

**AIS COMERCIAL DO ACORDO DE ASSOCIAÇÃO EM NEGOCIAÇÃO
ENTRE A COMUNIDADE EUROPÉIA E O MERCOSUL**

ESTUDO DO SETOR AUTOMÓVEL

RELATÓRIO INTERCALAR

Abril de 2007

SUMÁRIO

O presente relatório apresenta os resultados provisórios intercalares de um projeto que está sendo levado a cabo para a Comissão europeia, com o objetivo de providenciar uma avaliação do impacto de sustentabilidade (AIS) do setor automóvel, no âmbito do Acordo de Associação em curso de negociação entre os países da União Europeia e do MERCOSUL. A AIS setor automóvel está sendo realizada em paralelo com outras AISs detalhadas, relativas à agricultura e ao setor da silvicultura. Os resultados provisórios destas AISs setoriais estão também integrados dentro de uma AIS global do Acordo de Associação UE - MERCOSUL, conjuntamente com uma análise mais ampla de outros componentes do acordo comercial proposto.

A metodologia usada é aquela descrita no primeiro relatório. O presente relatório apresenta os resultados da avaliação do impacto de sustentabilidade, e incorpora os comentários recebidos relativamente a um projeto de relatório anterior, que foi distribuído amplamente às partes envolvidas, e discutido numa reunião de consulta em Bruxelas com a sociedade civil. Também oferece uma avaliação preliminar das medidas de acompanhamento potenciais. O relatório final irá atualizar estas conclusões, e realizar uma avaliação mais pormenorizada de medidas de acompanhamento alternativas, para a prevenção ou atenuação de impactos potencialmente negativos, e para o incentivo de impactos benéficos.

Conclusões principais

A AIS analisa os impactos de um esquema postulado de liberalização das trocas comerciais para o setor automóvel na UE e no MERCOSUL, comparando a situação com uma base de referência que seria a atual situação sem este tipo de acordo. A avaliação se baseia num esquema de liberalização onde as barreiras tarifárias e não tarifárias relativas ao setor automóvel no MERCOSUL e na UE seriam gradualmente eliminadas durante um período de transição de até dez anos.

Impactos dentro da UE

As previsões são que os impactos econômicos para a UE sejam benéficos em termos de produtividade e de emprego. Os fluxos de investimentos estrangeiros da Europa para o setor automóvel do MERCOSUL serão incentivados pela liberalização do comércio e dos investimentos, e por qualquer outra redução concomitante nos custos das facilidades comerciais. A distribuição dos ganhos derivados de maiores produtividade e emprego certamente irá favorecer os países da UE-10 que têm capacidade de produção automóvel. As vantagens em termos de investimentos serão também benéficas para aqueles países da UE-15 que realizaram investimentos significativos no setor automóvel do MERCOSUL durante várias décadas.

As vantagens econômicas poderão aumentar com o tempo, conforme a liberalização das trocas for aumentando a competitividade e o potencial de exportação do setor automóvel no MERCOSUL, e incrementando os retornos dos investimentos europeus. Com o tempo, as exportações de veículos mais caros e especializados a partir da Europa poderão aumentar, conforme as preferências dos consumidores no MERCOSUL forem passando para modelos com maiores especificações.

Não se prevê que a liberalização das trocas no setor automóvel tenha fortes impactos sociais nos países da UE-15 e UE-10.

Os impactos ambientais potenciais dentro da UE estariam relacionados com eventuais mudanças na produção que resultariam da liberalização das trocas com o MERCOSUL. No entanto, dada a aplicação de padrões e controles ambientais dentro da UE, é pouco provável que eventuais pressões ambientais adicionais tenham muita importância.

Impactos dentro do MERCOSUL

As previsões são que os impactos econômicos da liberalização das trocas no setor automóvel sejam positivos, na medida em que uma maior abertura melhora a competitividade internacional dos fabricantes de automóveis e dos produtores de peças no Brasil e na Argentina. Pode haver alguma pressão a curto prazo sobre os produtores nacionais, particularmente para o setor das peças, conforme irão adaptando a concepção de seus produtos, e sua produtividade, ao desafio de serem competitivos frente às peças importadas para uso nas fábricas de montagem nacionais. Contudo, com o fluxo contínuo de IDEs entrando, a proporção das exportações na produção total deveria aumentar. O crescimento das exportações, e o crescimento do mercado interno, deveriam possibilitar uma expansão sustentada da produtividade e do emprego, embora esta expansão dependa em parte da continuação de um entorno macroeconômico e de um clima para investimentos, que ofereçam estabilidade e previsibilidade.

É provável que o ritmo da liberalização afete a dimensão dos custos de todo tipo, que estarão ligados ao ajuste devido às pressões competitivas maiores em termos mundiais. Se a liberalização operar com mais rapidez do que o ritmo com o qual as empresas nacionais estejam em condições de efetuar este ajuste, poderia haver um impacto negativo a nível do emprego e da produção, conforme as importações irão substituindo a produção nacional e conforme as empresas não competitivas irão se retirando ou parando sua atividade. Por outro lado, a exposição à concorrência deveria induzir ganhos de eficácia e produtividade, e oportunidades para novos investimentos; da mesma forma, perspectivas de taxas de retorno superiores poderiam atrair novos investimentos no setor.

Os impactos sociais potenciais da liberalização no setor automóvel não deveriam ser significativos. As desigualdades tanto de género como de renda são maiores no setor automóvel do que em muitos outros setores industriais, mas não se prevê que a liberalização das trocas leve à grandes modificações a nível das desigualdades existentes. A mão de obra que trabalha no setor automóvel é relativamente qualificada, o que faz com que é pouco provável que mais empregos levem à criação de novos postos de trabalho para os pobres que estão desempregados. Eventuais reduções das receitas tributárias devidas a uma baixa das tarifas poderiam ter implicações orçamentais, e levar a uma redução das despesas sociais nas áreas da educação e da saúde. No entanto, o impacto incremental de uma liberalização no setor automóvel em termos de receitas tributárias totais será pouco. O processo de nova concepção de produtos e de modernização, induzido pela liberalização das trocas, poderá contribuir positivamente no sentido de aumentar as aquisições de competências pelos trabalhadores empregados no setor.

Os impactos ambientais estarão relacionados com as modificações nos níveis de produção, na utilização do veículo, nas trocas, e com as mudanças na tecnologia que resultarão da liberalização das trocas. Pode prever-se uma queda da qualidade ambiental com o aumento da

produção e da utilização de veículos, que fará subir a poluição do ar. Com o tempo, a importância deste efeito de escala provavelmente baixará, conforme irá sendo integrada uma tecnologia menos poluente nos métodos de produção e na concepção dos veículos, e conforme a proporção de veículos importados da Europa for aumentando. O impacto sobre recursos naturais, inclusive a preservação das terras e a água, pode ser ligado ao aumento na produção de soja e de açúcar usados na produção de biocombustíveis. A biodiversidade poderia também sofrer efeitos negativos com uma modificação nos modelos agrícolas induzida pela demanda crescente, interna e internacionalmente, de etanol. Como é o caso com os impactos sociais, é pouco provável que haja fortes impactos sobre o meio ambiente que seriam devidos à liberalização das trocas no setor automóvel. Contudo, se forem considerados no contexto mais amplo da liberalização das trocas a nível da economia no seu conjunto, os impactos ambientais (e sociais) cumulativos certamente passarão a ser mais significativos.

A etapa seguinte

O Relatório final para o estudo do setor automóvel avaliará as medidas potenciais que poderiam atenuar os impactos negativos, ou melhorar os impactos benéficos. A partir da avaliação de medidas potenciais de acompanhamento, serão elaboradas recomendações de ações que poderiam ser tomadas no âmbito do acordo comercial proposto, pelos responsáveis das políticas nacionais na UE e no MERCOSUL, e a nível da ajuda ao desenvolvimento da UE em direção aos países do MERCOSUL.

Os resultados da AIS automóvel irão contribuir para aperfeiçoar a posição da UE nas negociações em curso, e para elaborar seus programas de ajuda ao desenvolvimento, bem como outras medidas paralelas. De modo a contribuir a este processo e auxiliar na preparação do relatório final, estão abertos os comentários e as sugestões sobre os itens identificados abaixo. A lista não pretende ser exaustiva, e observações relacionadas com outros aspectos do estudo são também bemvindas.

- Há elementos importantes de que você tenha conhecimento que não teriam sido levados em consideração, e que façam com que esta avaliação de impactos induza à confusões ou seja incorreta?
- Existem erros na análise que possam ter levado a conclusões incorretas?
- Você tem alguma sugestão a fazer para analisar as medidas de prevenção, de atenuação e de melhoramento?
- Você tem sugestões para desenvolver mais ainda a comunicação com os peritos e outras partes envolvidas?
- Você tem alguma outra sugestão ou questão que queira ver examinadas no Relatório final?

Comentários e sugestões podem ser enviados ao endereço eletrônico do projeto:

sia-trade@man.ac.uk