



MINISTÉRIO DA ECONOMIA
PROCURADORIA-GERAL DA FAZENDA NACIONAL
PROCURADORIA-GERAL ADJUNTA DE CONSULTORIA DE PRODUTIVIDADE, COMPETITIVIDADE E COMÉRCIO
EXTERIOR
COORDENAÇÃO-GERAL DE COMÉRCIO EXTERIOR

NOTA nº 1085/2021/PGAPCEX/PGFN/AGU

NUP: 19687.104600/2021-35.

INTERESSADA: SECRETARIA ESPECIAL DE PRODUTIVIDADE, EMPREGO E COMPETITIVIDADE-SEPEC-ME.

ASSUNTO: Ex-tarifários - bens de capital automotivos - ACE 14

1. Cuida-se de consulta, enviada a esta Adjuntoria, para análise jurídica, versando sobre a possibilidade de concessão de Ex-tarifários para bens de capital automotivos, compreendidos pelo Acordo de Complementação Econômica nº 14 (ACE 14) entre Brasil e Argentina.

2. A tributação aduaneira do setor automotivo é tema recorrente nesta CGCEX. Para o esclarecimento das questões suscitadas, reproduzimos trechos do PARECER n. 00244/2020/PGFN/AGU, úteis para a solução do presente caso:

"A Associação Latino-Americana de Integração - ALADI foi criada pelo Tratado de Montevidéu, de 12 de agosto de 1980, assinado por todos os países sul-americanos e o México ("Tratado de Montevidéu 1980"). No âmbito interno, o referido ato constitutivo foi aprovado pelo Poder Legislativo por meio do Decreto Legislativo nº 66, de 16 de novembro de 1981, e promulgado pelo Chefe do Poder Executivo Federal pelo Decreto nº 87.054, de 23 de março de 1982. A ALADI possui três funções básicas: a promoção e regulação do comércio recíproco, a complementação econômica e o desenvolvimento das ações de cooperação econômica que coadjuvem a ampliação dos mercados (Artigo 2 do Tratado de Montevidéu 1980).

Um dos princípios informadores da ALADI é a flexibilidade, caracterizada "pela capacidade para permitir a celebração de acordos de alcance parcial, regulada em forma compatível com a consecução progressiva de sua convergência e pelo fortalecimento dos vínculos de integração" (Artigo 3 do Tratado de Montevidéu 1980). Os acordos de alcance parcial garantem a consecução dessa característica de flexibilidade, porque podem ser celebrados por dois ou mais Estados Membros da ALADI, sem a necessária participação dos demais.

A esse respeito, o Prof. ANTONIO PAULO CACHAPUZ DE MEDEIROS (O Poder de Celebrar Tratados: competência dos poderes constituídos para a celebração de tratados, à luz do direito internacional, do direito comparado e do direito constitucional brasileiro. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Editor, 1995, p. 437), Consultor Jurídico do Ministério das Relações Exteriores entre 1998 e 2015, escreveu:

O Tratado de Montevidéu de 1980, que instituiu a ALADI, estabeleceu a possibilidade de celebração pelos Estados Membros de acordos de alcance regional e de alcance parcial, com vistas a criar uma área de preferências econômicas. Os acordos regionais são aqueles de que participaram todos os Membros da ALADI e os parciais são aqueles de cuja celebração não participa a totalidade dos Membros. Tais acordos poderão ser comerciais, de complementação econômica, agropecuários, de promoção do comércio, etc. Os acordos parciais de complementação econômica são os mais numerosos e visam promover o máximo de aproveitamento dos fatores de produção, estimular a complementação econômica, assegurar condições equitativas de concorrência, facilitar o acesso dos produtos ao mercado internacional e impulsionar o desenvolvimento equilibrado e harmônico dos Países Membros. Esses acordos são celebrados em grande quantidade e são promulgados pelo Presidente da República sem aprovação do Congresso Nacional para cada um deles. Entende-se que são simples atos implementadores do Tratado de Montevidéu de 1980.

Tanto os acordos regionais como os de alcance parcial podem abranger matérias tais como: desgravação tarifária e promoção do comércio, complementação econômica, comércio agropecuário, cooperação financeira, tributária, aduaneira, sanitária, preservação do meio ambiente, cooperação científica e tecnológica, promoção do turismo, normas técnicas e muitos outros campos previstos expressamente ou não no Tratado de Montevidéu 1980.

Nota-se que, dentre as modalidades de acordo de alcance parcial, destaca-se o acordo de complementação econômica. O Artigo 11 do Tratado de Montevidéu 1980 dispõe sobre as finalidades específicas desse tipo de acordo: "Os ajustes de complementação econômica têm por finalidade, entre outras, promover o máximo aproveitamento dos fatores da produção, estimular a complementação econômica, assegurar condições equitativas de concorrência, facilitar o acesso dos produtos ao mercado internacional e impulsionar o desenvolvimento equilibrado e harmônico dos países-membros. Estes ajustes estarão sujeitos às normas específicas que forem estabelecidas para esses efeitos".

Diante da flexibilidade oferecida pelo Tratado de Montevidéu 1980, Estados Membros do Mercado Comum do Sul - Mercosul (Brasil e Argentina) celebraram, em dezembro de 1990, o Acordo de Complementação Econômica nº 14 (ACE nº 14), posteriormente incorporado à ordem jurídica nacional pela promulgação do Decreto nº 60, de 15 de março de 1991. Registre-se que o ACE nº 14 não se

submeteu a referendo congressual, na qualidade de ajuste complementar de mera implementação do Tratado de Montevidéu 1980.

O ACE nº 14 incorporou os 24 Protocolos anteriormente acordados e se constituiu o referencial adotado, posteriormente, no Tratado de Assunção (1991). Com a assinatura do Tratado de Assunção e a criação do Mercosul, em 1991, o comércio entre o Brasil e a Argentina passou a ser realizado ao amparo do ACE 18.

(...)

Pelo magistério de VALERIO DE OLIVEIRA MAZZUOLI (Curso de direito internacional público, 3. ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2008, p. 161), o termo "protocolo" tem sido empregado, em geral, para identificar acordos subsidiários ou que mantêm ligação lógica (v.g., de complementação) com um tratado anterior, embora nada impeça que seja um acordo desvinculado de qualquer outro tratado preexistente. Ao passo que, na sistemática adotada pela ALADI e pelo Mercosul, os "protocolos adicionais" geralmente servem de complemento ou promovem alterações no acordo de complementação econômica originário (não no Tratado de Montevidéu 1980)".

3. Prosseguindo, também é útil transcrever os seguintes excertos do PARECER n. 00292/2021/PGFN/AGU para o deslinde da questão aqui proposta:

"Assim é possível perceber que o setor automotivo sempre foi regulado por instrumento próprio, qual seja o ACE nº 14, e seus sucessivos protocolos adicionais. Tal especificidade foi prevista pelo Tratado de Assunção - ato que constituiu o Mercado Comum do Sul - MERCOSUL - em seu Artigo 8, da seguinte forma:

ARTIGO 8

Os Estados Partes se comprometem a preservar os compromissos assumidos até a data de celebração do presente Tratado, inclusive os Acordos firmados no âmbito da Associação Latino-Americana de Integração, e a coordenar suas posições nas negociações comerciais externas que empreendam durante o período de transição. Para tanto:

- a. Evitarão afetar os interesses dos Estados Partes nas negociações comerciais que realizem entre si até 31 de dezembro de 1994;
- b. Evitarão afetar os interesses dos demais Estados Partes ou os objetivos do Mercado Comum nos acordos que celebrarem com outros países membros da Associação Latino-Americana de Integração durante o período de transição;
- c. Realizarão consultas entre si sempre que negociarem esquemas amplos de desgravação tarifária, tendentes à formação de zonas de livre comércio com os demais países membros da Associação Latino-Americana de Integração;
- d. Estenderão automaticamente aos demais Estados Partes qualquer vantagem, favor, franquia, imunidade ou privilégio que concedam a um produto originário de ou destinado a terceiros países não membros da Associação Latino-Americano de Integração.

Assim sendo, as decisões do Mercosul sempre preveem a futura integração do setor de veículos à disciplina do bloco. Entretanto, até a presente data, o tema é tratado entre os países do bloco separadamente, em Acordos de Complementação Econômica. Observe-se que além do ACE nº 14 com a Argentina, o Brasil possui ACE nº 2 com o Uruguai (já em seu 76º Protocolo Adicional), e mais recentemente com o Paraguai foi assinado o ACE nº 74 (o qual prevê expressamente "a disposição e o compromisso de buscar a plena adequação do setor automotivo ao Mercosul, com base no Tratado de Assunção e no Protocolo de Ouro Preto"). Ainda nesta seara, os países do Mercosul firmaram o ACE nº 55, com o México - país integrante da ALADI.

Fica claro portanto que o setor automotivo não é regulado pelas normas usuais do Mercosul, possuindo normatização própria presente nos diversos Acordos de Complementação Econômica. Isto quer dizer que se exclui a possibilidade jurídica de aplicação de redução de alíquota de imposto de importação pelo instrumento da Lista de Exceções da Tarifa Externa Comum - LETEC - uma vez que esta possui fundamentação na Decisão do Conselho do Mercado Comum nº 58/2010.

O que se tem portanto, para delimitar a competência tributária da União para estabelecer alíquotas de imposto de importação sobre o setor automotivo é o Decreto nº 6.500, de 2 de julho de 2008. Conforme ensina NOVELINO (NOVELINO, Marcelo. Direito Constitucional. 6. ed. Rio de Janeiro:Forense, 2012), neste caso, possui força de lei ordinária:

"os tratados internacionais passaram a ter três hierarquias distintas: Os tratados e convenções internacionais de direitos humanos, aprovados em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais (CF, art. 5º, §, 3º); os tratados internacionais de direitos humanos, aprovados pelo procedimento ordinário (CF, art. 47), terão status supralegal, situando-se abaixo da Constituição e acima da legislação ordinária; os tratados e convenções internacionais que não versem sobre direitos humanos ingressarão no ordenamento jurídico brasileiro com força de lei ordinária

Importante dizer que o ACE nº 14, e seus sucessivos protocolos adicionais, não só regulam as trocas comerciais entre Brasil e Argentina, mas também as operações de importação de produtos automotivos não originários das Partes. Ou seja, além de estabelecer as alíquotas, quotas e flex entre os signatários, há a estipulação de alíquotas para a importação de Automóveis e veículos comerciais leves; Ônibus; Caminhões; Tratores rodoviários para semirreboques; Chassis com motor, inclusive os com cabina; Reboques e semirreboques; Carrocerias e cabinas; Tratores agrícolas, colheitadeiras, máquinas agrícolas autopropulsadas; e Máquinas rodoviárias autopropulsadas. Há ainda a previsão para autopeças, esclarecendo que para estas aplica-se a TEC.

Assim, se o ACE nº 14 com força de lei ordinária determina quais são as alíquotas de imposto de importação para estes bens, deve-se investigar se há possibilidade de tratamento excepcional pelos países signatários no bojo do próprio acordo. O próprio Artigo 3º que traz os produtos e alíquotas diz que "As alíquotas estabelecidas neste Artigo substituirão as alíquotas nacionais vigentes, ressalvadas as preferências transitórias e exceções temporárias correspondentes e os **"ex" tarifários** relativos aos "Produtos Automotivos" não produzidos no MERCOSUL" (destacou-se).

4. Feitas as observações acima, passa-se a responder à consulta formulada.
5. A consulta foi vazada nos seguintes termos:

"Considerando todo o arcabouço regulatório vigente sobre a matéria, e ainda que o setor automotivo não está coberto pelo ACE 18 (MERCOSUL), e sim, regrado, no que tange às alíquotas de importação, ao disposto no Acordo de Complementação Econômica - ACE 14, firmado entre Brasil e Argentina, é possível conceder Ex-tarifários, ao amparo das Decisões nºs 34/03, 40/05, 58/08, 59/08, 56/10, 57/10, 35/14 e 25/15 do Conselho do Mercado Comum do Mercosul, para bens de capital automotivos, a exemplo de "tratores", comumente classificados sob a NCM 8701.95.90?".

6. É possível a concessão de Ex-tarifários para veículos e/ou bens de capital automotivos, com arrimo no art. 3º do ACE 14. Qualquer bem automotivo pode ser considerado Ex-tarifário, desde que não haja produção de similar nacional. Desse modo, até tratores podem ser considerados Ex-tarifários. Todavia, ao contrário daquilo mencionado na consulta, a concessão de Ex-tarifários não pode ser feita ao amparo das Decisões nºs 34/03, 40/05, 58/08, 59/08, 56/10, 57/10, 35/14 e 25/15 do Conselho do Mercado Comum do Mercosul, posto que estas decisões não fazem parte da legislação que disciplina a matéria, qual seja, o ACE 14. As referidas decisões fazem parte de outra malha normativa, ou seja, a do Mercosul, que não regula a matéria ora debatida. Por conseguinte, em razão da segurança jurídica e do princípio da confiança que deve nortear as relações do Fisco com o contribuinte, os pleitos de Ex-tarifários já concedidos devem ficar como estão. Já para os casos futuros, há a necessidade de outra regulamentação.

À consideração superior.

ALEXANDRE MARQUES DA SILVA MARTINS
PROCURADOR DA FAZENDA NACIONAL

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <http://sapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 19687104600202135 e da chave de acesso ea5f11c9

Documento assinado eletronicamente por ALEXANDRE MARQUES DA SILVA MARTINS, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 663195035 no endereço eletrônico <http://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): ALEXANDRE MARQUES DA SILVA MARTINS. Data e Hora: 25-06-2021 13:43. Número de Série: 77184693792956066283010707832. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv5.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA FAZENDA NACIONAL
(PGAPCEX) COORDENAÇÃO-GERAL DE COMÉRCIO EXTERIOR
ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS, BLOCO J, SALA 724

DESPACHO n. 02511/2021/PGFN/AGU

NUP: 19687.104600/2021-35

INTERESSADOS: SECRETARIA ESPECIAL DE PRODUTIVIDADE, EMPREGO E COMPETITIVIDADE-SEPEC-ME

ASSUNTOS: ATOS ADMINISTRATIVOS

1. Cuida o presente processo de consulta jurídica acerca da interpretação da legislação aplicável aos bens de capital automotivos. Sobre o tema foi elaborada a **NOTA nº 1085/2021/PGAPCEX/PGFN/AGU**, com a qual manifesto minha concordância.
2. Encaminhe-se à apreciação da Procuradora-Geral Adjunta de Produtividade, Competitividade e Comércio Exterior.

Brasília, 25 de junho de 2021.

RONALDO AFFONSO NUNES LOPES BAPTISTA
PROCURADOR DA FAZENDA NACIONAL

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <http://sapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 19687104600202135 e da chave de acesso ea5f11c9

Documento assinado eletronicamente por RONALDO AFFONSO NUNES LOPES BAPTISTA, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 665022035 no endereço eletrônico <http://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): RONALDO AFFONSO NUNES LOPES BAPTISTA. Data e Hora: 29-06-2021 11:02. Número de Série: 33948667938620596110451702865. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv5.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL DA FAZENDA NACIONAL
(PGAPCEX) COORDENAÇÃO-GERAL DE COMÉRCIO EXTERIOR
ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS, BLOCO J, SALA 724

DESPACHO n. 02780/2021/PGFN/AGU

NUP: 19687.104600/2021-35

INTERESSADOS: SECRETARIA ESPECIAL DE PRODUTIVIDADE, EMPREGO E COMPETITIVIDADE-SEPEC-ME

ASSUNTOS: ATOS ADMINISTRATIVOS

Aprovo o Despacho nº 02511/2021/PGFN/AGU, que, por sua vez, aprovou a Nota nº 1085/2021/PGAPCEX/PGFN/AGU, por seus próprios fundamentos.

Por oportuno, observo que até a publicação da Portaria ME nº 309, de 24 de junho de 2019, havia uma clara distinção entre os procedimentos para a concessão de ex tarifários para produtos em geral, regidos pela Resolução CAMEX nº 66, de 14 de agosto de 2014, e os automotivos, cuja disciplina se encontrava na Resolução CAMEX nº 61, de 23 de junho de 2015, com as alterações introduzidas pela Resolução CAMEX nº 103, de 17 de dezembro de 2018.

Todavia, em relação a estes últimos só se autorizava a concessão de ex tarifários para as **autopeças** sem produção nacional equivalente, não havendo previsão para outros produtos automotivos, tal como os tratores. Seja como for, a redação do art. 3º do ACE nº 14, anexo ao Decreto nº 6.500, de 02 de julho de 2008, é ampla e pode-se, efetivamente, pensar em um sistema de concessão de ex tarifários para os produtos automotivos em geral. Trata-se, na verdade, de uma opção política a ser exercida pelo Poder Executivo, em decorrência da prerrogativa que lhe confere o art. 153, § 1º, da Constituição Federal.

Por fim, destaco ainda a conclusão final da nota ora aprovada, no sentido de que, "em razão da segurança jurídica e do princípio da confiança que deve nortear as relações do Fisco com o contribuinte", devem ser preservados os ex tarifários concedidos até o momento, com fundamento na Portaria ME nº 309/2019, a bens de capital - BK e bens de informática - BIT que sejam também produtos automotivos.

Com essas considerações adicionais, restitua-se à SDIC.

Brasília, 15 de julho de 2021.

SIMONE ANACLETO

Procuradora-Geral Adjunta de Consultoria de Produtividade, Competitividade e Comércio Exterior

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <http://sapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 19687104600202135 e da chave de acesso ea5f11c9

Documento assinado eletronicamente por SIMONE ANACLETO, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 679798783 no endereço eletrônico <http://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): SIMONE ANACLETO. Data e Hora: 15-07-2021 18:50. Número de Série: 17492357. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv5.