheless makes provision for nonneoclassical complications, of which multi-tasking is one* (WILLIAMSON, 2000 *apud* HOLMSTROM, BENGT; PAUL MILGROM, 1991).

Em função do acima exposto e, considerando as limitações desse trabalho, a seguir detenho-me nos contratos dados que são por meio deles que serão feitos a análise. A partir do Inovar-Auto se cria as condições de possibilidades dos novos arranjos organizacionais que potencializam a capacidade de inovação das montadoras por meio de desenvolvimento e absorção de fornecedores e tecnologias numa cadeia configurada numa escala global e, que teve como consequência a desestruturação de cadeia de suprimento local.

### 2.2.1 Contratos

O contrato reflete a estrutura de estímulos e desestímulos, tendo implícito à estrutura dos direitos de propriedades (e suas características de *enforcement*) (NORTH, 1990) e, através dele que se configura, ao longo do tempo, a estrutura organizacional do setor automotivo. Num primeiro momento, um determinado tipo de contrato viabiliza um setor automotivo integrado numa escala nacional (no caso do Brasil, sub-regional já que ficou restrito ao ABC paulista) E, num segundo momento, a partir da abertura comercial, outro tipo de contrato é mobilizado para viabilizar a integração das montadoras num setor automotivo integrado numa escala global, em detrimento aos fornecedores nacionais.

Para evidenciar esta evolução contratual no interior da cadeia automotiva passo a apresentar uma tipologia contratual concebida tendo em conta a evolução das demandas

contratuais do setor produtivo, transita de uma jurisdição nacional para uma jurisdição planetária. Esta tipologia envolve três tipos de contratos: i) Contratos Descontínuos ou Contrato Clássico, ii) Contratos Aberto ou Contrato Neoclássico e iii) Contratos de Longo Prazo ou Contrato Relacional.

- Contratos Descontínuos ou Contrato Clássico: são contratos impessoais, pois em termos de “descrição, de preço, de qualidade, e data de entrega do bem”; **presentificador** “busca planejar no presente imediato todos os comportamentos a serem relacionados no futuro”; e envolve negociação que levam a uma **barganha instrumental** que é orientada e requer uma mútua aceitação de ambas as partes.
- Contratos Aberto ou Contrato Neoclássico: envolve diversas transações descontínuas o qual se alonga por um ano ou mais, sempre com um objeto definido. De modo, a mitigar e relaxar muitas das características do contrato descontínuo, tornando a relação contratual dominante menos impessoal, menos **presentificadora**, menos negociada e menos consentida (MACEDO, 1998, P.117).
- Contratos de Longo Prazo ou Contrato Relacional: ou contrato de duração, “visa regular uma série de transações descontínuas por um período superior a três anos (de 3 a 5 anos)” com os fatos não auferido. Já em “contraste com os contratos abertos, que cobriam um conjunto de transações temporárias, descontínuas, em grande escala e em pequenos intervalos (ex.: um mês)”. Esses contratos de longa duração regulamentam transações constantes, em pequenos volumes em intervalos temporais ainda menores (MACEDO, 1998, P.129).

Estes contratos evoluem para atender uma necessidade da evolução dos três estágios básicos dos regimes de produção, relacionados como os tipos de contratos dominantes em organizações, relacionadas as ideias da teoria contratual:

Quadro 1 - Três estágios básicos dos regimes de produção, ligados aos contratos

	<b>Contrato Clássico</b>	<b>Contrato Neoclássico</b>	<b>Contrato Relacional</b>
<b>Produção de massa</b>	X		
<b>Produção Manufatureira</b>		X	
<b>Especialização Flexível</b>			X

Fonte: Elaboração Própria, 2016.

Existem principais diferenças entre os três contratos, segundo Macedo (1998, P.129), que pode ser resumidas:

- 1) É impossível especificar completamente o contrato de longa duração em termos de preço, quantidade, qualidade e entrega dada a sua mutualidade constante;
- 2) Dadas às contínuas mudanças no produto e design, é impossível prever todas as contingências do futuro e especificar os termos dos ajustes nos contratos de longa duração. A sua indeterminação ultrapassa, pois, o âmbito do contrato aberto que estipulava regras definitivas para os reajustes;
- 3) E, em substituição aos termos de ajustamento, os contratos relacionais de longa duração incluem termos estabelecendo processos institucionais pelos quais os termos de troca e ajuste serão especificados no curso da *performance* ou cumprimento contratual. Ou seja, os contratos de duração fazem mais do que regula a troca de mercadorias e seu ajuste.

O contrato de relacional, por dispor de estratégias de especialização flexíveis podem ser encontrados na cadeia de indústrias automobilísticas. Pois, o planejamento de longo prazo envolve P&D e, é, portanto, constantemente revisto e retificado de modo a acompanhar as mudanças impostas pela rápida dinâmica do mercado (MACEDO, 1998, p.127). No quadro abaixo, se tem os termos dos instrumentos de contratação:

Quadro 2 - Termos dos instrumentos de contratação

	<b>Contrato Descontínuo</b>	<b>Contrato Aberto</b>	<b>Contrato Relacional</b>
<b>Termo de Troca</b>	Especificado	Alguns Abertos	Todos Abertos
<b>Termo de Ajuste</b>		Especificado	Alguns Abertos
<b>Termos Constitucionais</b>			Especificados

Fonte: Macedo, 1998, P. 143.

A partir deste duplo referencial, busco analisar os debates associados entre os regimes para seu desenvolvimento (inovação) fundido na teoria institucionalista, tendo como início, a ideia de que os arranjos institucionais irão moldar e explicar a ação das montadoras dentro do contexto institucional, resultando no seu desenvolvimento tecnológico. Mas, antes passarei a apresentar a evolução das políticas automobilísticas do Brasil.

### 3 POLÍTICAS AUTOMOBILÍSTICA DO BRASIL

#### 3.1 UMA SÍNTESE HISTÓRICA

No Brasil, a indústria automotiva também começou a desenvolver, tendo um grande reflexo no cenário brasileiro. Acompanhando as grandes mudanças no cenário industrial observadas na década de 90, em virtude da abertura comercial, onde ocorreram vultosos investimentos que possibilitaram ao setor a adoção de novos processos de distribuição e integração da cadeia de suprimentos (produção enxuta, reengenharia, terceirização, *just in time*, etc.), aumentando a qualidade dos automóveis, reduzindo custos e o tempo de entrega (GOBBO *et al.*, 2010).

Essa implantação, ocorrida no Governo de Getúlio Vargas, em 1951, se encontrava em grandes transformações, a logo do seu período de evolução.

Com o final da Segunda Guerra Mundial, em 1945, a demanda nacional por veículos automotores e autopeças era grande, pois o estoque durante a guerra se reduziu muito devido aos cortes nas importações. O aumento da importação destes produtos superou até mesmo as importações de produtos tradicionais como o petróleo e o trigo. Apesar de já existir no Brasil uma montadora desde o ano de 1919 – tendo a Ford como pioneira e logo em seguida no ano de 1925 a General Motors - a indústria automobilística se encontrava totalmente dependente de kits importados, ou seja, o país não possuía a tecnologia da fabricação e do desenvolvimento dos veículos, basicamente importavam-se os veículos parcialmente ou totalmente desmontados para serem remontados por subsidiárias estrangeiras ou por empresas nacionais licenciadas (MANTELLATTO, 2006, p.21).

Essa implantação foi feita através de um estudo sobre a viabilidade de implementação de uma automobilística nacional, com o apoio da Comissão de Desenvolvimento Industrial (CDI), que foi em busca de apoio do fabricante estrangeiro. Em troca de isenções fiscais e garantia de envio do lucro às matrizes, para poder convencer os fabricantes a investir no Brasil. Após isso, ocorrem situações mais positivas, como:

O Aviso 288, da CEXIM1, de 19/08/1952, foi o primeiro ato governamental relativo ao setor, liberando a importação de autopeças, mas limitando o licenciamento a artigos não fabricados no Brasil. Assim, 104 artigos produzidos pela indústria nacional continuaram com sua importação proibida. Outro fato importante foi a aprovação, em 30/10/1952, pelo presidente da república, das conclusões da subcomissão, relativas ao fomento da produção nacional de autopeças e implantação gradativa da indústria automobilística no País. Para

convencer os incrédulos e pessimistas, foram organizadas mostras e exposições da indústria de autopeças (CARROSANTIGOS).

Já no Governo de Juscelino Kubitschek, a produção de automóveis foi mais forte, pois o presidente tinha desejo de inovações, ocorrendo novas implantações de indústrias automotivas. Foi criado, em 1956, no início do governo o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA) – pelo Decreto 39.412, de 16/06/1956, tinha o objetivo de estimular a fabricação local e não somente a montagem de veículos no Brasil, certamente não teria como imaginar o vulto que aquela sua iniciativa acabaria adquirindo (ANFAVEA). E neste mesmo período surge a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA), que absorve o sindicato específico da categoria. Entre as principais atribuições da entidade estão: estudar temas da indústria e do mercado de autoveículos e máquinas agrícolas automotrizes, coordenar e defender os interesses coletivos das empresas associadas, participarem, patrocinar ou apoiar em caráter institucional eventos e exposições ligadas à indústria e compilar e divulgar dados de desempenho do setor (ANFAVEA). E representa 29 empresas associadas, no anexo A, mostra algumas indústrias já ligas a associação.

## 3.2 O NOVO ARRANJO ORGANIZACIONAL

### 3.2.1 **Produção Integrada**

Os novos Arranjos Organizacionais decorrem das possibilidades criadas pelas mudanças institucionais, o que envolve em especial o regime contratual relacional, a partir do qual se viabiliza não apenas as cadeias, mas principalmente as redes, o que gera várias questões específicas de governança, pois as redes organizacionais fixam fortemente a operacionalização das organizações formais, as ditas sistemistas, a exemplo, do que acontece no Polo Automobilístico da Ford em Camaçari. No caso em tela, existe um arranjo que tem como base uma forma cooperativa e também hierárquica.

Sob essa lógica de modelo ‘global’ de competição, as montadoras estão cada vez mais integradas com suas subsidiárias em rede, com uma maior convergência entre as estratégias das unidades centrais com as de suas filiais. Assim, as subsidiárias passaram a homogeneizar a oferta de produtos – plataformas globais, bem como o padrão de fabricação e de organização do espaço produtivo, com

algumas adaptações às particularidades do ambiente local de concorrência (tropicalização, no caso do Brasil) (BRASIL, 2015).

Os regimes impostos pelo governo desde a década de 1990 exploram as possibilidades em latência desses novos arranjos governamentais, criando as condições para que os montadores fossem implementados no Brasil, a partir da sua integração em redes de produção global o que permitiu a dispersão de indústrias, até então concentrada no ABC paulista.

### 3.2.2 Redes Globais

As redes globais de firmas que atuam nos setores automobilísticos podem ser compreendidas como arranjos inter-organizacionais que compatibilizam o recebimento de estímulos exógenos do mercado – os quais se refletiram na evolução dos preços relativos dos fatores – com a geração de estímulos endógenos de tipo administrativo – que surgem de ações deliberadas e autônomas dos agentes responsáveis pelo processo de coordenação (ROSSI, 2010).

Para se entender os padrões das redes globais, dentro da perspectiva de “governança”, deve-se enfatizar a utilização de contratos em longo prazo, os quais são visto como mecanismos de incentivos, para que ocorra a implantação das montadoras no país, e, em locais em uma tradição. Pois, as mudanças feitas pelos regimes automotivos, podem assegurar um padrão de fornecimento que melhora as performances dos automóveis, qualidades e tecnologia, potencializando as competências intra-rede, a partir das possibilidades em latência no novo regime contratual.

Devido a isso, pode-se dizer que as redes globais viabilizam determinados projetos de uma empresa automobilística, exploram suas relações e conectividades com outras entidades, visando à redução dos custos e aumento da lucratividade, contribuindo com o desenvolvimento econômico local.

Relação da rede global com a economia regional, para Rossi (2010) cria novas condições de possibilidades para o desenvolvimento regional, o qual deve levar em conta o resultado do complexo de interação entre as redes territorializadas (*clusters*) e as redes de produção global dentro de ambientes institucionais regionais que, tal como no sistema produtivo, são moldados não apenas por instituições regionalmente específicas,

mas também por uma variedade de instituições extras locais que, em sinergia com as instituições locais, geram impactos sobre as atividades dentro de uma região, por meio da redução dos custos de transação e de produção, com a consequente criação das condições de possibilidades do desenvolvimento. Um exemplo emblemático é o Projeto Amazon<sup>1</sup>, que integrando o global com o local, institui uma nova lógica de desenvolvimento no Estado da Bahia e, da qual tratamos a seguir.

---

<sup>1</sup>O Projeto Ford Amazon é considerado um grande empreendimento para o Estado da Bahia e quase ninguém discute tal afirmação. A sua presença e de todo o seu “séquito” por assim dizer das demais empresas que compõem o Complexo, é uma significativa contribuição para o parque industrial do estado da Bahia, cujo desenvolvimento inicial foi baseado na criação de um suporte produtor de bens intermediários para outras regiões mais desenvolvidas, e que agora vê despontar a produção de bens de consumo duráveis.

#### 4 ESTUDO DE CASO DO NOVO REGIME AUTOMOBILÍSTICO

Segundo Campbell (1959 *apud* YIN, 2001), em sua visão baseada no livro de Robert K. Yin, ele parte do pressuposto, que:

Cada vez mais estou chegando à conclusão de que a essência do método científico não é a experimentação per se, e sim a estratégia conotada pela expressão hipóteses concorrentes plausíveis. Tal estratégia pode começar a procurar suas soluções com "evidências" ou pode começar com "hipóteses". Em vez de apresentar essa hipótese ou evidência da maneira da "confirmação" positivista, independente do contexto (ou mesmo da "corroboração" pós positivista), ela é apresentada em redes ampliadas de implicações que (embora nunca completas) são cruciais à sua avaliação científica. (CAMPBELL, 1959 *apud* YIN, 2001, P. vii)

Então se baseado nestas perspectivas, os estudos de casos parte de um dos modelos de fazer pesquisa, como por exemplo, análise de informação em arquivos, levantamentos, pesquisas históricas e experimentos. Esses métodos possuem condições positivas e negativas, baseando-se nas ideias de Yin (2001):

Cada estratégia apresenta vantagens e desvantagens próprias, dependendo basicamente de três condições: a) o tipo de questão da pesquisa; b) o controle que o pesquisador possui sobre os eventos comportamentais efetivos; c) o foco em fenômenos históricos, em oposição a fenômenos contemporâneos (YIN, 2001, P. 19)

Segundo Yin (2001) em geral, os estudos de caso representam a estratégia preferida quando se colocam questões do tipo "como" e "por que", quando o pesquisador tem pouco controle sobre os eventos e quando o foco se encontra em fenômenos contemporâneos inseridos em algum contexto da vida real. Devido a isso, o estudo de caso, pode ser visto como algo “explanatório”, onde pode encontrar tipos direcionados aos estudos como: “exploratório” e “descritivo”.

- **Exploratório:** “permite uma maior familiaridade entre o pesquisador e o tema pesquisado, visto que este ainda é pouco conhecido, pouco explorado” (DUARTE, 2017). Então, se houve um problema direcionado que não foi apresentado situações a qual poderão visualizar os métodos a serem utilizados, haverá necessidade de o pesquisador iniciar uma ação contínua de investigação, com o intuito de buscar novas perspectiva do assunto desejado, criando assim novas hipóteses.

- **Descritivo ou explanatório:** “tem por objetivo descrever as características de uma população, de um fenômeno ou de uma experiência. Esse tipo de pesquisa estabelece relação entre as variáveis no objeto de estudo analisado. Variáveis relacionadas à classificação, medida e/ou quantidade que podem se alterar mediante o processo realizado”. (DUARTE, 2017)

Se for comparada aos estudos exploratórios, sua diferença única que poder ser vista claramente é o conhecimento do assunto e a sua contribuição que proporciona uma perspectiva nova sobre o assunto estudado.

Essas estratégias não são diferenciadas pela hierarquia, mais sim por três outras situações:

(...) (a) no tipo de questão de pesquisa proposto, (b) na extensão de controle que o pesquisador tem sobre eventos comportamentais efetivos e (c) no grau de enfoque em acontecimentos históricos em oposição a acontecimentos contemporâneos (YIN, 2001, p.24).

Abaixo segue uma Tabela, que “apresenta essas três condições e mostra como cada uma se relaciona às cinco estratégias de pesquisa principais nas ciências sociais: experimentos, levantamentos, análise de arquivos, pesquisas históricas e estudos de caso” (Yin, 2001).

Tabela 3 – Situações Relevantes para Diferentes Estratégias de Pesquisa

<b>Estratégia</b>	<b>Forma da Questão de Pesquisa</b>	<b>Exige Controle sobre Eventos Comportamentais?</b>	<b>Focaliza Acontecimentos Contemporâneos?</b>
<b>Experimento</b>	Como, por que	Sim	Sim
<b>Levantamento</b>	Quem, o que, onde, quantos, quanto	não	Sim
<b>Análise de Arquivos</b>	Quem, o que, onde, quantos, quanto	Não	Sim/Não
<b>Pesquisa Histórica</b>	Como, por que	Não	Não
<b>Estudo de casos</b>	Como, por que	Não	Sim

Fonte: COSMO Corporention ,2001, p.24.

Para analisar se a pesquisa possui uma estratégia exploratória ou explanatória, Yin (2001) parte de dois princípios:

- **quando exploratória:** a “pesquisas salientam apenas questões do tipo "o que", surgem duas possibilidades. Primeiro alguns tipos de questões "o que" são exploratórias. (...) Esse tipo de questão é um fundamento lógico justificável para se conduzir um estudo exploratório, tendo como objetivo o desenvolvimento de hipóteses e proposições pertinentes a inquirições adicionais. Entretanto, como estudo exploratório, qualquer uma das cinco estratégias de pesquisa pode ser utilizada - por exemplo, um levantamento exploratório, um experimento exploratório ou um estudo de caso exploratório. O segundo tipo de questões "o que" é, na verdade, uma forma de investigação na linha "quanto" ou "quantos" – (...) E mais provável que a identificação de tais resultados favorecerá as estratégias de levantamento de dados ou de análise de arquivos do que qualquer outra. Por exemplo, um levantamento pode ser facilmente projetado para enumerar os "o quês", ao passo que um estudo de caso não seria uma estratégia vantajosa nesse caso” (YIN, 2001, P. 25).

(...) como esse segundo tipo de questão "o que", é mais provável que questões do tipo "quem" ou "onde" (ou seus derivados- "quantos" e "quanto") favoreceram estratégias de levantamento de dados ou análise de registros arquivais, como na pesquisa econômica. Tais estratégias são vantajosas quando o objetivo da pesquisa for descrever a incidência ou a predominância de um fenômeno ou quando ele for previsível sobre certos resultados (YIN, 2001,P. 26).

- **quando explanatória:** “questões do tipo "como" e "por que" são mais explanatórias, e são prováveis que levem ao uso de estudos de casos, pesquisas históricas e experimentos como estratégias de pesquisa escolhidas. Isso se deve ao fato de que tais questões lidam com ligações operacionais que necessitam serem traçadas ao longo do tempo, em vez de serem encaradas como meras repetições ou incidências” (YIN, 2001, P. 26).

Resumindo então, segundo Yin (2001) a “condição para se diferenciar as várias estratégias de pesquisa é identificar nela o tipo de questão que está sendo apresentada. Em geral, questões do tipo "o que" podem ser tanto exploratórias (em que se poderia utilizar qualquer uma das estratégias) ou sobre predominância de algum tipo de dado (em que se valorizariam levantamentos ou análises de registros em arquivo). É provável que questões "como" e "por que" estimulassem o uso de estudos de caso, experimentos

ou pesquisas históricas”.

Para definir a minha estratégia de pesquisa, tive que busca, através da questão “sobre o que é o meu estudo?”- a partir disso observar, a qual situação ela abrangia no “controle sobre os eventos comportamentais”, contido na Tabela 3 acima (coluna 2) e “grau de enfoque em acontecimentos históricos em oposição a acontecimentos contemporâneos”, contido também na Tabela 3 acima (coluna 3).

Chegando a conclusão, que o foco da minha pesquisa abrange as questões "como" e "por que". Tendo a distinção no foco do estudo de caso, do experimento e da pesquisa histórica, o que abrange um controle para a pesquisa dentro dos “eventos comportamentais efetivos” e o “zero acesso a eles”.

Devido a isso, a minha pesquisa parte de uma pesquisa histórica recente, por representar uma estratégia escolhida quando não há controle e até mesmo acesso. Assim, a contribuição distintiva do método histórico está em lidar com o passado "morto", isto é, quando nenhuma pessoa relevante ainda está viva para expor, mesmo em retrospectiva, o que aconteceu, e quando o pesquisador deve confiar como fonte principal de evidências, em documentos primários, secundários e artefatos físicos e culturais (Yin, 2001). Sendo que não desconsidero, fazer pesquisas históricas, na contemporaneidade, levando a sobrepôr, a uma "estratégia" dentro dos estudos de casos. Isto porque, **a estratégia é escolhida quando e examina acontecimentos contemporâneos, mas não se podem manipular comportamentos relevantes e, tem-sesituações** “emaranhadas entre fenômeno e contexto, mas em geral com acontecimentos não contemporâneos” (YIN, 2001).

#### 4.1 HISTÓRICO DOS REGIMES AUTOMOBILÍSTICO NO BRASIL

A seguir, trato da indústria automobilística como um estudo de caso enxertado de uma estratégia.

Num panorama histórico considero que a indústria automobilística brasileira contou com proteção absoluta desde o início de sua implantação no país, até o começo dos anos 90. A partir de quando, atraiu novos investimentos, tanto em ampliação, na elaboração de plantas, no processo de organização deflagrado pela abertura econômica, isso levou a criação dos Acordos Automotivos no período de 1992 e 1993 e no Novo Regime Automotivo (NRA) de 1995. Os acordos em cada setor tornaram viáveis a uma nova

organização da indústria automobilística brasileira e provocou situações positivas de elevadas taxas de crescimento da produção, criando assim, um novo ambiente favorável ao acesso de novas montadoras. Esses resultados, referente a esses investimentos, observa-se uma mudança do perfil dessa indústria no País (CALANDRO, 2000).

Outros aspectos que estimulou o processo da indústria automobilística foi abertura à concorrência externa, a política industrial para o setor automotivo adquiriu uma especial relevância entre o período dos primeiros anos da década de 90, havendo destaque principalmente pelo o programa de estabilização econômica iniciada no ano 1994. Entre 1990 e 1998, tiveram várias medidas de políticas governamentais que foram aplicadas ao setor automotivo (Tabela 1).

Figura 1 – Principais medidas de políticas direcionadas para o setor automotivo – 1990/98

Medida	Data	Medida	Data
1 - Portaria MEFP 259/90	31/5/90	15 - Decreto 2.072	24/11/96
2 - Portaria MEFP 58/91	31/1/91	16 - Decreto 2.307	20/7/97
3 - Portaria MEFP 131/92	18/2/92	17 - Lei 9.440	14/3/97
4- Acordos nas Câmaras Setoriais	1992 e 1993	18 - Decreto 2.179	18/3/97
5 - Portaria MF 506/94	22/9/94	19 - Portaria Interm. 3	31/3/97
6 - Decreto 1.391	10/2/95	20 - Lei 9.449	14/3/97
7 - Decreto 1.427	29/3/95	21 - Decreto 2.072	14/11/96
8 - Medida Provisória 1.024	13/6/95	22 - Portaria Interm. 1	5/1/97
9 - Medida Provisória 1.235	14/12/95	23 - Lei 1.602	14/11/97
10 - Decreto 1.761	26/12/95	24 - Decreto 2.391	20/11/97
11 - Decreto 1.863	16/4/96	25 - Decreto 2.386	14/11/97
12 - Medida Provisória 1.483	5/2/96	26 - Decreto 2.375	11/11/97
13 - Decreto 1.987	20/8/96	27 - Decreto 2.638	30/6/98
14 - Medida Provisória 1.532	18/12/96	28 - Decreto 2.706	3/8/98

Fonte: DIPPP/IPEA – Banco de dados sobre a indústria automobilística (NEGRI, 1999).

Entre os anos de 1990 e 1991, houve uma abertura que marcou o fim de regimes discricionários de proteção à concorrência externa, entre eles o Befiex<sup>2</sup> o que configura uma mudança no ambiente institucional, criando as condições de potencialização dos benefícios das novas relações contratuais fundada nos contratos relacionais.

No período de 1992 e 1993 a política do setor automotivo, foi marcada pelas

<sup>2</sup> Programa BEFIEX constitui um sistema especial de benefícios deferido pela Comissão para Concessão de Benefícios Fiscais a Programas Especiais de Exportação.

negociações na Câmara Setorial do Complexo Automotivo. Segundo, Negri:

Nesse período, foram negociadas reduções de impostos - Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) e das margens de lucro dentro da cadeia produtiva. Sendo assim, foram estabelecidas metas de salário e emprego. Em 1993, além das políticas que decidiram o âmbito da Câmara Setorial, o governo decidiu reduzir o IPI dos carros populares para 0,1% (NEGRI, 1999).

Medidas típicas do quadro de políticas da Economia do Bem Estar.

Em 1994 até o início de 1995 foi marcado pelo fim das negociações na Câmara Setorial e pela redução das alíquotas de importação de veículos e peças.

Negri (1999), em setembro de 1994, o Imposto de Importação (II) atingiu seu nível mais baixo, 20%, com a antecipação da Tarifa Externa Comum (TEC) do MERCOSUL. No início de 1995, em resposta ao crescimento das importações de veículos e à preocupação com possível desvio de investimento estrangeiro para a Argentina, a abertura do setor automotivo começou a ser revertida, elevando-se inicialmente o II para 32%, em fevereiro, e depois para 70%, em março. Além, das dificuldades setoriais, a fragilidade nas contas externas, particularmente após a crise mexicana, também influenciou as decisões de governo na época. A retomada de uma política industrial para o setor automotivo inicia-se com a edição da Medida Provisória (MP) 1.024, de junho de 1995, o que configura o Novo Regime Automotivo Brasileiro, do qual passo a tratar.

#### 4.1.1 Dois momentos do regime automotivo brasileiro: 1995 & 1997

No ano de 1995, o governo criou um instrumento político para as montadoras de automóvel que deram o nome de Regime Automotivo Brasileiro, sendo definido como,

... um programa de investimento e de exportação com regime especial de importação. Isto é, a empresa industrial instalada no País ou que queira se instalar (*newcomer*) e que assuma junto ao governo o compromisso de investir/exportar terá, em contrapartida, a autorização para importar bens de capital, insumos e veículos com redução do Imposto de Importação (BRASIL, 1999, MDIC).

Quando foi criado, ano 1995, o primeiro Regime foi instituído como uma Medida Provisória nº 1.024/95, após inúmeras reedições foi convertido na Lei nº 9.449, de 14.03.97 (BRASIL, 1997b). Através da concessão de incentivos fiscais, o governo objetivava ampliar o setor com a vinda de novas montadoras e fábricas de autopeças ao

país e modernizar a capacidade instalada (PINHEIRO; MOTTA, 2001). Antes do Regime de 1995, apenas quatro montadoras dominavam o mercado interno de veículos. Com o ingresso de novas montadoras, a indústria passou por um processo de reestruturação e modernização ao longo da cadeia produtiva (TORRES; CARIO, 2013).

Então o Regime Automotivo previa que as *newcomers* deveriam assumir, junto ao Governo Federal, o compromisso de investir ou exportar tendo, em contrapartida, a autorização para importar bens de capital, insumos e veículos com redução do Imposto de Importação. Estas condições aplicavam a novas empresas a qual viessem a instalar - se no Brasil, a novas fábricas de firmas já impladas no país e a linhas de produção adicionais às previamente existentes.

De acordo com o Decreto nº 2.072/96 (Brasil, 1996) são consideradas *newcomers* as montadoras e fabricantes de autopeças que venham a se instalar no país, as fábricas novas das montadoras e fabricantes já instalados, e as linhas de produção novas e completas, adicionais às existentes, aqui definidas como aquelas que introduzam no país modelo novos ou família de modelos, com investimentos em conjunto completo de ferramentais novos para a confecção de nova carroceria (PINHEIRO; MOTTA, 2001).

A força que o setor automobilístico possui no país, causa questões econômicas e políticas positivas até os dias de hoje, tendo como destaque a região Sudeste, o Nordeste, que tem como exemplo, a Medida Provisória, provocou um maior desenvolvimento na região, mais também causava um efeito concentrador, de modo que a região ficou sendo subsidiadas pelas demais regiões. Explicando assim, tempo que levou para que houvesse mudanças das 1º Medidas Provisórias para converter em Lei. Pois, só foi em dezembro 1996, que foi alterada por uma nova Medida Provisória, a de nº 1.532, que ficou conhecida com Regime Automotivo Especial, dava possibilidades diferenciadas as firmas que queriam se implatar no país, sendo que teriam de ser instalados nas regiões Norte, Nordeste e Centro – Oeste.

Com a implantação do Regime Automotivo Especial voltado para regiões menos desenvolvidas, surgiu a oportunidade do estabelecimento de montadoras nos estados nordestinos. A Bahia foi escolhida para implantação do Projeto Amazon, entre outros fatores, devido ao conjunto de benefícios fiscais e financeiros oferecidos, a possibilidade do Governo do Estado realizar obras complementares de infra-estrutura necessária à operacionalização do projeto, notadamente na construção do porto em Aratu, e a localização estratégica do estado frente aos mercados nacionais e internacionais (LIMA; NASCIMENTO; FERREIRA, 2002).

Concluindo, assim um acordo político referente às duas Medidas Provisórias.

Pinheiro e Motta (2001), todavia, é sintomático e revelador dos bastidores políticos, que a segunda MP, ao ser convertida em lei, tenha recebido uma numeração anterior, a de nº 9.440 (BRASIL, 1997a), ainda que publicadas no mesmo dia (15.03.97), em edição extra (sábado) do Diário Oficial da União e que ambas vigoram até 31 de dezembro de 1999. Finalmente, merece ser esclarecido que, desde então, o RAB passou a ser veiculado, também, como uma política pública voltada para a desconcentração regional.

A pressão aplicada no Legislativo causou certas alterações, das ideias originais formuladas pelo Executivo Federal. Na Tabela 1, abaixo, mostra a comparação das duas leis legais. O que esclarece as vantagens dadas pela Lei nº 9.440/97 (BRASIL, 1997a), demonstrando as modificações ocorridas, pelas pressões, mais mesmo assim, tendo resultados talvez até iguais, como a isenção do Imposto de Produtos Industrializados (IPI), os produtos nacionais aos importados, causando assim grandes interesses nas indústrias automobilísticas.

Tabela 4 - Comparativa entre as Leis Federais nº 9.440/97 e 9.449/97

Lei nº 9.440/97, de 14.03.97	Lei nº 9.449/97, de 14.03.97
Art. 1º - Poderá ser concedida ...	Art. 1º - Poderá ser concedida ...
<b>I - redução de 100%, do imposto de importação (II) incidente na importação de máquinas, equipamentos, inclusive testes, ferramental, moldes e modelos para moldes, instrumentos e aparelhos industriais e de controle de qualidade, novos, bem como os respectivos acessórios, sobressalentes e peças de reposição;</b>	<b>I - redução de 90%</b> , do imposto de importação incidente na importação de máquinas, equipamentos, inclusive testes, ferramental, moldes e modelos para moldes, instrumentos e aparelhos industriais e de controle de qualidade, novos, bem como os respectivos acessórios, sobressalentes e peças de reposição;
<b>II - redução de 90% do II incidente na importação de matérias-primas, partes, peças, componentes, conjuntos e subconjuntos, acabados e semi-acabados - e pneumáticos;</b>	<b>II - redução de até 90%</b> do II incidente na importação de matérias-primas, partes, peças, componentes, conjuntos e subconjuntos, acabados e semi-acabados - e pneumáticos;
<b>III - redução de até 50% do II incidente ....</b>	<b>III - ...idêntico ...</b>

(Continua)

Tabela 4 - Comparativa entre as Leis Federais nº 9.440/97 e 9.449/97

(Continuação)

Lei nº 9.440/97, de 14.03.97	Lei nº 9.449/97, de 14.03.97
<b>IV - isenção do IPI incidente na aquisição de máquinas, equipamentos, inclusive testes, ferramental, moldes e modelos para moldes, instrumentos e aparelhos industriais e de controle de qualidade, novos, importados ou de fabricação nacional, bem como os respectivos acessórios, sobressalentes e peças de reposição;</b>	[sem correspondente]
<b>V - redução de 45% do IPI incidente na aquisição de matérias-primas, partes, peças, componentes, conjuntos e subconjuntos, acabados e semiacabados - e pneumáticos;</b>	[sem correspondente]
<b>VI - isenção ao frete para renovação da Marinha Mercante;</b>	[sem correspondente]
<b>VII - isenção do IOF nas operações de câmbio realizadas para pagamento dos bens importados;</b>	[sem correspondente]
<b>VIII - isenção do IR e adicionais, calculados com base no lucro da exploração do empreendimento;</b>	[sem correspondente]
<b>IX - crédito presumido do IPI, como ressarcimento das contribuições ...</b>	[sem correspondente]

Fonte: PINHEIRO; MOTTA, 2001, p.3.

Às Leis Ordinárias sucederam os demais textos que viriam a operacionalizar e a dinamizar o RAB: duas outras Medidas Provisórias, três Decretos, três Portarias Interministeriais e uma Portaria Ministerial, todos de natureza eminentemente fiscal tributária, o que justifica o seu enquadramento na categoria das políticas indutoras

(de atração) através da concessão de estímulos fiscais e creditícios (PINHEIRO; MOTTA, 2001).

#### 4.2 TERCEIRO MOMENTO DO NOVO REGIME AUTOMOTIVO: 2012

O novo regime automotivo – Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores (Inovar Auto) – que teve seu funcionamento em abril de 2012, a partir do Decreto 7.716/12 que partiu de uma Medida Provisória 563/2012, e logo a pós foi transformada na Lei 12.715/12 sendo regulamentada pelo Decreto 7.819/12. Passou a funcionar em Janeiro de 2013, tendo seu período de uso 2017.

O Inovar - Auto foi criado pelo governo brasileiro para a substituição do regime vigente da redução de alíquotas do Imposto Sobre Produtos Industrializados (IPI). O objetivo é fazer com que a produção de carros seja mais eficiente, ou seja, um aumento na produção de modo geral peças e insumos, investimentos para torná-los mais modernos, se adequando as novas regras e condições do sistema economia de mercado automotivo, levando a uma eficiência energética com menos emissões de carbono e preços mais baixos. E, pode ser considerado um novo giro. Logo, quando foi implantado o novo regime teve vários debates, pois o Brasil na época se encontrava em sétimo lugar no desempenho das indústrias automotivas, onde refletia varias questões positivas entre elas a questão de elevação do número de empregos (cerca de 150 mil, relativos aos contratos de trabalho firmados com as empresas associadas à Anfavea) e a grande influência no PIB, equivalente ao valor de U\$105.375 milhões de dólares, representando cerca de 20%, do valor total do PIB<sup>3</sup>.

A implantação do Inovar-Auto, para o governo se baseia em uma política, necessariamente de um aumento da competitividade para a indústria automobilística, provocando níveis de inovações tecnológicas para os carros produzidos no país. A adoção do Novo Regime Automotivo Brasileiro é vista como positiva, ao estabelecer políticas de valorização da produção nacional, de estímulo à inovação e desenvolvimento tecnológico, e de incremento dos investimentos da indústria automobilística no país (ANFAVEA, 2012). Então com os estímulos governamentais, pode se concluir:

---

<sup>3</sup> Dados do Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2012 – Anfavea.

Assim, sinteticamente os objetivos almejados com essa política, podem ser caracterizados como: aumentar o estímulo ao investimento e a inovação, a proteção à indústria e ao mercado local (MESQUITA; BORGES, 2013).

Para as empresas que participarem desse novo regime terão vários benefícios. As empresas que se habilitarem ao programa ficarão isentas do aumento de 30 pontos percentuais no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) anunciado em 2011. Para isso, deverão atender a uma série de requisitos. Podem participar montadoras instaladas no país, as que têm projeto de se instalar e as que apenas comercializam carros (importadoras) (MARTELLO; OLIVEIRA, 2012).

E segundo, o Ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, (MARTELLO; OLIVEIRA, 2012) da época que o regime entrou em vigor, haverá um desconto a mais de até dois pontos percentuais no IPI para as empresas que atingirem metas de redução no gasto de combustível. Outro desconto, de até dois pontos percentuais, também poderá ser obtido pelas empresas que superarem a meta de investimentos em inovação, engenharia de produção e componentes industriais.

Esse novo regime, devido aos benefícios cedidos pelo governo tem como ser analisado através de uma comparação entre os benefícios fiscais do regime que vigorava (redução de alíquota de IPI) e o INOVAR AUTO (crédito presumido de IPI) sendo este influenciado pelas questões definidas do investimento de Pesquisa e Desenvolvimento (P&D).

#### 4.2.1 Benefícios do inovar-auto

Para o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comercio Exterior (BRASIL, 2012 *apud* FERREIRA FILHO *et al.*, 2013) os benefícios fiscais do Inovar-Auto direcionados a indústria automotiva, refere: crédito presumido de IPI de até 30%; crédito presumido de IPI referente a gastos em Pesquisa e Desenvolvimento e a investimentos em tecnologia industrial básica, engenharia de produção e capacitação de fornecedores; e, a partir de 2017, automóveis que consumam 15,46% menos, terão direito a abatimento de 1% de IPI e os automóveis que consumam 18,84% menos, terão direito a abatimento de 2% de IPI. Além disso, o novo regime dispõe de estímulos à inovação para segurança veicular.

Na figura 4, mostra uma comparação sobre os critérios do regime que vigorava e o Inovar-Auto.

Figura 2– Critérios comparativos do Inovar-Auto e a Redução da Alíquota

	Redução de IPI 2012	Crédito Presumido de IPI 2013-2017
<b>Conteúdo Regional</b>	65%	-
<b>Processos Locais (Atividades fabris e de infraestrutura de engenharia)</b>	6 atividades	6(2013), 7 (2014, 2015),8(2016, 2017) de 12 atividades (veículos leves); 8 (2013), 9 (2014, 2015), 10(2016, 2017) de 14 atividades (veículos pesados);. 5 (2013), 6 (2014, 2015), 7(2016, 2017) de 11 atividades (produção de chassis com motor).
<b>Investimento em P&amp;D</b>	0,5% da receita bruta total de vendas	0,15% (2013), 0,30% (2014), 0,50% (2015 a 2017) da receita bruta total de vendas
<b>Investimento em Engenharia e Tecnologia</b>	-	0,50% (2013) , 0,75% (2014), 1,00% (2015 a 2017) da receita bruta total de vendas
<b>Etiquetagem</b>	-	36% (2013), 49% (2014), 64% (2015), 81% (2016) e 100% (2017) adequação da produção de bens

Fonte: Leão; Goulart (2013).

O Governo Brasileiro deseja que os investimentos em Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) e tecnologia sejam aplicados nessa área (preferencia). Nesse cenário, o novo regime estimulará também a concorrência, pois os incentivos tributários estão direcionados para novos investimentos e também empresas que comercializam e não produzem no Brasil (BRASIL, 2012 *apud* FERREIRA FILHO *et al.*, 2013). Segundo o Ministério de Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior, cerca de 44 organizações entre fabricantes (montadoras), importadores e aquelas empresas que apresentaram projetos de investimento.

O governo deixa esclarecido no Decreto 7.567/11(alterado pelos Decretos 7.604/11 e 7.725/12) e Decreto 7,819/12, que para que ocorram essas inovações, será necessário critério para o investimento o qual as montadoras terão de aplicar até o ano de 2017, sendo eles: a) a redução de alíquota do IPI - alcançada por meio de investimento de um mínimo de 0,5% da receita bruta total de vendas de bens e serviços em atividade de inovação, de pesquisa e desenvolvimento tecnológico de produto e processo no país; b) agregação de conteúdo nacional (mínimo de 65%) e a realização de pelo menos 6

processos locais, de um total de 11, em pelo menos 80% da sua produção de automóveis. c) e crédito tributário presumido entre 0,75% e 2,75% da receita bruta total de venda de bens e serviços para gastos com insumos estratégicos e ferramentaria, pesquisa, desenvolvimento tecnológico e inovação, capacitação de fornecedores, engenharia e tecnologia industrial básica (LEÃO; GOULART, 2013).

O papel do Estado na implantação do Inovar-Auto está como definidor de regras.

Art. 2º O Poder Executivo poderá estabelecer a proporção entre: I - o valor total FOB das importações de matérias-primas e dos produtos relacionados nas alíneas “a” a “h” do § 1º do artigo anterior, procedentes e originárias de países membros do MERCOSUL, adicionadas às realizadas nas condições previstas nos incisos II e III do artigo anterior, e o valor total das exportações líquidas realizadas, em período a ser determinado, por empresa; II - o valor das aquisições dos produtos relacionados no inciso I do artigo anterior, fabricados no País, e o valor total FOB das importações dos mesmos produtos realizadas nas condições previstas no mesmo inciso, em período a ser determinado, por empresa; III - o valor total das aquisições de cada matéria-prima, produzida no País, e o valor total FOB das importações das mesmas matérias-primas realizadas nas condições previstas no inciso II do artigo anterior, em período a ser determinado, por empresa; IV - o valor total FOB das importações dos produtos relacionados no inciso II do artigo anterior, realizadas nas condições previstas no mesmo inciso e o valor das exportações líquidas realizadas, em período a ser determinado, por empresa (BRASIL. Lei nº 9.449, de 14 de Março de 1997, art. 2).

#### 4.2.2 Processo inovação do setor automobilístico

A implantação do INOVAR AUTO, em análise com o papel do governo, fornece a indústria nacional, as condições para um desenvolvimento tecnológico. Conforme mencionado, promove inovações adicionais (automóveis menos poluentes, aumento da eficiência energética dos veículos e etc.). As inovações geram uma logística entre montadoras e fornecedores de matéria prima, causando no ambiente institucional uma oportunidade de troca de favores a quem produz e ao que executa esse novo desenvolvimento experimental.

Esse regime a despeito de ter como objetivo um fortalecimento da indústria automobilística brasileira, na verdade fortalece um dos seus elos, o que corresponde às montadoras e suas sistemista, aumentando sua competitividade, em detrimento da cadeia automotiva nacional, o que busco evidenciar no tópico abaixo.

## 5 IMPLICAÇÕES ECONÔMICA DO REGIME AUTOMOTIVO BRASILEIRO (INOVAR)

A respeito das avaliações positiva evidenciada acima, nossa hipótese é que o novo regime automotivo incentiva as montadoras e fornecedores globalizados, em detrimento dos fornecedores **tradicionais da cadeia nacional, assegurando a aquelas maiores eficiências e competitividade. Isto, porque no setor existem evidências de Economia de Escala que são alcançadas pelas produtoras de insumos e autopeças globais, os quais são privilegiados pelos fornecedores sistematistas das Montadoras, em detrimento dos pequenos e médios produtores nacionais, o que evidencia um novo estágio do ciclo de vida automotivo, uma versão particular do ciclo de Vernon.**

No referido ciclo, o primeiro estágio corresponde a:

### I. Exportar o Produto Final (o automotivo)

A dinâmica retórica da indústria automotiva, nos seus primórdios foi expressa por meio do ciclo de Vernon, no primeiro momento exportava produto e no segundo momento começaram um movimento de instalação de plantas, para onde, até o momento, a matriz exportava apenas os seus produtos.

Esse tipo de internacionalização pode ser explicado pelo ciclo de vida do produto, o conhecido ciclo de Vernon.

O ciclo parte de um determinado estágio, a partir do desenvolvimento do produto, onde as empresas engajariam em trocar a exportação de produtos por questão de investimento produtivo direto no exterior. Então, Vernon (1979) distingue três estágios de desenvolvimento do produto: produto novo, produto em maturação e produto padronizado.

Onde o ciclo sistematiza através da hipótese de uma estratégia de localização, da época do desenvolvimento do produto e as vantagens de custos que tem um caráter modificador.

O primeiro estágio (inicial), parte das especificações técnicas e dos mercados que não são estáveis, ou seja, dando prioridade a liberdade para que ocorram mudanças na combinação dos insumos. E também, do grau alto do produto, no sentido da diferenciação, onde o fator custo não importa, e sim o fator renda. E por fim, a rapidez

das empresas em se comunicar, onde é o princípio para gerar a competitividade.

O segundo estágio (intermediário) provoca o aumento da demanda e do grau de padronização, o que provoca a diminuição da necessidade de ter que incluir uma quantidade maior de insumos em conhecimento e elevar a oportunidade da economia de escala; ganhando a devida importância no custo da produção, ou seja, matéria-prima, mão de obra e capital. E também, provoca a tendência ao deslocamento da produção para outros países com o custo da mão de obra, que acaba sendo barata e com elevado nível de renda.

No último estágio, as hipóteses do estágio anterior são reforçadas neste estágio, como a alta escala de consumo, na produção se tem o aumento da padronização, a uma grande importância no aumento dos custos. E o a transferência da produção de mercadoria produzida para outros países menos desenvolvidos, que deixam de ser importadores e passam a serem produtores, ainda por meio das empresas multinacionais.

A indústria automobilística brasileira consolidou-se no rastro da última etapa do ciclo do produto; cuja característica é exportar a planta.

Figura 3 - Representação esquemática do mecanismo do ciclo do produto



## II. Exportar a Planta

Com a padronização no ciclo de Vernon estabeleceu-se à produção em massa, no qual gerou a instalação das grandes Plantas, nos países em desenvolvimento. E que, no Brasil corresponde aos períodos áureos do ABC e as indústrias integradas.

Recentemente nos anos 90, a indústria automobilística promoveu o desenvolvimento e, implantação das cadeias de produção mundial, uma nova etapa não contemplada no ciclo de Vernon. A resposta estratégica das montadoras à globalização se deu a partir de três elementos: padronização, simplificação e terceirização (MESQUITA; BORGES, 2013). E, então:

Por meio de práticas que objetivavam a centralização e o controle das funções de desenvolvimento em locações centrais, simplificou-se o processo de produção final por meio da modularização e crescente terceirização a um número maior de fornecedores globais. Isto fez com que os fabricantes minimizassem o número de componentes feitos internamente, promovendo a padronização na produção (MESQUITA; BORGES, 2013 *apud* STURGEON; FLORIDA, 1997).

A convergência destes três elementos foi possível graças a um novo âmbito institucional e a globalização do processo de produção, que viabilizou novos arranjos organizacionais, a exemplo, da produção integrada exemplificada pelo Projeto Amazon.

Onde se utilizou contratos de longo prazo permitindo um planejamento curto na sua produção e nas divisões de riscos de suas atividades. Devido a isso, Rossi (2008)

Nas estruturas de governança mais complexas, os contratos com maior duração coordenaram os agentes, permitindo um planejamento estratégico de longo prazo. Com o aumento da frequência da transação, reconstrução, criou-se reputação entre ambas as partes, o que podia se constituir em redutor de custos de transação. Para se minimizar incertezas, utilizaram-se contratos que dividam os riscos, garantindo, assim, suprimento de matéria-prima e ganhos de eficiência para todo o sistema (ROSSI, 2008, p.168).

É neste novo cenário que se estabeleceu a Inovar-Auto, o qual explorou as condições de possibilidades postos pelas novas redes de produção global, redefinindo os padrões de inserção no sistema, onde novos vendedores e fornecedores estabelecem novos ganhadores internacionalizados e novos perdedores nacionalizados.

**Esta divisão perversa dos custos e benefício é, segundo nossa hipótese decorrente dos mecanismos de incentivos embutidos na legislação, os quais passam a evidenciar.**

A seguir avalio as legislações e suas exposições de motivos, com o objetivo de evidenciar o dito acima, através das implicações virtuais das leis:

- Lei nº 9.449/97

Foi iniciada como uma Medida Provisória nº 1024/95 que foi reeditada muitas vezes até ser revertida na lei 9449, de 14/03/1997. Esta se caracterizou como um programa que se direcionava em investimento e exportação tomados por um regime especial de importação, em que as indústrias automotivas, produtoras de veículos ou de autopeças, já implantadas no Brasil ou se encontra ao entrar, por tanto assumindo o comprometimento de investir e exportar, de modo a serem liberadas a importar bens de capital, veículos com redução de imposto de importação e insumos. Conforme se ver no Art.1, desta lei:

Art. 1º Poderá ser concedida, nas condições fixadas em regulamento, com vigência até 31 de dezembro de 1999: I - redução de noventa por cento do imposto de importação incidente sobre máquinas, equipamentos, inclusive de testes, ferramental, moldes e modelos para moldes, instrumentos e aparelhos industriais e de controle de qualidade, novos, bem como os respectivos acessórios, sobressalentes e peças de reposição (BRASIL. Lei nº 9.449, de 14 de Março de 1997, art. 1).

Os incisos I e II deste Art. 1 são aplicados exclusivamente às montadoras e fabricantes onde seus produtos devem ser utilizados no processo produtivo das empresas, e já o inciso III aplica-se nas “importações realizadas diretamente pelas empresas montadoras e fabricantes nacionais dos produtos nele referidos, ou indiretamente, por intermédio de empresa comercial exportadora, em nome de quem será reconhecida a redução do imposto, nas condições fixadas em regulamento” (BRASIL. Lei nº 9.449, de 14 de Março de 1997, art. 1). Estas possibilidades de suprimento têm em todas as montadoras como das fabricas nacionais cria uma “janela” de oportunidade para a entrada de fornecedores externos de matérias primas e produtos relacionados o que e uma concorrência num novo patamar, e que resulta na marginalização os fornecedores nacionais.

Esta mesma logica se observa na Lei nº 9.440/97 que, possui um foco regional.

- Lei nº 9.440/97

Dispõe de incentivos fiscais para as montadoras automobilísticas, onde se mostra vantagens visíveis, tanto para as montadoras, como também para seus *followers* com os da indústria nacional de autopeças. Partindo do objetivo de um desenvolvimento regional, o qual fica estabelecido pela legislação, no momento que a montadora é implantada nas regiões norte, nordeste e centro-oeste, se tem intenção de novos investimentos, como atrair novas montadoras, fortificar a integração da produção através de acordos comerciais com diversos países, investimentos que busca realização em “pesquisa, desenvolvimento e inovação tecnológica na região, inclusive na área de engenharia automotiva, correspondentes a, no mínimo, dez por cento do valor do crédito presumido apurado” (BRASIL. Medida Provisória nº 512, de 25 de novembro de 2010).

**Em resumo, com a primeira tem um incentivo à busca de um fornecedor externo, o que implica um incentivo a uma produção mais eficiente e mais competitiva, em detrimento da cadeia integrada interna. Com a segunda, incentiva-se a localização em sítios que reduz a competitividade das montadoras, em função de uma cadeia logística esgarçada e ineficiente.**

## 6 CONCLUSÃO

Na análise do setor automotivo brasileiro ressaltar como as montadoras de automóveis se posicionam frente aos regimes, estabelecido pelo governo através dos seus múltiplos procedimentos em conformidade as legislações vigentes destinadas às automobilísticas. Dessa forma, foi realizada uma revisão através da questão histórica do desenvolvimento da indústria automobilística e também dos incentivos voltados aos regimes automotivos, em especial o Inovar-Auto. A investigação mostrou que os incentivos embutidos nos regime automotivos têm influenciado a forma como as indústrias automobilísticas brasileiras têm se relacionado com seus fornecedores. Ou seja, por meio dos processos de inovação (Inovar-Auto) e da abertura comercial de novos arranjos institucionais (regime de 1995) aumentou-se a competitividade do setor brasileiro automobilístico.

Em função do exposto acima, pode-se ver que os regimes podem representar dois períodos diferentes da indústria brasileira: em primeira instância, o regime criado nos anos 90 procurou incentivos para inovar as automobilísticas, a partir da abertura de mercado automotivo e também ao capital externo, ambiente institucional o qual de fato, gerou uma forte pressão nos investimentos e inovações. Mas, a situação política e econômica se tornou desfavoráveis, de forma a atrapalhar a continuidade e a estabilidade do regime de 90.

Já na segunda situação, tem-se o novo regime automotivo - Inovar-Auto – criado em 2012, com um objetivo possuidor de recursos institucionais o qual se baseia na maturação da indústria automotiva já constituída no ambiente nacional, e que busca gerar um desenvolvimento tecnológico representativo para que adote o padrão tecnológico dos mercados externos (veículos com maior eficiência e com tecnologias novas), a exemplo, do motor com maior eficiência, automóveis menos poluentes, aumento da eficiência energética dos veículos, entre outros, que foi possível graças a articulação de novas redes de fornecedores globalizados.

No entanto, esse novo regime, que se encontra em fase final no trimestre de 2017, está sendo visto, após cinco anos em aplicação, com algo ilegal. Pois, a OMC, defende que a forma como está política está sendo usada, é protecionista. Ou seja, para a OMC este regime está ferindo as leis de livre comércio e afeta de forma injusta as empresas estrangeiras. Sendo que esta condenação não se aplica apenas ao setor automotivo mais também as aéreas de telecomunicação e de tecnologia.

Neste sentido, vale ressaltar que os regimes brasileiros ao longo do contexto histórico, provocaram nas montadoras novas oportunidades locais ao longo do território nacional, trazendo inovações e desenvolvimento em novas localidades, não necessariamente as que asseguram maior eficiência técnica.

Mesmo que o novo regime implantado no ano de 2012, tem como intenção conter a importação de automóveis, promover inovações e desenvolvimento sustentáveis e exigir das montadoras que mantenham parte da produção no país, com base do adicional do IPI para as empresas que não cumprirem as regras, a lógica dos incentivos regionalizados atua numa direção oposta.

Devido a estes objetivos gerais da política, a OMC contesta que o programa infringe as leis dos tratados internacionais, ou seja, problematizam a ideia de competitividade técnica já que o questionamento da OMC levanta a possibilidade que a competitividade seja construída artificialmente. A tempo que fica a suspeita que por incentivar a adoção de fornecedores externos tal regime tenha desmantelado a cadeia suprimento interno, como bem evidencia a fala do Presidente da ANFAVEA.

Apesar desses entraves recentes, as políticas automobilísticas, no período o qual foram implantadas, tiveram seu complexo de evolução, com o apoio das políticas governamentais, o que criou um ambiente institucional favorável ao período que foram implementadas, o que promoveu incentivo (contratos) entre os agentes envolvidos. Em decorrência disso, esses regimes produziram uma competitividade e incentivos de produção as montadoras do País junto à abertura comercial. Destacando assim, a sua funcionalidade como regimes.

## REFERÊNCIA

ANFAVEA. **Indústria automobilística brasileira: 50 anos**. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br/50anos/8.pdf>>. Acesso em: 26 de out. de 2015

\_\_\_\_\_. **Anuário da indústria automobilística brasileira: 2012**. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br/anuario.html>>. Acesso em: 23 de jul. de 2015.

ALCOFORADO, Ihering Guedes. **A trajetória dos fundamentos das políticas ambientais: do comando e controle à abordagem neo institucionalista**. Disponível em: <[http://www.ecoeco.org.br/conteudo/publicacoes/encontros/iv\\_en/ mesa1/6.pdf](http://www.ecoeco.org.br/conteudo/publicacoes/encontros/iv_en/ mesa1/6.pdf)>. Acesso em: 14 de set. de 2016.

BRASIL. Decreto-Lei nº 7.819, de 3 de outubro de 2012. Regulamenta os arts. 40 a 44 da Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, que dispõe sobre o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores - INOVAR-AUTO, e os arts. 5º e 6º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, que dispõe sobre redução do Imposto sobre Produtos Industrializados, na hipótese que especifica. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/Decreto/D7819.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Decreto/D7819.htm)>. Acesso em: 15 de jul. 2015. 2012a.

\_\_\_\_\_. Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012. Institui o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/Lei/L12715.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Lei/L12715.htm)>. Acesso em: 15 de jul. 2015. 2012b

\_\_\_\_\_. Decreto nº 2.072, de 14 de novembro de 1996. Dispõe sobre a redução do imposto de importação para os produtos que especifica e dá outras providências. **Interlegis**. Disponível em: <[www.senado.gov.br](http://www.senado.gov.br)>. Acesso em: 15 de jul. de 2015

\_\_\_\_\_. Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997. Estabelece incentivos fiscais para o desenvolvimento regional e dá outras providências. **Interlegis**. Disponível em: <[www.senado.gov.br](http://www.senado.gov.br)>. Acesso em: 20 de dez. de 2000. 1997a.

\_\_\_\_\_. Lei nº 9.449, de 14 de março de 1997. Adota a Medida Provisória nº 1536-22 que reduz o imposto de importação para os produtos que especifica e dá outras providências. **Interlegis**. Disponível em: <[www.senado.gov.br](http://www.senado.gov.br)>. Acesso em: 20 de dez. de 2000. 1997b.

\_\_\_\_\_. Decreto 5.798, de 7 de junho de 2006. Regulamenta os incentivos fiscais às atividades de pesquisa tecnológica e desenvolvimento de inovação tecnológica, de que tratam os arts. 17 a 26 da Lei no 11.196, de 21 de novembro de 2005. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-006/2006/Decreto/D5798.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-006/2006/Decreto/D5798.htm)>. Acesso em: 15 de jul. de 2015

\_\_\_\_\_. Decreto 7.716, 4 de abril de 2012. Regulamenta a Medida Provisória nº 563, de 3 de abril de 2012, na parte em que dispõe sobre regime especial de crédito do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI a que fazem jus as empresas fabricantes de produtos classificados nos códigos 87.01 a 87.06 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados – TIPI(Revogada). Disponível em:

<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Decreto/D7716.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Decreto/D7716.htm)>. Acesso em: 15 de jul. de 2015

\_\_\_\_\_. Lei nº 9.440, de 14 de Março de 1997. Lei de Incentivos Fiscais Para o Desenvolvimento Regional de 1997 - Lei 9440/97. **Jusbrasil**. Disponível em: <<https://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/107698/lei-de-incentivos-fiscais-para-o-desenvolvimento-regional-de-1997-lei-9440-97>>. Acesso em: 13 de out. de 2016.

\_\_\_\_\_. Lei nº 9.449, de 14 de Março de 1997. Reduz o imposto de importação para os produtos que especifica e dá outras providências. **Jusbrasil**. Disponível em: <<https://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/107671/lei-9449-97?print=true>>. Acesso em: 13 de out. de 2016.

\_\_\_\_\_. Medida Provisória nº 512, de 25 de novembro de 2010. Altera a Lei no 9.440, de 14 de março de 1997, que estabelece incentivos fiscais para o desenvolvimento regional e da indústria automotiva. **Jusbrasil**. Disponível em: <<https://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/1025820/medida-provisoria-512-10>>. Acesso em: 13 de out. de 2016.

\_\_\_\_\_. Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços. **Brasil Maior (2013-2017)**. Disponível em: <[http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivos/dwnl\\_1349358208.ppt](http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivos/dwnl_1349358208.ppt)>. Acesso em: 24 de fev. de 2016.

\_\_\_\_\_. **INOVAR AUTO**. Disponível em: <<http://inovarauto.com.br/beneficios-fiscais/>>. Acesso em: 14 de out. de 2014.

\_\_\_\_\_. Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio (MDIC). **Ações Setoriais para o Aumento da Competitividade da Indústria Brasileira**. 1999. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/spi/asac/asac0000.htm>>. Acesso em: 14 de out. de 2014.

\_\_\_\_\_. Setores abrangidos pela Política Industrial. Automotivo. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=2&menu=327>>. Acesso em: 24 de fevereiro de 2016.

BRASIL perde para México e agora é 8º em ranking de produção de veículos. G1, Auto Esporte: carros, 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/carros/noticia/2015/03/brasil-perde-para-mexico-e-cai-para-8-em-ranking-de-producao-de-veiculos.html>>. Acesso em: 5 de outubro de 2015.

BRITTO, Jorge. **Diversidade tecnológica e regimes de transação em redes de firmas**. Disponível em: <<http://www.dep.ufscar.br/blog/iod/wp-content/uploads/2009/09/brito2001.pdf>>. Acesso em: 06 de agosto de 2016.

CAMPBELL, D. T.; STANLEY, J. **Experimental and quasi-experimental designs for research**. Chicago: Rand McNally, 1959.

CALANDRO, Maria Lucrecia. **A indústria automobilística brasileira: integração produtiva no Mercosul, regimes automotivos e perspectivas**. Disponível em:

<<http://revistas.fee.tche.br/index.php/indicadores/article/viewFile/1661/2029>>. Acesso em: 20 de out. de 2014.

CARROSANTIGOS. Disponível em:

<[http://www.carroantigo.com/portugues/conteudo/curio\\_hist\\_carro\\_brasileiro.htm](http://www.carroantigo.com/portugues/conteudo/curio_hist_carro_brasileiro.htm)>.

Acesso em: 20 de out. de 2015.

DESENBAHIA. **Investimento na Bahia**: estudo setorial 01/02, set. 2002. Disponível em:

<[http://www.desenbahia.ba.gov.br/uploads/0906201110116406fornecedores\\_da\\_ford.pdf](http://www.desenbahia.ba.gov.br/uploads/0906201110116406fornecedores_da_ford.pdf)>. Acesso em: 3 de jul. de 2014.

DIMAGGIO, P. J.; POWELL, W. W. A gaiola de ferro revisitada: isomorfismo institucional e racionalidade coletiva nos campos organizacionais. **Revista de Administração de Empresas**, São Paulo, v. 45, n. 2, p. 74-89, 2005.

DUARTE, Vânia Maria do Nascimento. **Monografia Brasil**: regras ABNT. Disponível em: <<http://monografias.brasilescuela.uol.com.br/regras-abnt/pesquisas-exploratoria-descritiva-explicativa.htm>>. Acesso em: 20 de jan. de 2017.

FERREIRA FILHO, V. S.; PASCOAL, E. T.; SILVA, A. C.; OLIVARES, G. L.; ROCHA, H. M. Inovar-auto e alianças estratégicas: um novo cenário de cooperação para montadoras e fornecedores de autopeças. In: SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA, 10, 2013, Resende. **Anais...** Resende: SEGET, 2013.

GOBBO, S. C. de O. *et al.* **Uma análise das estratégias de manufatura adotadas por Seis montadoras da indústria automobilística mundial**. Disponível em:

<<http://revista.feb.unesp.br/index.php/gepros/article/view/367/313>>. Acesso em: 20 de out. de 2015.

HOLMSTROM, Bengt; MILGROM, Paul. Multi-Task principal-agent analyses: incentive contracts, asset ownership, and job design. **J. Law Econ. Org.** v. 7, Special Issue, p.24–52.

LEÃO, Carla; GOULART, Letícia. Um olhar da INVENTTA: o INOVAR AUTO e os investimentos em P&D no setor automotivo. **Invetta Bgi**. Disponível em:

<<http://inventta.net/inovar-auto.pdf>>. Acesso em: 21 de jul. de 2015.

LIMA, Carmen Lucia; NASCIMENTO, Paulo Meyer; FERREIRA, Poliane.

Fornecedores da Ford: uma avaliação preliminar das oportunidades de investimento na Bahia. **Desenbahia**: estudo setorial 01/02, set. 2002.

<[http://www.desenbahia.ba.gov.br/uploads/0906201110116406fornecedores\\_da\\_ford.pdf](http://www.desenbahia.ba.gov.br/uploads/0906201110116406fornecedores_da_ford.pdf)>. Acesso em: 3 de jul. de 2014

MACEDO, Ronaldo Porto Jr. Capítulo III – Mercado de Trocas e forma Contratual. In: **Contratos Relacionais e Defesa do Consumidor**. São Paulo: Max Limonad. 1998. p.97 – 146

MANTELLATTO, Luciana. O processo de integração do setor automobilístico no Mercosul. **Rev. de Negócios Internacionais**, Piracicaba, 2006. Disponível em:

<[http://www.unimep.br/rni/n7/RNI\\_n7/artigos/RNI\\_n7\\_art02.pdf](http://www.unimep.br/rni/n7/RNI_n7/artigos/RNI_n7_art02.pdf)>. Acesso em: 26 de out. de 2015.

MARTELLO, Alexandro; OLIVEIRA, Luciana de. **Veja as regras do novo regime automotivo brasileiro**. 2012. Disponível em:

<<http://g1.globo.com/economia/noticia/2012/10/veja-regras-do-novo-regime-automotivo-brasileiro.html>>. Acesso em: 20 de out. 2015.

MESQUITA, D. L.; BORGES, A.F.; SUGANO, J. Y.; SANTOS, A. C. O. **Aspectos institucionais da inovação**: uma análise acerca dos regimes automotivos brasileiros de 1995 e 2012. 2013. Disponível em:

<[http://www.altec2013.org/programme\\_pdf/671.pdf](http://www.altec2013.org/programme_pdf/671.pdf)> Acesso em: 20 de out. de 2015.

MÉNARD, C. On clusters, hybrids, and other strange forms: the case of the French poultry industry. **Journal of Institutional and Theoretical Economics**, v. 152, n. 1, 1996.

\_\_\_\_\_. Le pilotage des formes organisationnelles hybrides. **Revue Economique**, v. 42, n. 3, 1997.

NEGRI, João Alberto De. O custo de bem-estar do regime automotivo brasileiro.

**Pesquisa Planejamento Econômico**, v. 29, n. 2, ago. 1999.

<<http://www.memoria.nemesis.org.br/index.php/ppe/article/viewFile/187/121>> Acesso em: 20 de out. de 2014.

NEGRI, João Alberto de; DINOPOULOS, E., KREININ, M. Effects of the U.S. Japan auto VER on European prices and on U.S. welfare. **Review of Economics and Statistics**, v. 70, p. 484-491, at 490, 1988.

NOGUEIRA, Antônio Carlos Lima. **Custos de transação e arranjos institucionais alternativos**: uma análise da avicultura de corte do Estado de São Paulo. São Paulo, 2003. Disponível em:

<[http://www.fundacaofia.com.br/pensa/anexos/biblioteca/63200715258\\_.pdf](http://www.fundacaofia.com.br/pensa/anexos/biblioteca/63200715258_.pdf)>. Acesso em: 16 de jul. de 2014..

NORTH, Douglas and Barry Weingast. 1989. Constitutions and commitment: the evolution of institutions governing public choice in 17<sup>th</sup> century England, **J. Econ. History**, v. 49, n.4, p. 803–32.

NORTH, D. C. **Institutions, institutional change, and economic performance**. Cambridge: Cambridge University Press.

\_\_\_\_\_. Institutions. **Journal of Economic Perspectives**, v.5, p. 97-112. Winter, 1991

NORTH, Douglass. A transaction cost theory of politics, **J. Theor. Politics**, v. 2, n.4, p. 355–67.

\_\_\_\_\_. Economic Performance through Time, **Amer. Econ. Rev.** v. 84, n.3, p. 359–68.

O’CANNOR, M., Dialogue and debate in an post-normal practice of science: a reflection. **Futures**, v. 31, 1999, p. 671-87.

OLIVON, Beatriz . O que o Inovar-Auto quer das empresas. **Revista Exame**. São Paulo. 2012. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/economia/noticias/o-que-o-inovar-auto-quer-das-empresas>>. Acesso em: 5 de out. de 2015.

PESSOA, Eneuton; MARTINS, Marcilene. **Revisitando a teoria do ciclo produtivo**. R. Econ. Contemp., Rio de Janeiro, v. 11, n. 2, p. 307-329, maio/ago. 2007.

PINHEIRO, I. A.; MOTTA, P. C. D. O Regime Automotivo Brasileiro (Rab) Como Instrumento De Modernização Tecnológica Do Parque Industrial Nacional-Uma Análise Crítica. In: ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO, 21, 2001, Salvador, **Anais**... Salvador: ENEGEPE, 2001. Disponível em: <[http://www.abepro.org.br/biblioteca/ENEGEPE2001\\_TR81\\_0042.pdf](http://www.abepro.org.br/biblioteca/ENEGEPE2001_TR81_0042.pdf)>. Acesso em: 3 de jul. de 2015.

PONDÉ, João Luiz. **Nova Economia Institucional**. v. III. Disponível em: <http://epge.fgv.br/we/Direito/NovaEconomiaInstitucional/2008?action=AttachFile&do=get&target=nei3.pdf> . Acesso em: 06 de out.de 2016

ROSSI, Marta Cristiane Timóteo. **Por uma nova estratégia de desenvolvimento regional: alianças estratégicas entre redes produtivas globais e os clusters regionais**. 2008. 59 f.il. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Economia) - Faculdade de Ciências Econômicas, UFBA, Salvador.

ROSSI, Marta Cristiane Timóteo; ALCOFORADO, Ihering Guedes. Por uma nova estratégia de desenvolvimento regional: Aliança estratégia entre redes produtivas globais e os *cluters* regionais. **Revista Desenbahia**. N. 12, p. 159-186, mar. 2010.

SANTOS, Denilson Lima; SPINOLA, Noélio Dantaslé. Projeto Ford Amazon: uma análise dos impactos na economia baiana. **Sepa**. Salvador, Unifacs. 2008. p. 1-13.

STURGEON, T.; FLORIDA, R. Research note: the globalization of automobile production. **IMVP/MIT. International Motor Vehicle Program Policy Forum**. 1997. Disponível em: <<http://imvp.mit.edu/pubarcindx.html>>. Acesso em: 05 de maio de 2013.

TORRES, R. L.; CARIO, S. A. F. A governança da cadeia global de valor na indústria automobilística: um estudo de caso. **Revista Econômica**, v. 14, n. 1, 2013.

VERNON, R. **La inversión internacional y el comercio internacional en el ciclo de productos**. In: ROSENBERG, Nathan (Org.). Economía del cambio tecnológico. Trad. de Eduardo L. Suárez. México: Fondo de Cultura Económica, 1979. p. 408-427.

WILLAMSON, Oliver E..The new Institutional Economics: taking stock, looking ahead. **Jornal of Economic Literature**.v. 38, p. 595-613, sep. 2000.

YIN, Robert K. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. Disponível em: <<https://pt.slideshare.net/victorcastroguitar/yin-estudo-de-caso>>. Acesso em: 15 de jan. de 2017.

\_\_\_\_\_. The case study method: an annotated bibliography (1983-1984 ed.).

Washington, DC: COSMOS Corporation.

## ANEXO A - Cronologia das empresas associadas a ANFAVEA

<b>Ano</b>	<b>Empresa</b>	<b>Cidade - UF</b>
<b>1977</b>	CNH - Case	Sorocaba- SP
<b>1978</b>	Dimleerchrysler (Mercedes – Benz). Hoje, central de peças e pós-vendas	Campinas -SP
<b>1979</b>	Volvo SLC + John Deere. A partir de 199, John Deere	Curitiba – PR Horizontina - RS
<b>1981</b>	Massey Ferguson (vinda de São Paulo)	Canoas –RS
<b>1982</b>	Agrale – veículos	Caxias do Sul -RS
<b>1990</b>	Massey Ferguson Volkswagen Caminhões	Santa Rosa – RS São Paulo - SP
<b>1995</b>	Volvo	Pederneiras - SP
<b>1996</b>	Volkswagen Caminhões e Ônibus	Resende - RJ
<b>1997</b>	Honda	Sumaré - SP
<b>1998</b>	International Mitsubishi Toyota	Caxias do Sul – RS Catalão – GO Indaiatuba - SP
<b>1999</b>	DaimlerChrysler Land Rover Renault Volkswagen-Audi John Deere CNH Case	Juiz de Fora – MG São Bernardo do Campo – SP São José dos Pinhos – PR São José dos Pinhos – PR Catalão – GO Piracicaba - SP
<b>2000</b>	Iveco-Fiat General Motors	Sete Lagoas – MG Gravatal - RS
<b>2001</b>	Ford Peugeot Citroën	Camaçari – BA Porto Real - RJ
<b>2002</b>	Nissan	São José dos Pinhos - PR
<b>2006</b>	John Deere – conclusão das obras – 2º semestre	Montenegro - RS

Fonte: ANFAVEA

**ANEXO B - Lei de Incentivos Fiscais Para o Desenvolvimento Regional de 1997 -  
Lei 9440/97 | Lei nº 9.440, de 14 de Março de 1997**

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA - Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**Art. 1º** Poderá ser concedida, nas condições fixadas em regulamento, com vigência até 31 de dezembro de 1999:

**I** - redução de cem por cento do imposto de importação incidente na importação de máquinas, equipamentos, inclusive de testes, ferramental, moldes e modelos para moldes, instrumentos e aparelhos industriais e de controle de qualidade, novos, bem como os respectivos acessórios, sobressalentes e peças de reposição;

**II** - redução de noventa por cento do imposto de importação incidente na importação de matérias-primas, partes, peças, componentes, conjuntos e subconjuntos - acabados e semi-acabados - e pneumáticos;

**III** - redução de até cinquenta por cento do imposto de importação incidente na importação dos produtos relacionados nas alíneas "a" a "c" do § 1o deste artigo;

**IV** - isenção do imposto sobre produtos industrializados incidente na aquisição de máquinas, equipamentos, inclusive de testes, ferramental, moldes e modelos para moldes, instrumentos e aparelhos industriais e de controle de qualidade, novos, importados ou de fabricação nacional, bem como os respectivos acessórios, sobressalentes e peças de reposição;

**IV** - redução de cinquenta por cento do imposto sobre produtos industrializados incidente na aquisição de máquinas, equipamentos, inclusive de testes, ferramental, moldes e modelos para moldes, instrumentos e aparelhos industriais e de controle de qualidade, novos, importados ou de fabricação nacional, bem como os respectivos acessórios, sobressalentes e peças de reposição; (Redação dada pela Lei nº 9.532, de 1997) (Produção de efeito)

**V** - redução de 45% do imposto sobre produtos industrializados incidente na aquisição de matérias-primas, partes, peças, componentes, conjuntos e subconjuntos - acabados e semi-acabados - e pneumáticos;

**VI** - isenção do adicional ao frete para renovação da Marinha Mercante - AFRMM;

**VII** - isenção do IOF nas operações de câmbio realizadas para pagamento dos bens importados;

**VIII** - isenção do imposto sobre a renda e adicionais, calculados com base no lucro da exploração do empreendimento; (Vide Lei nº 9.532, de 1997)

**IX** - crédito presumido do imposto sobre produtos industrializados, como ressarcimento das contribuições de que tratam as Leis Complementares nos 7, 8 e 70, de 7 de setembro de 1970, 3 de dezembro de 1970 e 30 de dezembro de 1991, respectivamente, no valor correspondente ao dobro das referidas contribuições que incidiram sobre o faturamento das empresas referidas no § 1º deste artigo.

**§ 1º** O disposto no caput aplica-se exclusivamente às empresas instaladas ou que venham a se instalar nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, e que sejam montadoras e fabricantes de:

**a)** veículos automotores terrestres de passageiros e de uso misto de duas rodas ou mais e jipes;

**b)** caminhonetas, furgões, pick-ups e veículos automotores, de quatro rodas ou mais, para transporte de mercadorias de capacidade máxima de carga não superior a quatro toneladas;

**c)** veículos automotores terrestres de transporte de mercadorias de capacidade de carga igual ou superior a quatro toneladas, veículos terrestres para transporte de dez pessoas ou mais e caminhões-tratores;

**d)** tratores agrícolas e colheitadeiras;

**e)** tratores, máquinas rodoviárias e de escavação e empilhadeiras;

**f)** carroçarias para veículos automotores em geral;

**g)** reboques e semi-reboques utilizados para o transporte de mercadorias;

**h)** partes, peças, componentes, conjuntos e subconjuntos - acabados e semi-acabados - e pneumáticos, destinados aos produtos relacionados nesta e nas alíneas anteriores.

**§ 2º** Não se aplica aos produtos importados nos termos deste artigo o disposto nos arts. 17 e 18 do Decreto-Lei no 37, de 18 de novembro de 1966.

**§ 3º** O disposto no inciso III aplica-se exclusivamente às importações realizadas diretamente pelas empresas montadoras e fabricantes nacionais dos produtos nele referidos, ou indiretamente, por intermédio de empresa comercial exportadora, em nome de quem será reconhecida a redução do imposto, nas condições fixadas em regulamento.

**§ 4º** A aplicação da redução a que se refere o inciso II não poderá resultar em pagamento de imposto de importação inferior a dois por cento.

**§ 5o** A aplicação da redução a que se refere o inciso III não poderá resultar em pagamento de imposto de importação inferior à Tarifa Externa Comum.

**§ 6o** Os produtos de que tratam os incisos I e II deverão ser usados no processo produtivo da empresa e, adicionalmente, quanto ao inciso I, compor o seu ativo permanente, vedada, em ambos os casos, a revenda, exceto nas condições fixadas em regulamento, ou a remessa, a qualquer título, a estabelecimentos da empresa não situados nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste.

**§ 7o** Não se aplica aos produtos importados nos termos do inciso III o disposto no art. 11 do Decreto-Lei no 37, de 18 de novembro de 1966, ressalvadas as importações realizadas por empresas comerciais exportadoras nas condições do § 3o deste artigo, quando a transferência de propriedade não for feita à respectiva empresa montadora ou a fabricante nacional.

**§ 8o** Não se aplica aos produtos importados nos termos deste artigo o disposto no Decreto-Lei no 666, de 2 de julho de 1969.

**§ 9o** São asseguradas, na isenção a que se refere o inciso IV, a manutenção e a utilização dos créditos relativos a matérias-primas, produtos intermediários e materiais de embalagem, efetivamente empregados na industrialização dos bens referidos.

**§ 10.** O valor do imposto que deixar de ser pago em virtude da isenção de que trata o inciso VIII não poderá ser distribuído aos sócios e constituirá reserva de capital da pessoa jurídica, que somente poderá ser utilizada para absorção de prejuízos ou aumento do capital social.

**§ 11.** Para os fins do parágrafo anterior, serão consideradas também como distribuição do valor do imposto:

**a)** a restituição de capital aos sócios, em casos de redução do capital social, até o montante do aumento com incorporação da reserva;

**b)** a partilha do acervo líquido da sociedade dissolvida, até o valor do saldo da reserva de capital.

**§ 12.** A inobservância do disposto nos §§ 10 e 11 importa perda da isenção e obrigação de recolher, com relação à importância distribuída, o imposto que a pessoa jurídica tiver deixado de pagar, acrescido de multa e juros moratórios.

**§ 13.** O valor da isenção de que trata o inciso VIII, lançado em contrapartida à conta de reserva de capital nos termos deste artigo, não será dedutível na determinação do lucro real.

**§ 14.** A utilização dos créditos de que trata o inciso IX será efetivada na forma que dispuser o regulamento.

**Art. 20** Para os efeitos do art. 1o, o Poder Executivo poderá estabelecer proporção entre:

**I** - o valor total FOB das importações de matérias-primas e dos produtos relacionados nas alíneas "a" a "h" do § 1o do artigo anterior, procedentes e originárias de países membros do Mercosul, adicionadas às realizadas nas condições previstas nos incisos II e III do mesmo artigo, e o valor total das exportações líquidas realizadas, em período a ser determinado, por empresa;

**II** - o valor das aquisições dos produtos relacionados no inciso I do artigo anterior fabricados no País e o valor total FOB das importações dos mesmos produtos realizadas nas condições previstas no mesmo inciso, em período a ser determinado, por empresa;

**III** - o valor total das aquisições de cada matéria-prima produzida no País e o valor total FOB das importações das mesmas matérias-primas, realizadas nas condições previstas no inciso II do artigo anterior, em período a ser determinado, por empresa;

**IV** - o valor total FOB das importações dos produtos relacionados no inciso II do artigo anterior, realizadas nas condições previstas no mesmo inciso, e o valor das exportações líquidas realizadas, em período a ser determinado, por empresa.

**§ 1o** Com o objetivo de evitar concentração de importações que prejudique a produção nacional, o Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo poderá estabelecer limites adicionais à importação dos produtos relacionados nos incisos I e II do artigo anterior, nas condições estabelecidas.

**§ 2o** Entende-se, como exportações líquidas, o valor FOB das exportações dos produtos relacionados no § 1o do artigo anterior, realizadas em moeda conversível, deduzidos:

**a)** o valor FOB das importações realizadas sob o regime de drawback;

**b)** o valor da comissão paga ou creditada a agente ou representante no exterior.

**§ 3o** No cálculo das exportações líquidas a que se refere este artigo, não serão consideradas as exportações realizadas sem cobertura cambial.

**§ 4o** Para as empresas que venham a se instalar nas regiões indicadas no § 1o do artigo anterior, para as linhas de produção novas e completas onde se verifique acréscimo da capacidade instalada, e para as fábricas novas de empresas já instaladas no País, definidas em regulamento, o prazo para o atendimento das proporções a que

se refere este artigo é de até cinco anos, contado a partir da data do primeiro desembaraço aduaneiro dos produtos relacionados nos incisos II e III do artigo anterior.

**Art. 3o** Para os efeitos dos arts. 2o e 4o serão computadas nas exportações, deduzido o valor da comissão paga ou creditada a agente ou a representante no exterior, as:

**I** - vendas a empresas comerciais exportadoras, inclusive as constituídas nos termos do Decreto-Lei no 1.248, de 29 de novembro de 1972, pelo valor da fatura do fabricante à empresa exportadora;

**II** - exportações realizadas por intermédio de subsidiárias integrais.

**Art. 4o** Serão computadas adicionalmente como exportações líquidas os valores correspondentes a:

**I** - quarenta por cento sobre o valor FOB da exportação dos produtos de fabricação própria, relacionados nas alíneas "a" a "h" do § 1o do art. 1o;

**II** - duzentos por cento do valor das máquinas, equipamentos, inclusive de testes, ferramental, moldes e modelos para moldes, instrumentos e aparelhos industriais e de controle de qualidade, novos, bem como seus acessórios, sobressalentes e peças de reposição, fabricadas no País e incorporados ao ativo permanente das empresas; Ver tópico

**III** - 150% do valor FOB da importação de ferramentais para prensagem a frio de chapas metálicas, novos, bem como seus acessórios e sobressalentes, incorporados ao ativo permanente das empresas;

**IV** - cem por cento dos gastos em especialização e treinamento de mão-de-obra vinculada à produção dos bens relacionados nas alíneas "a" a "h" do § 1o do art. 1o;

**V** - cem por cento dos gastos realizados em construção civil, terrenos e edificações destinadas à produção dos bens relacionados nas alíneas "a" a "h" do § 1o do art. 1o;

**VI** - investimentos efetivamente realizados em desenvolvimento tecnológico no País, nos limites fixados em regulamento.

**Art. 5o** Para os fins do disposto nesta Lei, serão considerados os valores em dólares dos Estados Unidos da América, adotando-se para conversão as regras definidas em regulamento.

**Art. 6o** As empresas fabricantes dos produtos referidos na alínea "h" do § 1o do art. 1o, que exportarem os produtos nela relacionados para as controladoras ou coligadas de empresas montadoras ou fabricantes, instaladas no País, dos produtos relacionados nas alíneas "a" a "g" do § 1o do mesmo artigo, poderão transferir para estas o valor

das exportações líquidas relativa àqueles produtos, desde que a exportação tenha sido intermediada pela montadora.

**Art. 7o** O Poder Executivo poderá estabelecer, para as empresas referidas no § 1o do art. 1o , em cuja produção forem utilizados insumos importados, relacionados no inciso II do mesmo artigo, índice médio de nacionalização anual, decorrente de compromissos internacionais assumidos pelo Brasil.

**§ 1o** O índice médio de nacionalização anual será uma proporção entre o valor das partes, peças, componentes, conjuntos, subconjuntos e matérias-primas produzidos no País e a soma do valor destes produtos produzidos no País com o valor FOB das importações destes produtos, deduzidos os impostos e o valor das importações realizadas sob o regime de drawback utilizados na produção global das empresas, em cada ano-calendário.

**§ 2o** Para as empresas que venham a se instalar no País, para as linhas de produção novas e completas, onde se verifique acréscimo de capacidade instalada e para as fábricas novas de empresas já instaladas, definidas em regulamento, o índice de que trata este artigo deverá ser atendido no prazo de até quatro anos, conforme dispuser o regulamento, sendo que o primeiro ano será considerado a partir da data de início da produção dos referidos produtos, até 31 de dezembro do ano subsequente, findo o qual se utilizará o critério do ano-calendário.

**Art. 8o** O comércio, realizado no âmbito do MERCOSUL, dos produtos relacionados no art. 1o, obedecerá às regras específicas aplicáveis.

**Art. 9o** O disposto nos artigos anteriores somente se aplica às empresas signatárias de compromissos especiais de exportação, celebrados nos termos dos Decretos-Leis nos 1.219, de 15 de maio de 1972, e 2.433, de 19 de maio de 1988, após declarado pelo Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo, nos termos da legislação pertinente, o encerramento dos respectivos compromissos.

**Art. 10.** A autorização de importação e o desembaraço aduaneiro dos produtos referidos nas alíneas "a" a "c" e "g" do § 1o do art. 1o são condicionados à apresentação dos seguintes documentos, sem prejuízo das demais exigências legais e regulamentares:

**I** - certificado de adequação à legislação nacional de trânsito;

**II** - certificado de adequação às normas ambientais contidas na Lei no 8.723, de 28 de outubro de 1993.

**§ 1o** Os certificados de adequação de que tratam os incisos I e II serão expedidos, segundo as normas emanadas do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) e do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA)

**§ 2o** As adequações necessárias à emissão dos certificados serão realizadas na origem.

**§ 3o** Sem prejuízo da apresentação do certificado de que trata o inciso I, a adequação de cada veículo à legislação nacional de trânsito será comprovada por ocasião do registro, emplacamento e licenciamento.

**Art. 11.** O Poder Executivo poderá conceder, para as empresas referidas no § 1o do art. 1o, com vigência de 1o de janeiro de 2000 a 31 de dezembro de 2010, os seguintes benefícios:

**I** - redução de até cinquenta por cento do imposto de importação incidente na importação de máquinas, equipamentos - inclusive de testes -, ferramental, moldes e modelos para moldes, instrumentos e aparelhos industriais e de controle de qualidade, novos, bem como os respectivos acessórios, sobressalentes e peças de reposição;

(Revogado pela Lei nº 12.218, de 2010)

**II** - redução de até cinquenta por cento do imposto de importação incidente na importação de matérias-primas, partes, peças, componentes, conjuntos e subconjuntos - acabados e semi-acabados - e pneumáticos;

(Revogado pela Lei nº 12.218, de 2010)

**III** - redução de até vinte e cinco por cento do imposto sobre produtos industrializados incidente na aquisição de matérias-primas, produtos intermediários e materiais de embalagem;

(Revogado pela Lei nº 12.218, de 2010)

**IV** - extensão dos benefícios de que tratam os incisos IV, VI, VII, VIII e IX do art. 1o.

**Art. 11-A.** As empresas referidas no § 1º do art. 1º, entre 1º de janeiro de 2011 e 31 de dezembro de 2015, poderão apurar crédito presumido do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, como ressarcimento das contribuições de que tratam as Leis Complementares nºs 7, de 7 de setembro de 1970, 8, de 3 de dezembro de 1970, e 70, de 30 de dezembro de 1991, no montante do valor das contribuições devidas, em cada mês, decorrente das vendas no mercado interno, multiplicado por: (Incluído pela Lei nº 12.218, de 2010) (Regulamento) (Vide Decreto nº 7.633, de 2011)

**I** - 2 (dois), no período de 1º de janeiro de 2011 a 31 de dezembro de 2011; (Incluído pela Lei nº 12.218, de 2010)

**II** - 1,9 (um inteiro e nove décimos), no período de 1º de janeiro de 2012 a 31 de dezembro de 2012; (Incluído pela Lei nº 12.218, de 2010)

**III** - 1,8 (um inteiro e oito décimos), no período de 1º de janeiro de 2013 a 31 de dezembro de 2013; (Incluído pela Lei nº 12.218, de 2010)

**IV** - 1,7 (um inteiro e sete décimos), no período de 1º de janeiro de 2014 a 31 de dezembro de 2014; e (Incluído pela Lei nº 12.218, de 2010)

**V** - 1,5 (um inteiro e cinco décimos), no período de 1º de janeiro de 2015 a 31 de dezembro de 2015. (Incluído pela Lei nº 12.218, de 2010)

**§ 1º** No caso de empresa sujeita ao regime de apuração não cumulativa da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS, o montante do crédito presumido de que trata o caput será calculado com base no valor das contribuições efetivamente devidas, em cada mês, decorrentes das vendas no mercado interno, considerando se os débitos e os créditos referentes a essas operações de venda. (Incluído pela Lei nº 12.218, de 2010)

**§ 2º** Para os efeitos do § 1º, o contribuinte deverá apurar separadamente os créditos decorrentes dos custos, despesas e encargos vinculados às receitas auferidas com a venda no mercado interno e os créditos decorrentes dos custos, despesas e encargos vinculados às receitas de exportações, observados os métodos de apropriação de créditos previstos nos §§ 8º e 9º do art. 3º da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e nos §§ 8º e 9º do art. 3º da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003. (Incluído pela Lei nº 12.218, de 2010)

**§ 3º** Para apuração do valor da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS devidas na forma do § 1º, devem ser utilizados os créditos decorrentes da importação e da aquisição de insumos no mercado interno. (Incluído pela Lei nº 12.218, de 2010)

**§ 4º** O benefício de que trata este artigo fica condicionado à realização de investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação tecnológica na região, inclusive na área de engenharia automotiva, correspondentes a, no mínimo, 10% (dez por cento) do valor do crédito presumido apurado. (Incluído pela Lei nº 12.218, de 2010)

**§ 5º** A empresa perderá o benefício de que trata este artigo caso não comprove no Ministério da Ciência e Tecnologia a realização dos investimentos previstos no § 4º, na forma estabelecida em regulamento. (Incluído pela Lei nº 12.218, de 2010)

**Art. 11-B.** As empresas referidas no § 1o do art. 1o, habilitadas nos termos do art. 12, farão jus a crédito presumido do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, como ressarcimento das contribuições de que tratam as Leis Complementares nos 7, de 7 de setembro de 1970, e 70, de 30 de dezembro de 1991, desde que apresentem projetos que contemplem novos investimentos e a pesquisa para o desenvolvimento de novos produtos ou novos modelos de produtos já existentes. (Incluído pela Medida Provisória nº 512, de 2010) (Regulamento)

**§ 1o** Os novos projetos de que trata o caput deverão ser apresentados até o dia 29 de dezembro de 2010, na forma estabelecida pelo Poder Executivo. (Incluído pela Medida Provisória nº 512, de 2010)

**§ 2o** O crédito presumido será equivalente ao resultado da aplicação das alíquotas do art. 1o da Lei no 10.485, de 3 de julho de 2002, sobre o valor das vendas no mercado interno, em cada mês, dos produtos constantes dos projetos de que trata o caput, multiplicado por:

**I** - 2 (dois), até o 12o mês de fruição do benefício; (Incluído pela Medida Provisória nº 512, de 2010)

**II** - 1,9 (um inteiro e nove décimos), do 13o ao 24o mês de fruição do benefício; (Incluído pela Medida Provisória nº 512, de 2010)

**III** - 1,8 (um inteiro e oito décimos), do 25o ao 36o mês de fruição do benefício; (Incluído pela Medida Provisória nº 512, de 2010)

**IV** - 1,7 (um inteiro e sete décimos), do 37o ao 48o mês de fruição do benefício; e (Incluído pela Medida Provisória nº 512, de 2010)

**V** - 1,5 (um inteiro e cinco décimos), do 49o ao 60o mês de fruição do benefício. (Incluído pela Medida Provisória nº 512, de 2010)

**§ 3o** Fica vedado o aproveitamento do crédito presumido previsto no art. 11-A nas vendas dos produtos constantes dos projetos de que trata o caput. (Incluído pela Medida Provisória nº 512, de 2010)

**§ 4o** O benefício de que trata este artigo fica condicionado à realização de investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação tecnológica na região, inclusive na área de engenharia automotiva, correspondentes a, no mínimo, dez por cento do valor do crédito presumido apurado. (Incluído pela Medida Provisória nº 512, de 2010)

**§ 5o** Sem prejuízo do disposto no § 4o do art. 8o da Lei no 11.434, de 28 de dezembro de 2006, fica permitida, no prazo estabelecido no § 1o, a habilitação para alteração de

benefício inicialmente concedido para a produção de produtos referidos nas alíneas “a” a “e” do § 1o do art. 1o da citada Lei, para os referidos nas alíneas “f” a “h”, e vice-versa. (Incluído pela Medida Provisória nº 512, de 2010)

**§ 6o** O crédito presumido de que trata o caput extingue-se em 31 de dezembro de 2020, mesmo que o prazo de que trata o § 2o ainda não tenha se encerrado. (Incluído pela Medida Provisória nº 512, de 2010)

**Art. 11-B.** As empresas referidas no § 1o do art. 1o, habilitadas nos termos do art. 12, farão jus a crédito presumido do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, como ressarcimento das contribuições de que tratam as Leis Complementares nos 7, de 7 de setembro de 1970, e 70, de 30 de dezembro de 1991, desde que apresentem projetos que contemplem novos investimentos e a pesquisa para o desenvolvimento de novos produtos ou novos modelos de produtos já existentes. (Incluído pela Lei nº 12.407, de 2011) (Regulamento) (Vide Decreto nº 7.633, de 2011)

**§ 1o** Os novos projetos de que trata o caput deverão ser apresentados até o dia 29 de dezembro de 2010, na forma estabelecida pelo Poder Executivo. (Incluído pela Lei nº 12.407, de 2011)

**§ 2o** O crédito presumido será equivalente ao resultado da aplicação das alíquotas do art. 1o da Lei no 10.485, de 3 de julho de 2002, sobre o valor das vendas no mercado interno, em cada mês, dos produtos constantes dos projetos de que trata o caput, multiplicado por: I - 2 (dois), até o 12o mês de fruição do benefício; (Incluído pela Lei nº 12.407, de 2011)

**I** - 2 (dois), até o 12o mês de fruição do benefício; (Incluído pela Lei nº 12.407, de 2011)

**II** - 1,9 (um inteiro e nove décimos), do 13o ao 24o mês de fruição do benefício; (Incluído pela Lei nº 12.407, de 2011)

**III** - 1,8 (um inteiro e oito décimos), do 25o ao 36o mês de fruição do benefício; (Incluído pela Lei nº 12.407, de 2011)

**IV** - 1,7 (um inteiro e sete décimos), do 37o ao 48o mês de fruição do benefício; e (Incluído pela Lei nº 12.407, de 2011)

**V** - 1,5 (um inteiro e cinco décimos), do 49o ao 60o mês de fruição do benefício. (Incluído pela Lei nº 12.407, de 2011)

**§ 3o** Fica vedado o aproveitamento do crédito presumido previsto no art. 11-A nas vendas dos produtos constantes dos projetos de que trata o caput. (Incluído pela Lei nº 12.407, de 2011)

**§ 4o** O benefício de que trata este artigo fica condicionado à realização de investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação tecnológica na região, inclusive na área de engenharia automotiva, correspondentes a, no mínimo, dez por cento do valor do crédito presumido apurado. (Incluído pela Lei nº 12.407, de 2011)

**§ 5o** Sem prejuízo do disposto no § 4o do art. 8o da Lei no 11.434, de 28 de dezembro de 2006, fica permitida, no prazo estabelecido no § 1o, a habilitação para alteração de benefício inicialmente concedido para a produção de produtos referidos nas alíneas “a” a “e” do § 1o do art. 1o da citada Lei, para os referidos nas alíneas “f” a “h”, e vice-versa. (Incluído pela Lei nº 12.407, de 2011)

**§ 6o** O crédito presumido de que trata o caput extingue-se em 31 de dezembro de 2020, mesmo que o prazo de que trata o § 2o ainda não tenha se encerrado. (Incluído pela Lei nº 12.407, de 2011)

**§ 7o** (VETADO). (Incluído pela Lei nº 12.407, de 2011)

**§ 8o** (VETADO). (Incluído pela Lei nº 12.407, de 2011)

**§ 9o** (VETADO). (Incluído pela Lei nº 12.407, de 2011)

**§ 10.** (VETADO). (Incluído pela Lei nº 12.407, de 2011)

**§ 11.** (VETADO). (Incluído pela Lei nº 12.407, de 2011)

**§ 12.** (VETADO). (Incluído pela Lei nº 12.407, de 2011)

**§ 13.** (VETADO). (Incluído pela Lei nº 12.407, de 2011)

**Art. 12.** Farão jus aos benefícios desta Lei os empreendimentos habilitados pelo Poder Executivo até 31 de maio de 1997.

**Parágrafo único.** Para os empreendimentos que tenham como objetivo a fabricação dos produtos relacionados na alínea "h" do § 1º do art. 1o, a data-limite para a habilitação será 31 de março de 1998.

**Art. 13.** O Poder Executivo estabelecerá os requisitos para habilitação das empresas ao tratamento a que se referem os artigos anteriores, bem como os mecanismos de controle necessários à verificação do cumprimento do disposto nesta Lei.

**Parágrafo único.** O reconhecimento dos benefícios de que trata esta Lei estará condicionado à apresentação da habilitação mencionada no caput deste artigo.

**Art. 14.** A inobservância das proporções, dos limites e do índice a que se referem os arts. 2o e 7o estará sujeita a multa de:

**I** - setenta por cento incidente sobre o valor FOB das importações realizadas nas condições previstas no inciso I do art. 1o que contribuir para o descumprimento da proporção a que se refere o inciso II do art. 2o;

**II** - setenta por cento incidente sobre o valor FOB das importações realizadas nas condições previstas no inciso I do art. 1o, que exceder os limites adicionais a que se refere o § 1o do art. 2o;

**III** - sessenta por cento incidente sobre o valor FOB das importações de matérias-primas realizadas nas condições previstas no inciso II do art. 1o que exceder a proporção a que se refere o inciso III do art. 2o;

**IV** - sessenta por cento incidente sobre o valor FOB das importações de matérias-primas realizadas nas condições previstas no inciso II do art. 1o que exceder os limites adicionais a que se refere o § 1o do art. 2o;

**V** - setenta por cento incidente sobre o valor FOB das importações realizadas nas condições previstas no inciso II do art. 1o, que concorrer para o descumprimento do índice a que se refere o caput do art. 7o;

**VI** - cento e vinte por cento incidente sobre o valor FOB das importações realizadas nas condições previstas nos incisos II e III do art. 1o que exceder a proporção a que se refere o inciso I do art. 2o;

**VII** - setenta por cento incidente sobre o valor FOB das importações dos produtos relacionados no inciso II do art. 1o, realizadas nas condições previstas no mesmo inciso, que exceder a proporção a que se refere o inciso IV do art. 2o.

**Parágrafo único.** O produto da arrecadação das multas a que se refere este artigo será recolhido ao Tesouro Nacional.

**Art. 15.** As empresas já instaladas ou que venham a se instalar nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, habilitadas ao regime instituído pela Medida Provisória no 1.536-22, de 13 de fevereiro de 1997, na forma estabelecida no regulamento respectivo, poderão se habilitar aos benefícios criados por esta Lei, observando-se o seguinte:

**I** - será cancelada a habilitação anterior e as importações efetuadas sob aquele regime serão consideradas como realizadas sob as condições desta Lei, ficando a empresa dispensada de atender aos prazos, proporções, limites e índices estabelecidos na Medida Provisória nº 1.536-22, de 1997;

**II** - para efeito dos prazos, proporções, limites e índices a que se refere esta Lei, serão consideradas as datas e os montantes das importações realizadas sob a égide do regime anterior. Ver tópico

**Art. 16.** O tratamento fiscal previsto nesta Lei:

**I** - fica condicionado à comprovação, pelo contribuinte, da regularidade com o pagamento de todos os tributos e contribuições federais;

**II** - não poderá ser usufruído cumulativamente com outros da mesma natureza e com aqueles previstos na legislação da Zona Franca de Manaus, das Áreas de Livre Comércio, da Amazônia Ocidental, do Fundo de Investimentos do Nordeste (FINOR) e do Fundo de Investimentos da Amazônia (FINAM). Ver tópico (1 documento)

**Parágrafo único.** Para efeito de interpretação, o regime de tributação de que trata o art. 56 da Medida Provisória no 2.158-35, de 24 de agosto de 2001, não impede nem prejudica a fruição dos benefícios e incentivos fiscais de que tratam os arts. 1o, 11, 11-A e 11-B desta Lei. (Incluído pela Lei nº 12.407, de 2011)

**Art. 17.** Ficam convalidados os atos praticados com base nas Medidas Provisórias nos 1.532-1, de 16 de janeiro de 1997, e 1.532-2, de 13 de fevereiro de 1997.

**Art. 18.** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

**Art. 19.** Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 14 de março de 1997; 176º da Independência e 109º da República.

**ANEXO C - Lei 9449/97 | Lei nº 9.449, de 14 de Março de 1997**

Faço saber que o PRESIDENTE DA REPÚBLICA adotou a Medida Provisória nº 1.536-22, de 1997, que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Geraldo Melo, Primeiro Vice-Presidente do Senado Federal, no exercício da Presidência, para os efeitos do disposto no parágrafo único do art. 62 da Constituição Federal, promulgo a seguinte Lei:

**Art. 1º** Poderá ser concedida, nas condições fixadas em regulamento, com vigência até 31 de dezembro de 1999:

**I** - redução de noventa por cento do imposto de importação incidente sobre máquinas, equipamentos, inclusive de testes, ferramental, moldes e modelos para moldes, instrumentos e aparelhos industriais e de controle de qualidade, novos, bem como os respectivos acessórios, sobressalentes e peças de reposição; (Vide Lei 9.532, de 1997)

**II** - redução de até noventa por cento do imposto de importação incidente sobre matérias-primas, partes, peças, componentes, conjuntos e subconjuntos, acabados e semi-acabados, e pneumáticos; e (Vide Lei 9.532, de 1997)

**III** - redução de até cinquenta por cento do imposto de importação incidente sobre os produtos relacionados nas alíneas “a” a “c” do § 1º deste artigo. (Vide Lei 9.532, de 1997)

**§ 1º** O disposto nos incisos I e II aplica-se exclusivamente às empresas montadoras e aos fabricantes de:

- a)** veículos automotores terrestres de passageiros e de uso misto de três rodas ou mais e jipes;
- b)** caminhonetes, furgões, pick-ups e veículos automotores, de quatro rodas ou mais, para transporte de mercadorias de capacidade máxima de carga não superior a quatro toneladas;

- c) veículos automotores terrestres de transporte de mercadorias de capacidade de carga igual ou superior a quatro toneladas, veículos terrestres para transporte de dez pessoas ou mais e caminhões-tratores;
- d) tratores agrícolas e colheitadeiras;
- e) tratores, máquinas rodoviárias e de escavação e empilhadeiras;
- f) carroçarias para veículos automotores em geral;
- g) reboques e semi-reboques utilizados para o transporte de mercadorias;
- h) partes, peças, componentes, conjuntos e subconjuntos - acabados e semi-acabados - e pneumáticos, destinados aos produtos relacionados nesta e nas alíneas anteriores.

§ 2º O disposto no inciso III aplica-se exclusivamente às importações realizadas diretamente pelas empresas montadoras e fabricantes nacionais dos produtos nele referidos, ou indiretamente, por intermédio de empresa comercial exportadora, em nome de quem será reconhecida a redução do imposto, nas condições fixadas em regulamento.

§ 3º A aplicação da redução a que se referem os incisos I e II não poderá resultar em pagamento de imposto de importação inferior a dois por cento.

§ 4º A aplicação da redução a que se refere o inciso III deste artigo não poderá resultar em pagamento de imposto de importação inferior à Tarifa Externa Comum.

§ 5º Os produtos de que tratam os incisos I e II do caput deste artigo deverão ser usados no processo produtivo da empresa e, adicionalmente, quanto ao inciso I, compor o seu ativo permanente, vedada, em ambos os casos, a revenda, exceto nas condições fixadas em regulamento.

§ 6º Não se aplica aos produtos importados, nos termos deste artigo, o disposto nos arts. 17 e 18 do Decreto-lei nº 37, de 18 de novembro de 1966.

§ 7º Não se aplica aos produtos importados nos termos do inciso III o disposto no art. 11 do Decreto-lei nº 37, de 1966, ressalvadas as importações realizadas por empresas comerciais exportadoras nas condições do § 2º deste artigo, quando a transferência de propriedade não for feita à respectiva empresa montadora ou fabricante nacional.

§ 8º Não se aplica aos produtos importados nos termos dos incisos I, II e III o disposto no Decreto-lei nº 666, de 2 de julho de 1969.

**Art. 2º** O Poder Executivo poderá estabelecer a proporção entre:

**I** - o valor total FOB das importações de matérias-primas e dos produtos relacionados nas alíneas “a” a “h” do § 1º do artigo anterior, procedentes e originárias de países membros do MERCOSUL, adicionadas às realizadas nas condições previstas nos

incisos II e III do artigo anterior, e o valor total das exportações líquidas realizadas, em período a ser determinado, por empresa;

**II** - o valor das aquisições dos produtos relacionados no inciso I do artigo anterior, fabricados no País, e o valor total FOB das importações dos mesmos produtos realizadas nas condições previstas no mesmo inciso, em período a ser determinado, por empresa;

**III** - o valor total das aquisições de cada matéria-prima, produzida no País, e o valor total FOB das importações das mesmas matérias-primas realizadas nas condições previstas no inciso II do artigo anterior, em período a ser determinado, por empresa;

**IV** - o valor total FOB das importações dos produtos relacionados no inciso II do artigo anterior, realizadas nas condições previstas no mesmo inciso e o valor das exportações líquidas realizadas, em período a ser determinado, por empresa.

§ 1º Com o objetivo de evitar a concentração de importações que prejudique a produção nacional, o Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo poderá estabelecer limites adicionais à importação dos produtos relacionados nos incisos I e II do artigo anterior, nas condições estabelecidas nestes mesmos incisos.

§ 2º Entende-se, como exportações líquidas, o valor FOB das exportações dos produtos relacionados no § 1º do artigo anterior, realizadas em moeda conversível, deduzidos:

a) o valor FOB das importações realizadas sob o regime de drawback;

b) o valor da comissão paga ou creditada a agente ou a representante no exterior.

§ 3º No cálculo das exportações líquidas a que se refere este artigo, não serão consideradas as exportações realizadas sem cobertura cambial.

§ 4º Para as empresas que venham a ser instalar no País, para as linhas de produção novas e completas, onde se verifique acréscimo de capacidade instalada e para as fábricas novas de empresas já instaladas no País, definidas em regulamento, poderá ser estabelecido prazo para o atendimento às proporções a que se refere este artigo, contado a partir da data do primeiro desembarço aduaneiro dos produtos relacionados nos incisos II e III do art. 1º.

**Art. 3º** Para os efeitos dos arts. 2º e 4º, serão computadas nas exportações, deduzido o valor da comissão paga ou creditada a agente ou a representante no exterior, as:

**I** - vendas a empresas comerciais exportadoras, inclusive as constituídas nos termos do Decreto-Lei nº 1.248, de 29 de novembro de 1972, pelo valor da fatura do fabricante à empresa exportadora;

**II** - exportações realizadas por intermédio de subsidiárias integrais.

**Art. 4º** Poderão ser computadas adicionalmente, como exportações líquidas, nas condições estabelecidas em regulamento, valores correspondentes:

**I** - ao valor FOB exportado dos produtos de fabricação própria relacionados nas alíneas “a” a “h” do § 1º do art. 1º;

**II** - às máquinas, equipamentos, inclusive de testes, ferramental, moldes e modelos para moldes, instrumentos e aparelhos industriais e de controle de qualidade, novos, bem como seus acessórios, sobressalentes, peças de reposição, fabricados no País e incorporados ao ativo permanente das empresas;

**III** - ao valor FOB importado de ferramentais para prensagem a frio de chapas metálicas, novos, bem como seus acessórios, sobressalentes e peças de reposição, incorporados ao ativo permanente das empresas;

**IV** - a investimentos efetivamente realizados em desenvolvimento tecnológico no País, nos limites fixados em regulamento.

**Art. 5º** Para os fins do disposto nesta Lei, serão considerados os valores em dólares dos Estados Unidos da América, adotando-se para conversão as regras definidas em regulamento.

**Art. 6º** As empresas fabricantes dos produtos referidos na alínea “h” do § 1º do art. 1º, que exportarem os produtos nela relacionados para as controladoras ou coligadas de empresas montadoras ou fabricantes, instalados no País, dos produtos relacionados nas alíneas “a” a “g” do § 1º do mesmo artigo, poderão transferir para estas o valor das exportações líquidas relativo aqueles produtos, desde que a exportação tenha sido intermediada pela montadora. (REVOGADO)

**Art. 6o** A empresa que exportar produto de sua fabricação, a que se refere o art. 1o, § 1o, alínea "h", por intermédio de empresa, instalada no País, de fabricação ou montagem de produtos relacionados nas alíneas "a" a "g" do mesmo parágrafo, poderá transferir a essa empresa o valor da exportação líquida, se a exportação for feita para sociedade do mesmo grupo econômico a que pertencer a segunda ou para sociedade a esta coligada. (Redação dada pela Lei nº 10.184, de 2001)

**Parágrafo único.** Consideram-se como sociedade do mesmo grupo econômico a controladora e suas controladas.(incluído pela Lei nº 10.184, de 2001)

**Art. 7º** O Poder Executivo poderá estabelecer, para as empresas montadoras e fabricantes dos produtos relacionados nas alíneas “a” a “h” do § 1º do art. 1º, em cuja produção forem utilizados insumos importados, relacionados no inciso II do mesmo artigo, índice médio de nacionalização atual, decorrente de compromissos internacionais assumidos pelo Brasil.

§ 1º O índice médio de nacionalização anual será uma proporção, entre o valor das partes, peças, componentes, conjuntos, subconjuntos e matérias-primas produzidos no País e a soma do valor destes produtos produzidos no País com o valor FOB das importações destes produtos, deduzidos os impostos e o valor das importações realizadas sob o regime de drawback utilizados na produção global das empresas, em cada ano calendário.

§ 2º Para as empresas que venham a se instalar no País, para as linhas de produção, novas e completas, onde se verifique acréscimo de capacidade instalada e para as fábricas novas de empresas já instaladas, definidas em regulamento, o índice de que trata este artigo deverá ser atendido no prazo de até três anos, conforme dispuser o regulamento, sendo que o primeiro ano será considerado a partir da data de início da produção dos referidos produtos, até 31 de dezembro do ano subsequente, findo o qual se utilizará o critério do ano calendário.

**Art. 8º** O comércio realizado no âmbito do MERCOSUL, dos produtos relacionados no art. 1º, obedecerá às regras específicas aplicáveis.

**Art. 9º** O disposto nos artigos anteriores somente se aplica às empresas signatárias de compromissos especiais de exportação, celebrados nos termos dos Decretos-leis nºs 1.219, de 15 de maio de 1972, e 2.433, de 19 de maio de 1988, após declarado pelo Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo, nos termos da legislação pertinente, o encerramento dos respectivos compromissos.

**Art. 10.** A autorização de importação e o desembaraço aduaneiro dos produtos referidos nas alíneas “a” a “c” e “g” do § 1º do art. 1º são condicionados à apresentação dos seguintes documentos, sem prejuízo das demais exigências legais e regulamentares:

**I** - Certificado de Adequação à legislação nacional de trânsito;

**II** - Certificado de Adequação às normas ambientais contidas na Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993.

§ 1º Os certificados de adequação de que tratam os incisos I e II serão expedidos, segundo, as normas emanadas do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) e do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA).

§ 2º As adequações necessárias a emissão dos certificados serão realizadas na origem.

§ 3º Sem prejuízo da apresentação do certificado de que trata o inciso I, a adequação de cada veículo à legislação nacional de trânsito será comprovada por ocasião do registro, emplacamento e licenciamento.

**Art. 11.** O Poder Executivo estabelecerá os requisitos para habilitação das empresas ao tratamento a que se referem os artigos anteriores, bem como os mecanismos de controle necessários à verificação do fiel cumprimento do disposto nesta Lei.

**Parágrafo único.** O reconhecimento da redução do imposto de importação de que trata o art. 1º estará condicionado à apresentação da habilitação mencionada no caput deste artigo.

**Art. 12.** As pessoas jurídicas, tributadas com base no lucro real, poderão promover depreciação acelerada, em valor correspondente à depreciação normal e sem prejuízo desta, do custo de aquisição ou construção de máquinas, equipamentos, aparelhos e instrumentos, novos, relacionados no Anexo à Medida Provisória nº 1.508-14, de 5 de fevereiro de 1997, adquiridos entre a data da publicação desta Lei e 31 de dezembro de 1997, utilizados em processo industrial do adquirente.

§ 1º A parcela de depreciação acelerada constituirá exclusão do lucro líquido e será escriturada no livro de apuração do lucro real.

§ 2º A depreciação acumulada não poderá ultrapassar o custo de aquisição do bem, convertido em quantidade de UFIR, na forma da legislação pertinente.

§ 3º A partir do mês em que for atingido o limite de que trata o parágrafo anterior, a depreciação normal, registrada na escrituração comercial, deverá ser adicionada ao lucro líquido para determinar o lucro real.

§ 4º As disposições deste artigo aplicam-se aos bens nele referidos, objeto de contratos de arrendamento mercantil.

**Art. 13.** A inobservância ao disposto nas proporções, limites e índice a que se referem os arts. 2º e 7º estará sujeita a multa de:

**I** - setenta por cento aplicada sobre o valor FOB das importações realizadas nas condições previstas no inciso I do art. 1º, que contribuir para o descumprimento da proporção a que se refere o inciso II do art. 2º;

**II** - setenta por cento aplicada sobre o valor FOB das importações realizadas nas condições previstas no inciso I do art. 1º, que exceder os limites adicionais a que se refere o § 1º do art. 2º;

**III** - sessenta por cento aplicada sobre o valor FOB das importações de matérias-primas realizadas nas condições previstas no inciso II do art. 1º, que exceder a proporção a que se refere o inciso III do art. 2º;

**IV** - sessenta por cento aplicada sobre o valor FOB das importações de matérias-primas realizadas nas condições previstas no inciso II do art. 1º, que exceder os limites adicionais a que se refere o § 1º do art. 2º;

**V** - setenta por cento aplicada sobre o valor FOB das importações realizadas nas condições previstas no inciso II do art. 1º, que concorrer para o descumprimento do índice a que se refere o caput do art. 7º;

**VI** - 120% incidente sobre o valor FOB das importações realizadas nas condições previstas nos incisos II e III do art. 1º, que exceder a proporção a que se refere o inciso I do art. 2º;

**VII** - setenta por cento incidente sobre o valor FOB das importações dos produtos relacionados no inciso II do art. 1º, realizadas nas condições previstas no mesmo inciso, que exceder a proporção a que se refere o inciso IV do art. 2º.

**Parágrafo único.** O Produto da arrecadação das multas a que refere este artigo será recolhido ao Tesouro Nacional.

**Art. 14.** O tratamento fiscal previsto nesta Lei:

**I** - fica condicionado à comprovação, pelo contribuinte, da regularidade com o pagamento de todos os tributos e contribuições federais;

**II** - não poderá ser usufruído cumulativamente com outros de mesma natureza.

**Art. 15.** O Poder Executivo, no prazo de noventa dias, encaminhará ao Congresso Nacional projeto de lei para os fins do disposto nos arts. 56 e 57 da Lei nº 8.931, de 22 de setembro de 1994.

**Art. 16.** Ficam convalidados os atos praticados com base na Medida Provisória nº 1.536-21, de 16 de janeiro de 1997.

**Art. 17.** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.