

Cotas na OMC – dito e feito

*MARCELO DE PAIVA ABREU**

O governo brasileiro colheu o que plantou na Organização Mundial de Comércio (OMC), em Genebra. Houve ampla sinalização prévia, pública e privada, quanto às dificuldades de aceitação, pelos parceiros comerciais brasileiros, do regime de cotas sobre as importações de automóveis. Apesar das notórias reticências do Itamaraty, a quem coube a inglória tarefa de defender a medida, o governo decidiu não retirá-las e manter o seu exame pelo Comitê de Balanço de Pagamentos da Organização Mundial de Comércio. Pelos padrões da instituição, o Brasil sofreu um claro puxão de orelhas, talvez o mais forte já dado em comitê notável por sua complacência no passado. Foi uma lástima: justamente na semana em que um contrito Fundo Monetário Internacional (FMI) elogiava, feita e merecidamente, o plano de estabilização brasileiro.

As explicações até agora oferecidas para a teimosia vão desde afirmações autojustificativas de que “as cotas não estavam mesmo limitando as importações” até infundadas acusações de incompetência governamental ao não registrar em tempo hábil, na OMC, regimes de exceção que permitissem a manutenção da proteção ao setor automotivo. De um lado, se o governo não julgava as cotas importantes, deveria tê-las retirado e poupado suas orelhas. De outro, parece difícil aceitar que o governo pudesse registrar, na OMC, regimes de proteção precaucionários, apenas para reservar posição quanto ao futuro.

Mais importante que sublinhar as falhas do processo decisório que levaram à avaliação equivocada sobre a legalidade das cotas, à luz dos compromissos internacionais assinados pelo Brasil, é retirar do episódio lições que permitam evitar a reincidência no erro.

A lição imediata é que o regime automotivo, tal como definido na Medida Provisória 1.024, além de não ter base econômica respeitável, pode ter outras características incompatíveis, do ponto de vista das regras da OMC. Esse é especialmente o caso da redução do Imposto de Importação incidente sobre partes e componentes pagos por montadoras, caso sejam alcançados determinados níveis de exportação. Esse regime é expressamente mencionado como proibido no anexo do acordo sobre medidas relacionadas ao investimento negociado na Rodada Uruguai. O governo brasileiro já recebeu indicações de que os seus parceiros comerciais estão alertas para essa outra importante inadequação da legislação brasileira quanto ao setor automotivo.

Tudo indica que o governo deverá refazer o seu dever de casa e examinar com novos olhos a política com relação ao setor automotivo. Nessa nova tentativa seria útil que se começasse pela avaliação das razões econômicas que poderiam levar o governo a favorecer o setor automotivo em detrimento dos demais. Essa discussão não deveria estar limitada aos gabinetes em Brasília e São Paulo. A única tentativa de defesa das bases econômicas do regime automotivo feita pelo governo em artigo de imprensa foi tão pouco convincente quanto foi falha a avaliação da possibilidade de preservar as cotas em Genebra. Que tal começar de novo e ouvir todos os atores envolvidos, inclusive os menos organizados e que pagam as contas?

Em qualquer caso, o governo deveria evitar, na avaliação da viabilidade de adoção de instrumentos específicos de proteção à indústria automobilística, ao menos duas tentações que podem já ser entrevistadas nas reações de autoridades ao tropeço genebrino. A primeira é a invocação de salvaguardas. Embora seja óbvio o surto de importação de automóveis, a imposição de salvaguardas requer caracterização de dano à indústria doméstica, algo de comprovação difícil na história recente da indústria automotiva brasileira. A segunda tentação é uma possível negociação de divisão de mercado e imposição de restrições voluntárias de importações por parte de montadoras e importadoras ditas independentes. Ainda nesse caso, felizmente os compromissos internacionais assinados pelo Brasil impedem que os benefícios da liberalização sejam apropriados integralmente por esses intermediários e possibilitarão o acesso a licenças em bases não-discriminatórias por importadores realmente independentes.

Se o processo decisório relativo à política comercial brasileira refletir adequadamente os interesses de todos os agentes econômicos envolvidos, é certo que não serão repetidos os dissabores recentes na Organização Mundial de Comércio.

* Marcelo de Paiva Abreu é Professor do Departamento de Economia da PUC-Rio.