

**Umberto Celli Junior**

# **OMIC**

**Jurisprudência e Requisitos  
de Conteúdo Local como  
Política Industrial**



**JURUÁ**  
EDITORA

## Capítulo 3

# **A IMPOSIÇÃO DE RESTRIÇÕES PELO PAINEL E ÓRGÃO DE APELAÇÃO AO USO DE REQUISITOS DE CONTEÚDO LOCAL**

### **3.1 A APLICAÇÃO CONSISTENTE E COERENTE DE DECISÕES CONTRÁRIAS AO USO DE CONTEÚDO LOCAL**

Como mencionado no Capítulo 1, a importância do Caso FIRA foi estabelecer com maior clareza, pela primeira vez, as relações entre comércio e investimentos e os limites de atuação dos Estados no tocante a políticas de incentivo ao uso de conteúdo local. O FIRA confirmou que as obrigações existentes sob o GATT eram aplicáveis aos requisitos impostos por governos em um contexto de investimento à medida que tais requisitos resultassem na discriminação entre produtos nacionais e importados.

Tanto países desenvolvidos como em desenvolvimento implantaram políticas industriais com estímulos ao uso de conteúdo local em diversos setores. De modo geral, o objetivo (ou a justificativa) dessas políticas tem sido o de criar condições para propiciar crescimento e desenvolvimento econômico por meio da geração de empregos e agregação de tecnologia nacional.

Ao longo dos anos, porém, tem-se observado a aplicação consistente pelo Painel e OA de recomendações e conclusões contrárias a Membros da OMC que adotaram requisitos de conteúdo local, uma vez que estas foram consideradas inconsistentes com o art. III. 4 do GATT 94 e o TRIMs. É o que se verá na análise da jurisprudência da OMC nos itens abaixo.



### 3.2 INDONESIA – CERTAIN MEASURES AFFECTING THE AUTOMOBILE INDUSTRY (INDONESIA AUTOS)

**Demandantes:** Comunidades Europeias (hoje União Europeia), Japão e Estados Unidos

**Demandado:** Indonésia

**Casos:** DS54, DS55, DS59, DS64<sup>180</sup>.

**Breve Resumo:** Para promover o desenvolvimento da indústria nacional, o governo da Indonésia pôs em vigor uma série de medidas, principalmente sob a forma de isenção de impostos e de tarifas aduaneiras, visando a dar vantagens comparativas à empresa nacional fabricante de veículos e a incentivar fabricantes estrangeiros a montar seus veículos no país por meio da produção local de peças e acessórios.

Os demandantes questionaram a legalidade dessas medidas com base em uma série de Acordos da OMC, a saber: GATT 1994 (arts. I:1, III:2, III.4 e X:3 (a)), TRIMs (arts. 2 e 5.4), SMC (art. 3, 6, 28) e TRIPS (arts. 3, 20 e 65). O importante a verificar-se foi a posição do Painel quanto à inconsistência dessas medidas com o princípio do tratamento nacional consubstanciado no art. 2.1 do TRIMs<sup>181</sup>.

#### 3.2.1 Fatos

A controvérsia envolveu uma série de medidas adotadas pelo governo da Indonésia com relação a automóveis, suas peças e acessórios. Essas medidas compreendiam, dentre outras, o “1993 Programme” e o “1996 National Car Programme”. Todas as partes demandantes questionaram a legalidade do “1996 National Car Programme”. As Comunidades Europeias e os Estados Unidos também apresentaram suas objeções ao “1993 Programme”.

O “1993 Programme” consistia em:

<sup>180</sup> Todos os documentos pertinentes ao caso Indonesia – Certain Measures Affecting the Automobile Industry, inclusive os trechos selecionados dos Relatórios, podem ser acessados em: <[https://www.wto.org/english/tratop\\_e/dispu\\_e/cases\\_e/ds54\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds54_e.htm)>. Acesso em: 02 maio 2016.

<sup>181</sup> Para uma completa análise do caso, ver MONNIER, Pierre. Indonesia – Certain Measures Affecting the Automobile Industry. In: STERN, Brigitte; FABRI, Hélène Ruiz (Org.). *La Jurisprudence de l'OMC. The Case Law of the WTO*, 1998-2. Leiden/Boston: Martinus Mijhoff Publishers, 2006.

(a) reduções ou isenções de impostos de importação sobre peças e acessórios de automóveis baseadas em percentual de conteúdo local de veículos fabricados nos quais as peças eram utilizadas, e tipo de veículo nos quais também eram usadas. O primeiro dos decretos, o Decreto No. 114/1993 (“Determinação de Níveis de Conteúdo Local para Veículos Motorizados e Acessórios Fabricados Internamente”—“*The Determination of Local Content Levels of Domestically Made Motor Vehicles or Components*”), definia “componentes locais” ou “componentes sublocais” como “peças ou subpeças” (*parts or sub parts*) de veículos motorizados produzidos no país que contivessem conteúdo local superior a 40% para veículos comerciais leves e de passageiros. Esse Decreto estabelecia impostos de importação dependendo dos índices de conteúdo local especificados para veículos de passageiros, comerciais e peças e componentes de automóveis.

Os índices de conteúdo local e correspondentes impostos de importação para veículos de passageiros eram os seguintes:

**Tabela 1 – Peças de carros para passageiros**

<b>Índices de Conteúdo Local</b>	<b>Imposto de Importação</b>
Inferior a 20%	100%
20% a 30%	80%
30% a 40%	60%
40% a 60%	40%
Acima de 60%	0%

Assim, se o conteúdo local de um carro de passageiros fosse menor que 20%, o importador pagaria um imposto de importação de 100% sobre as peças importadas e assim por diante até a isenção no caso de índice de conteúdo local acima de 60%.

**Tabela 2 – Peças para veículos comerciais leves**

<b>Índices de Conteúdo Local</b>	<b>Imposto de Importação</b>
Inferior a 20%	40%
20% a 30%	30%
30% a 40%	20%
Acima de 40%	0%



**Tabela 3 – Subpeças para carros de passageiros e para veículos comerciais leves**

<b>Índices de Conteúdo Local</b>	<b>Imposto de Importação</b>
Inferior a 20%	40%
20% a 30%	30%
Acima de 30% até 40%	20%
Acima de 40%	0%

(b) isenção de impostos de importação sobre “subpeças” utilizadas na produção de peças e acessórios de automóveis baseada no percentual de conteúdo local da peça ou acessório completo e no tipo de veículo motorizado em que essa peça ou acessório é utilizado. Adotada com base em um segundo decreto, o Decreto 645/1993, também parte do “1993 Programme” (“A isenção de imposto de importação sobre a importação de certas peças e acessórios para veículos motorizados para fins de montagem ou manufatura de automóvel” – *“The Relief of Import Duty on the Import of Certain Parts and Accessories of Motor Vehicles for the Purpose of Automotive Assembling and/or Manufacture”*), com o objetivo de autorizar os incentivos especificados no Decreto 114/1993, mencionado acima<sup>182</sup>; e

(c) isenção ou redução de impostos sobre a venda de produtos luxuosos para certas categorias de veículos motorizados. Um terceiro decreto, o Decreto 647/1993 (“As espécies e tipos de Veículos Motorizados sujeitos a Imposto sobre a venda de produtos luxuosos” – *“The Kinds and Types of Motor Vehicles Subject to Sales Tax on Luxury Goods”*), previa a redução de imposto sobre a venda de veículos de luxo com determinados índices de conteúdo local. Conforme se depreende da Tabela 4 abaixo, especificamente, carros de passageiros com 1600 cilindradas ou menos e jeeps estavam sujeitos a imposto sobre produtos de luxo de 20% desde que seu percentual de conteúdo local fosse superior a 60%. Se o percentual de conteúdo local não fosse superior a 60%, o imposto sobre a venda de produtos de luxo seria de 35%:

<sup>182</sup> Modificado pelo Decreto 223/1995 com nova tabela de impostos de importação correspondentes a índices de conteúdo local.

**Tabela 4 – Carros de passageiros com menos de 1600 cc e Jeeps**

**Índices de Conteúdo Local      Impostos sobre Produtos de luxo**

Superior a 60%	20%
60% ou menos	35%

Em 1996, a Indonésia implantou a etapa seguinte de seu plano para desenvolver a indústria automobilística nacional. O “1996 National Car Programme” envolveu dois tipos de medidas. A primeira delas, consistia em uma série de decretos (“February 1996 Programme”), consistia na outorga de “pioneira” ou status de empresa de automóveis da Indonésia (“Carros Nacionais”) a indústrias automobilísticas que cumprissem determinados critérios quanto à titularidade das fábricas, uso de marcas comerciais e tecnologia. Um dos decretos estabelecia os seguintes requisitos para a designação de “veículo nacional”: (a) produzidos internamente em fábricas controladas por empresas nacionais ou grandes corporações da Indonésia, cujas ações deveriam ser totalmente controladas por cidadãos da Indonésia; (b) o uso de marca própria (nunca registrada em nome de outra parte na Indonésia) detida por empresas da Indonésia ou seus cidadãos; e (c) desenvolvidos com tecnologia, design e engenharia baseadas na capacidade nacional aplicada por etapas.

A manutenção do status de “pioneira” dependia da “Carros Nacionais” atingir metas de aumento de requisitos de conteúdo local no período de três anos, conforme tabela 5 abaixo:

**Tabela 5 – Cronograma de conteúdo local para veículo nacional**

<b>Período</b>	<b>Índice de Conteúdo Local</b>
Final do primeiro ano	>20%
Final do segundo ano	>40%
Final do terceiro ano	>60%

Os benefícios concedidos eram a isenção do imposto de importação de peças e componentes<sup>183</sup> e do imposto sobre vendas de produtos de luxo da empresa.

<sup>183</sup> Um dos decretos previa que as peças e os componentes importados por um produtor/montador de “Carros Nacionais” para a montagem ou manufatura de “Carros



A segunda das medidas contida no "June 1996 Programme" previa que "Carros Nacionais" produzidos no exterior por cidadãos da Indonésia que cumprissem os requisitos de conteúdo local estabelecidos pelo governo (20% para o primeiro ano) receberiam o mesmo tratamento pelo imposto de importação e de tarifas sobre produtos de luxo (*luxury tax*). Isso, se o fabricante no exterior adquirisse peças e acessórios da Indonésia correspondentes a, pelo menos, 25% do valor do C&F dos carros exportados para o país.

### 3.2.2 Análise do relatório do Painel

O Painel assim resumiu as alegações das partes demandantes, segundo as quais as medidas adotadas pela Indonésia seriam inconsistentes com o art. III do GATT e TRIMs:

*14.58. As Comunidades Europeias e os Estados Unidos sustentam que o "1993 Car Programme", ao estabelecer requisitos de conteúdo local vinculados a benefícios fiscais para carros produzidos que incorporam certo percentual de valor de produtos nacionais, viola os dispositivos do art. 2 do Acordo TRIMs e do art. III do GATT.*

*14.59. O Japão, as Comunidades Europeias e os Estados Unidos também defendem que o 1996 car programme, ao prever requisitos de conteúdo local vinculados a benefícios fiscais para Carros Nacionais (o que, por definição, incorpora certo valor percentual de produtos nacionais) e benefícios aduaneiros para peças e acessórios importados utilizados nos Carros Nacionais, viola o art. 2 do Acordo TRIMs e o art. III: 4 do GATT<sup>184</sup>.*

---

Nacionais" que preenchesse os requisitos de conteúdo local identificados (na Tabela 5), estavam isentos de imposto de importação".

"Decree No. 82/1996 establishes that parts and components imported by a producer/assembler of National Cars, for assembly or manufacture of National Cars fulfilling the local content rates identified above, are exempted from import duties."

<sup>184</sup> "14.58 The European Communities and the United States claim that the 1993 car programme, by providing for local content requirements linked to tax benefits for finished cars incorporating a certain percentage value of domestic products, and to customs duty benefits for imported parts and components used in cars incorporating a certain percentage value of domestic products, violates the provisions of Article 2 of the TRIMs Agreement, and Article III:4 of the GATT".

"14.59 Japan, the European Communities and the United States also claim that the 1996 car programme, by providing for local content requirements linked to tax benefits for National Cars (which by definition incorporate a certain percentage value of domestic products), and to customs duty benefits for imported parts and components

Tendo em vista as alegações apresentadas, o Painel entendeu que deveria analisar primeiro se o TRIMs era aplicável, pois ele é, como visto, um acordo mais específico sobre a matéria:

*14.63. Quanto às alegações a serem examinadas em primeiro lugar, a saber, acerca do art. III.4 do GATT ou art. 2 do Acordo TRIMs, consideramos que deveríamos apreciar antes as relativas ao Acordo TRIMs, uma vez que este é mais específico que o art. III. 4<sup>185</sup>.*

Para verificar se as medidas da demandada configuravam TRIMs, o Painel propôs que fosse verificado se ela era (i) uma “investment measure”; (ii) “trade related”; e (iii) inconsistente com as disposições do art. III e, por consequência, com o Acordo TRIMs:

*14.72. Portanto, nós determinaremos, em primeiro lugar, se as medidas da Indonésia constituem TRIMs. Para tanto, vamos endereçar inicialmente a questão sobre se tais medidas são “medidas de investimento”. Em seguida, verificaremos se elas são “relacionadas ao comércio”. Finalmente, examinaremos se qualquer medida que venha a ser caracterizada como um TRIM é inconsistente com as disposições do art. III e, nessa conformidade, violadora do Acordo TRIMs<sup>186</sup>.*

Com relação ao requisito de ser uma “medida de investimento”:

*14.81. Com respeito aos argumentos da Indonésia segundo os quais as medidas em questão não são medidas de investimento porque o governo indonésio não considerou os programas como de investimento e as medidas não haviam sido adotadas pelas autoridades responsáveis por política de investimento, acreditamos que não há nada no texto do Acordo TRIMs que sugira que a medida não seja uma medida de investimento simplesmente porque um Membro não a caracteriza como tal, ou porque tal medida não é explicitamente adotada como uma regula-*

---

*used in National Cars, violates the provisions of Article 2 of the TRIMs Agreement and Article III:4 of the GATT”.*

<sup>185</sup> “14.63 As to which claims, those under Article III:4 of GATT or Article 2 of the TRIMs Agreement, to examine first, we consider that we should first examine the claims under the TRIMs Agreement since the TRIMs Agreement is more specific than Article III:4 as far as the claims under consideration are concerned (...)”.

<sup>186</sup> “14.72 Therefore, we will first determine whether the Indonesian measures are TRIMs. To this end, we address initially the issue of whether the measures at issue are “investment measures”. Next, we consider whether they are “trade-related”. Finally, we shall examine whether any measure found to be a TRIM is inconsistent with the provisions of Article III and thus violates the TRIMs Agreement”.



ção de investimento. De qualquer forma, observamos que algumas dessas regulamentações e decisões foram adotadas por órgãos de investimento<sup>187</sup>.

No tocante ao requisito de ser uma medida relacionada ao comércio:

14.82. Agora temos de verificar se essas medidas de investimento são "relacionadas ao comércio". Entendemos que, se elas constituem requisitos de conteúdo local, são necessariamente "relacionadas ao comércio", já que tais requisitos, por definição, sempre favorecem o uso de produtos nacionais sobre os importados e, portanto, afetam o comércio<sup>188</sup>.

No que diz respeito à inconsistência com art. III e TRIMs:

14.91. Entendemos que benefícios fiscais e tarifários dependentes do cumprimento de requisitos de conteúdo local sob os *car programmes* constituem "vantagens". Em face disso e, com base em nossas análises anteriores sobre se estes requisitos de conteúdo local são TRIMs e estão cobertos pela Lista Ilustrativa anexada ao Acordo TRIMs, afirmamos, ademais, que se trata de medidas que violam o art. 2.1 do Acordo TRIMs.

14.92. Observamos que uma violação ao art. 2.1 do Acordo TRIMs pode ser justificada sob seus arts 3, 4 ou 5. Entretanto, a Indonésia não invocou nenhuma dessas exceções gerais do GATT como referido no art. 3 do Acordo TRIMs, nem as disposições aplicáveis aos países em desenvolvimento previstas no art. 4. Ademais, a Indonésia não argumentou que as medidas em questão se beneficiam do período de transição previsto no art. 5 do Acordo TRIMs<sup>189</sup>.

<sup>187</sup> "14.81 With respect to the arguments of Indonesia that the measures at issue are not investment measures because the Indonesian Government does not regard the programmes as investment programmes and because the measures have not been adopted by the authorities responsible for investment policy, we believe that there is nothing in the text of the TRIMs Agreement to suggest that a measure is not an investment measure simply on the grounds that a Member does not characterize the measure as such, or on the grounds that the measure is not explicitly adopted as an investment regulation. In any event, we note that some of the regulations and decisions adopted pursuant to these car programmes were adopted by investment bodies".

<sup>188</sup> "14.82 We now have to determine whether these investment measures are "trade-related". We consider that, if these measures are local content requirements, they would necessarily be "traderelated" because such requirements, by definition, always favour the use of domestic products over imported products, and therefore affect trade".

<sup>189</sup> "14.91 We thus find that the tax and tariff benefits contingent on meeting local requirements under these car programmes constitute "advantages". Given this and our earlier analysis of whether these local content requirements are TRIMs and covered by

Superada a análise à luz do TRIMs, o Painel passou a perquirir se as medidas eram ou não inconsistentes com o art. III do GATT 1994. Sua conclusão foi que, por razões de economia processual, não era necessário realizar tal análise, pois, como já havia constatado que a medida era inconsistente com o TRIMs, ela *ipso facto* também violava o art. III. 4 do GATT:

*14.93 Os Demandantes sustentaram que os requisitos de conteúdo local sob exame, os quais concluímos serem inconsistentes com o Acordo TRIMs, também violam as disposições do art. III: 4 do GATT. Em vista do princípio da economia processual, o Painel tem apenas de endereçar as alegações que possam resolver a disputa ou ajudar a parte suformidade com o Acordo da OMC. Os aspectos atinentes aos requisitos de conteúdo local em questão foram examinados com base nas alegações dos Demandantes sob o Acordo TRIMs. Somos da opinião, portanto, de que ações para corrigir as inconsistências que encontramos necessariamente eliminar qualquer inconsistência que pudéssemos observar com relação às disposições do art. III. 4 do GATT. Lembramos a nossa conclusão segundo a qual a não aplicação do art. III não afetaria enquanto tal a aplicação do Acordo TRIMs. Assim, não temos de examinar os argumentos em face do art. III. 4<sup>190</sup>.*

*the Illustrative List annexed to the TRIMs Agreement, we further find that they are in violation of Article 2.1 of the TRIMs Agreement” “14.92 We note that a violation of Article 2.1 of the TRIMs Agreement may be justified under Articles 3, 4 or 5 of the TRIMs Agreement. However, Indonesia has not invoked any of the general exceptions of GATT as referred to in Article 3 of the TRIMs Agreement, nor the provisions available to developing countries referred to in Article 4. In addition, Indonesia does not claim that the measures in dispute benefit from the transitional period under Article 5 of the TRIMs Agreement”.*

<sup>190</sup> *“14.93 The complainants have claimed that the local content requirements under examination, and which we find are inconsistent with the TRIMs Agreement, also violate the provisions of Article III: 4 of GATT. Under the principle of judicial economy, a panel only has to address the claims that must be addressed to resolve a dispute or which may help a losing party in bringing its measures into conformity with the WTO Agreement. The local content requirement aspects of the measures at issue have been addressed pursuant to the claims of the complainants under the TRIMs Agreement. We consider therefore that action to remedy the inconsistencies that we have found with Indonesia’s obligations under the TRIMs Agreement would necessarily remedy any inconsistency that we might find with the provisions of Article III: 4 of GATT. We recall our conclusion that non applicability of Article III would not affect as such the application of the TRIMs Agreement. We consider therefore that we do not have to address the claims under Article III:4(…)”.*



Vale destacar que o Painel, ao longo de sua análise, fez referência a relatórios anteriores, como o do caso FIRA, no qual requisitos de conteúdo local aplicados pelo governo da Canadá foram considerados inconsistentes com o art. III do GATT. Sua conclusão nesse caso Indonésia – Autos, com base no TRIMs, deixando claro que as medidas do governo da Indonésia seriam, de qualquer modo, inconsistentes com o art. III. 4 do GATT, demonstrando que o TRIMs constitui complemento importante daquele artigo, tendo possibilitado maior certeza, previsibilidade e eficácia na interpretação e aplicação de medidas contrárias ao princípio do tratamento nacional. É importante observar também que o Painel sinalizou em suas recomendações e conclusões objetivos liberal com relação ao assunto, o que, na prática, implicou a redução do *policy space* do governo da Indonésia na perseguição de um modelo de desenvolvimento para o setor automotivo do país<sup>191</sup>.

Em reunião de 23 de julho de 1998, o OSC adotou o relatório do Painel. A Indonésia manifestou-se no sentido de que iria implantar as pertinentes recomendações dentro do prazo determinado. Em 24 de julho de 1999, informou o OSC que havia implantado uma nova política para o setor automotivo consistente com os arts. III do GATT 1994 e 2.1 do TRIMs.

### 3.3 CANADA – CERTAIN MEASURES AFFECTING THE AUTOMOTIVE INDUSTRY (CANADA – AUTOS)

**Demandantes:** Japão e Comunidades Europeias (União Europeia)

**Demandado:** Canadá

**Casos:** DS139, DS124<sup>192</sup>

<sup>191</sup> Registrem-se, no entanto, algumas críticas feitas ao Painel, dentre as quais as de Pierre Monnier. Segundo ele, o Painel, em larga medida, baseou suas conclusões em precedentes do GATT e da OMC sem acrescentar nada de novo, a não ser que carros em forma de kit possam ser equiparados a carros montados. As violações do GATT eram tão evidentes que, por falta de tempo, a análise do Painel foi provavelmente menos rigorosa do que poderia ter sido. Com relação à aplicação do TRIMs, questionou a relevância da análise do Painel sobre a definição de “medida de investimento relacionada ao comércio”, que lhe pareceu apressada e mesmo superficial, uma vez que o Painel examinou apenas os objetivos da medida antes de concluir que ela envolvia investimento. “*It seems legitimate to question the relevance of the Panel’s analysis concerning the definition of a trade-related investment measure, which appears to have been hasty, and even superficial, inasmuch as the Panel examined only the objectives of the measure before concluding that it involved investment*”. (Cf. MONNIER, Pierre. Indonésia – Certain Measures Affecting the Automobile Industry. In: STERN, Brigitte; FABRI, Hélène Ruiz (Org.). *La Jurisprudence de l’OMC. The Case Law of the WTO*, 1998-2. Leiden/Boston: Martinus Mijhoff Publishers, 2006. p. 32).

<sup>192</sup> Todos os documentos pertinentes ao caso Canada – Certain Measures Affecting the Automotive Industry, inclusive os trechos selecionados dos Relatórios, podem ser acessados em: <[https://www.wto.org/english/tratop\\_e/dispu\\_e/cases\\_e/ds139\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds139_e.htm)>. Acesso em: 02 maio 2016.



**Breve Resumo:** Trata-se de medidas adotadas pelo governo do Canadá que conferiam a certos fabricantes de veículos de automóveis, ônibus e veículos comerciais (“veículos motores”) o direito de importar veículos sem imposto de importação. Dentre as condições estabelecidas para obter a isenção, sob o “*Canadian Value Added*” (“CVA”), os fabricantes locais de veículos (incluindo, em alguns casos, a produção de peças) deveriam atingir um número mínimo de valor agregado interno (“requisitos CVA” – “*CVA requirements*”). Os demandantes alegaram que essa isenção de imposto de importação, por força dos requisitos CVA, era inconsistente com os arts. III. 4 do GATT 1994, 2.1 do TRIMs e 3.1 (a), e 3.1 (b) e 3.2 do SCM<sup>193</sup>.

### 3.3.1 Fatos

O presente caso diz respeito à isenção tarifária relativa a imposto de importação aplicado pelo Canadá às importações de veículos motores para determinados fabricantes. Essa isenção era fornecida no âmbito da “*Canadian Customs Tariff, Motor Vehicles Tariff Order 1998*” (“MVTO 1998”) e pela emissão de “*Special Remission Orders*” (“SROs”). O MVTO 1998 tem suas origens no acordo relativo a produtos automotivos entre os governos do Canadá e dos Estados Unidos (“Pacto Auto”)<sup>194</sup>. O Pacto Auto<sup>195</sup> foi implantado internamente no Canadá pela legislação que incluiu a MVTO 1965, substituído pelo MVTO 1988 e, posteriormente, pelo MVTO 1998<sup>196</sup>.

<sup>193</sup> Houve também questionamentos com base nos arts. I:1 do GATT e II.1 do GATS.

<sup>194</sup> No âmbito do Pacto Auto, o Canadá concordou em conceder isenção de impostos para veículos e equipamentos dos Estados Unidos desde que o importador cumprisse a definição de “fabricante”. Um fabricante no âmbito do Pacto Auto deveria ter: (a) produzido no Canadá, durante o ano-base (1963-1964), veículos a motor da classe que estava importando; (b) mantido uma relação com valor de venda da sua produção local de veículos; e (c) alcançado uma quantidade mínima de valor agregado canadense na sua produção local de veículos. O Pacto Auto permitiu que o Canadá pudesse designar fabricantes que não satisfizessem o critério de ano-base para importar veículos com isenção de impostos.

<sup>195</sup> Em março de 1965, um *working group* no âmbito do GATT foi estabelecido para examinar o Pacto Auto – com a conclusão de que sua aplicação nos Estados Unidos violaria o GATT. Também se questionou se a aplicação do Pacto Auto pelo Canadá era compatível com o GATT, arts. I e III, mas não houve consenso sobre se haveria violação.

<sup>196</sup> O Acordo de Livre Comércio Canadá-Estados Unidos (o “CUSFTA”), que entrou em vigor em 1º de janeiro de 1989, prevê, no art. 1001, a administração continuada do Pacto Auto. No entanto, nos termos do art. 1.002,1 e no anexo do art. 1.002,1 do CUSFTA, o Canadá já não poderia designar fabricantes adicionais que se beneficiariam da isenção de direitos de importação. O CUSFTA foi suspenso com a entrada em 1º de janeiro de



Dentre as condições que o MVTO 1998 estabelecia para que os fabricantes pudessem obter a isenção tarifária, estavam os requisitos CVA<sup>197</sup>. Era necessário que a quantidade de valor agregado canadense na produção local do fabricante de veículos de automóveis fosse igual ou maior que a quantidade de valor acrescentado na produção local de veículos motores daquela classe durante o ano-base. O MVTO 1998 determinava que o requerimento CVA, para cada fabricante, deveria ser calculado com base no “agregado” de certos custos de produção, incluindo: (i) o custo das peças produzidas no Canadá e materiais de origem canadense que eram incorporadas aos veículos motores; (ii) custos de transporte; (iii) custos trabalhistas incorridos no Canadá; e (iv) despesas gerais de fabricação (*overhead expenses*) realizadas no Canadá. O ano-base foi definido como um período de doze meses em 1963-1964 para os fabricantes que se habilitaram imediatamente após a implantação, por meio do MVTO original, em 1965.

Além dos fabricantes habilitados para a isenção do imposto de importação sob o MVTO 1998, outras empresas também poderiam receber a isenção por meio dos SROs. Os SROs estabeleciam, para cada uma dessas empresas, uma proporção específica de produção e vendas e requerimentos CVA.

De acordo com as obrigações do Canadá no Acordo de Livre-Comércio com os Estados Unidos, a lista de fabricantes que poderiam se beneficiar da isenção do imposto de importação foi concluída em 1989. Portanto, desde 1989, não foram emitidos SROs adicionais e, consequentemente, não foram designados novos fabricantes para a isenção do imposto.

---

1994 do Acordo de Livre Comércio da América do Norte (o “NAFTA”), que, no âmbito do apêndice 300 A.1, permite que o Canadá mantenha a isenção de direitos de importação às condições estipuladas no CUSFTA. É importante notar que a isenção tarifária estendeu-se posteriormente para outros Membros, além dos Estados Unidos e México.

<sup>197</sup> Havia duas outras condições: (i) o fabricante deveria ter produzido no Canadá, durante determinado ano-base, veículos motores da classe importada, ou seja, estar estabelecido no Canadá; e (ii) proporção entre produção e venda (conhecida como “requisitos de proporção” – “*ratio requirements*”). Especificamente, era necessário que a proporção entre o valor líquido de venda dos veículos produzidos no Canadá e o valor líquido de venda de todos os veículos daquela classe vendidos para consumo no Canadá, no período de importação, deveria ser igual ou maior do que a proporção no *ano-base*, e essa relação não poderia, em nenhum caso, ser inferior a 75:100. O Painel entendeu que a isenção do imposto de importação, combinada com os “*requisitos de proporção*”, era vinculada à exportação e, portanto, violava o art. 3.1 (a) do SCM. O OA manteve esse entendimento.



### 3.3.2 Análise do relatório do Painel

À diferença do caso *Indonésia-Autos*, o Painel decidiu analisar primeiro eventual inconsistência com o art. III.4 do GATT:

*10.64. À luz das considerações precedentes, nós decidimos que, de modo consistente com a posição do Painel em EC - Bananas III, examinaremos as demandas em questão em primeiro lugar sob o art. III: 4 do GATT*<sup>198</sup>.

Os demandantes alegaram a inconsistência dos requisitos CVA e dos SROs com o art. III. 4 tendo em vista que a definição do “Canadian Value Added” incluía custos com peças, materiais e equipamentos não-permanentes nacionais, mas excluía o custo de produtos importados similares (*like products*). Como consequência, “tratamento nacional menos favorável” foi imposto a peças, materiais e equipamentos não-permanentes para o uso na produção de veículos motores, uma vez que o uso de peças nacionais ajudava a habilitar a empresa a qualificar-se para a obtenção da isenção, diferentemente do que ocorria com o uso de peças importadas. Isso significava, portanto, que havia um incentivo ao uso de peças nacionais (conteúdo nacional).

Com relação a essa alegação, o Painel analisou se a medida afetaria ou não as condições equânimes de mercado:

*10.78. Em nossa análise do mérito desses argumentos, devemos levar em conta certas considerações bem estabelecidas sobre a interpretação do art. III: 4. A “obrigação de tratamento não menos favorável” no art. III:4 tem sido constantemente interpretada como uma exigência para garantir a efetiva igualdade de oportunidades entre produtos importados e produtos nacionais. A esse respeito, foi decidido que, uma vez que um dos objetivos fundamentais do art. III é a proteção da confiança na relação de concorrência entre os produtos importados e nacionais, uma medida pode ser considerada inconsistente com o art. III: 4 devido a seu potencial impacto discriminatório sobre os produtos importados. A exigência do art. III:4 é dirigida às “oportunidades relativas de competição criadas pelo governo no mercado, não para as escolhas reais feitas por empresas nesse mercado”. Tanto em relação aos art. III:2 e art. III:4 foi estabelecido que os efeitos comerciais reais de uma medida contestada não são um critério decisivo para determinar se os requisitos dessas disposições são cumpridos num dado caso. Finalmente,*

<sup>198</sup> “10.64 In light of the foregoing considerations, we decide that, consistent with the approach of the panel in EC – Bananas III, we will examine the claims in question first under article III:4 of the GATT”.



como afirmado pelo Órgão de Apelação, uma determinação sobre se houve uma violação do art. III:4 não requer uma consideração separada para saber se uma medida proporciona proteção à produção nacional<sup>199</sup>.

Em seguida, o Painel reconheceu que a questão consistia em saber se os requisitos CVA “afetam” a “venda interna, (...) ou uso de produtos”. A respeito, observou que a palavra “afetando” tem sido interpretada como “quaisquer leis ou regulamentos que podem modificar adversamente as condições de concorrência entre produtos nacionais e importados. Manifestou-se da seguinte forma:

10.79. Como observado acima, o principal argumento do Canadá em resposta à alegação de que os requisitos CVA proporcionam um tratamento menos favorável na acepção do art. III:4 é que esses requisitos não afetam a “venda interna, (...) ou uso” de produtos importados, porque eles exigem, legalmente ou de fato, a utilização de produtos nacionais e, portanto, não desempenham qualquer papel nas decisões das partes de terceirização dos fabricantes<sup>200</sup>.

10.80. No que diz respeito ao fato de os requisitos CVA afetarem a “venda interna, (...) ou o uso” de produtos, nota-se que, como determinado pelo Órgão de Apelação, o sentido comum da palavra “afetando” significa uma medida que tenha “um efeito sobre” e, portanto,

<sup>199</sup> “10.78 In our examination of the merits of these arguments, we take into account certain well established considerations regarding the interpretation of article III:4. The ‘no less favourable treatment obligation’ in article III:4 has been consistently interpreted as a requirement to ensure effective equality of opportunities between imported products and domestic products. In this respect, it has been held that, since a fundamental objective of article III is the protection of expectations on the competitive relationship between imported and domestic products, a measure can be found to be inconsistent with article III:4 because of its potential discriminatory impact on imported products. The requirement of article III:4 is addressed to “relative competitive opportunities created by the ‘government in the market, not to the actual choices made by enterprises in that market.’ Both in relation to article III:2 and article III:4 it has been established that the actual trade effects of a disputed measure are not a decisive criterion in determining whether the requirements of these provisions are met in a given case. Finally, as stated by the Appellate Body, a determination of whether there has been a violation of article III:4 does not require a separate consideration of whether a measure affords protection to domestic production”.

<sup>200</sup> “10.79 As noted above, Canada’s principal argument in response to the claim that the CVA requirements provide less favourable treatment within the meaning of Article III:4 is that these requirements do not affect the ‘internal sale, (...) or use’ of imported products because they do not in law or in fact require the use of domestic products and therefore play no role in the parts sourcing decisions of manufacturers”.



indica um amplo escopo de aplicação. A palavra "afetando" no art. III:4 do GATT tem sido interpretada para cobrir não apenas as leis e regulamentos que regem diretamente as condições de venda ou compra, mas também quaisquer leis ou regulamentos que possam modificar negativamente as condições de concorrência entre produtos domésticos e importados<sup>201</sup>.

10.81 Notamos que não é questionado que a definição de valor agregado canadense inclui os custos de nacionais, ou seja, peças, materiais e equipamentos não-permanentes canadenses, mas exclui os custos de peças, materiais e equipamentos não-permanentes importados. Visto que os requisitos CVA estão entre as condições que devem ser cumpridas para obter o benefício da importação com isenção tarifária de veículos a motor, a exclusão dos produtos importados do cálculo do valor agregado canadense significa que, se, de um lado, o uso de produtos nacionais por um fabricante no Canadá pode contribuir para o cumprimento de uma condição necessária para se obter uma vantagem, de outro, o uso de produtos importados não pode contribuir para o cumprimento desta condição<sup>202</sup>.

10.82 À luz da nossa interpretação da palavra "afetam" no art. III, consideramos que uma medida que prevê que uma vantagem possa ser obtida usando produtos nacionais, mas não usando produtos importados, tem um impacto sobre as condições de concorrência entre produtos nacionais e importados e, portanto, afeta a "venda interna, (...) ou uso" de produtos importados, mesmo que a medida permita outros meios para se obter a vantagem, como o uso de serviços nacionais em vez de produtos. Por conseguinte, os requisitos CVA, que conferem uma vantagem sobre a utilização de produtos nacionais e negam essa vantagem em caso de

<sup>201</sup> "10.80 With respect to whether the CVA requirements affect the "internal sale,...or use" of products, we note that, as stated by the Appellate Body, the ordinary meaning of the word 'affecting' implies a measure that has 'an effect on' and thus indicates a broad scope of application. The word 'affecting' in Article III:4 of the GATT has been interpreted to cover not only laws and regulations which directly govern the conditions of sale or purchase but also any laws or regulations which might adversely modify the conditions of competition between domestic and imported products".

<sup>202</sup> "10.81 We note that it is undisputed that the definition of Canadian value added includes the costs of domestic, i.e. Canadian, parts, materials and non-permanent equipment but excludes the costs of imported parts, materials and non-permanent equipment. Given that the CVA requirements are among the conditions that must be met to obtain the benefit of duty-free importation of motor vehicles, the exclusion of imported products from the calculation of the Canadian value added means that, whereas the use of domestic products by a manufacturer in Canada can contribute to the fulfilment of a condition necessary to obtain an advantage, the use of imported products cannot contribute to the fulfilment of this condition".



*utilização de produtos importados, devem ser considerados como medidas que "afetam" a "venda interna, (...) ou uso" de produtos importados, não obstante o fato de que os requisitos CVA, legalmente, não exigem a utilização de produtos nacionais*<sup>203</sup>.

*10.84 A ideia de que uma medida que estabelece uma distinção entre produtos importados e nacionais pode ser considerada como afetando a venda interna ou uso de produtos importados apenas se for demonstrado que tal medida possui um impacto nas reais circunstâncias sobre as decisões de empresas privadas no que diz respeito ao abastecimento de produtos é difícil de ser conciliada com o conceito da obrigação de "tratamento não menos favorável" no art. III:4 como uma obrigação dirigida aos governos para garantir a efetiva igualdade de oportunidades de concorrência entre produtos domésticos e importados, e com o princípio de que a exibição de efeitos comerciais não é necessária para estabelecer uma violação dessa obrigação. A esse respeito, deve-se ressaltar que, ao contrário do que foi alegado pelo Canadá, o presente caso não envolve "a possibilidade de uma futura mudança em circunstâncias que criam o potencial de discriminação" ou "discriminação que possa existir após uma mudança nas circunstâncias que podem ocorrer em algum momento indeterminado no futuro". Pelo contrário, o presente caso claramente envolve tratamento formalmente diferente de produtos importados e nacionais muito embora os efeitos comerciais reais desse tratamento diferente sejam mínimos nas circunstâncias atuais*<sup>204</sup>.

<sup>203</sup> "10.82 In light of our interpretation of the word 'affecting' in Article III, we consider that a measure which provides that an advantage can be obtained by using domestic products but not by using imported products has an impact on the conditions of competition between domestic and imported products and thus affects the "internal sale, ... or use" of imported products, even if the measure allows for other means to obtain the advantage, such as the use of domestic services rather than products. Consequently, the CVA requirements, which confer an advantage upon the use of domestic products and deny that advantage in case of the use of imported products, must be regarded as measures which "affect" the "internal sale, ... or use" of imported products, notwithstanding the fact that the CVA requirements do not in law require the use of domestic products".

<sup>204</sup> "10.84 The idea that a measure which distinguishes between imported and domestic products can be considered to affect the internal sale or use of imported products only if such a measure is shown to have an impact under current circumstances on decisions of private firms with respect to the sourcing of products is difficult to reconcile with the concept of the 'no less favourable treatment' obligation in Article III:4 as an obligation addressed to governments to ensure effective equality of competitive opportunities between domestic and imported products, and with the principle that a showing of trade effects is not necessary to establish a violation of this obligation. In this respect, it should be emphasized that, contrary to what has been argued by Canada, the present case does not involve 'the possibility of a future change in circumstances creating the



*10.85 À luz das considerações anteriores, decidimos que os requisitos CVA afetam a venda interna ou uso no Canadá de peças importadas, automóveis. Consideramos ainda que os requisitos CVA concedem um tratamento menos favorável na acepção do art. III:4 para peças, materiais e equipamentos não-permanentes importados do que para produtos nacionais, porque, ao conferir uma vantagem sobre a utilização de produtos nacionais, mas não sobre a utilização de produtos importados, elas afetam negativamente a igualdade de oportunidades de concorrência dos produtos importados em relação aos produtos similares<sup>205</sup>.*

Após concluir que o CVA (Canadian Value Added) acarretava condição menos favorável ao produto importado, pois conferia benefício condicionado ao uso de produtos nacionais, o que não era igualmente concedido no uso de produtos importados, o Painel entendeu não ser necessário analisar se a medida seria inconsistente com o art. 2.1 do TRIMs:

*10.91 À luz da constatação referida no parágrafo anterior, nós não consideramos necessário tomar uma decisão específica sobre se os requisitos CVA previstos no MVTO 1998 e nos SROs são inconsistentes com o art. 2.1 do Acordo TRIMs. Acreditamos que o raciocínio do Painel no caso EC - Bananas III sobre o motivo por não fazer uma verificação sob o Acordo TRIMs após ter sido constatado que certos aspectos dos procedimentos de licenciamento da CE eram incompatíveis com o art. III:4 do GATT também se aplica ao presente caso. Assim, por um lado, uma decisão no presente caso, de que os requisitos CVA não são medidas de investimento relacionadas ao comércio para efeitos do Acordo TRIMs não iria afetar nossa conclusão a respeito da inconsistência desses requisitos com art. III:4 do GATT, uma vez que o alcance*

---

*potential for discrimination' or discrimination that might exist after a change in circumstances that could occur at some unspecified time in the future.' Rather, the present case clearly involves formally different treatment of imported and domestic products albeit that the actual trade effects of this different treatment may be minimal under current circumstances(...)*".

<sup>205</sup> "10.85 In light of the foregoing considerations, we find that the CVA requirements affect the internal sale or use in Canada of imported parts, materials and non-permanent equipment for use in the production of motor vehicles. We further consider that the CVA requirements accord less favourable treatment within the meaning of Article III:4 to imported parts, materials and non-permanent equipment than to like domestic products because, by conferring an advantage upon the use of domestic products but not upon the use of imported products, they adversely affect the equality of competitive opportunities of imported products in relation to like domestic products."



*da referida disposição não se limita a medidas de investimento relacionadas ao comércio. Por outro lado, as medidas tomadas pelo Canadá para trazer essas medidas em conformidade com o art. III:4 também eliminariam a alegada inconsistência com as obrigações decorrentes do Acordo TRIMs<sup>206</sup>.*

As posições do Painel quanto às violações ao art. III:4 do GATT não foram alteradas pelo OA.

Os demandantes, como mencionado anteriormente, também alegaram que os requisitos CVA eram inconsistentes com o art. 3.1 (b) do SCM, à medida que conferiam preferência a produtos nacionais sobre importados. O Painel examinou se os requisitos CVA constituíam subsídios vinculados “de jure” aos produtos nacionais sobre os importados. Concluiu que os requisitos CVA não se enquadravam na proibição do art. 3.1 (b) porque a empresa poderia, dependendo de algumas circunstâncias, satisfazer o critério não usando produtos, mas mão-de-obra interna (*domestic labor*) e, dessa forma, tais requisitos não estavam vinculados ao uso de produtos nacionais sobre importados. Segundo o Painel, a isenção não estava vinculada “de jure” ao uso de produtos nacionais sobre importados, e, portanto, consistente com o art. 3.1 (b) do SCM.

### 3.3.3 Análise do relatório do Órgão de Apelação

Na apelação, o OA salientou que o Painel havia errado em suas conclusões por não ter examinado plenamente os dispositivos legais em questão. Em seguida, arrematou que não dispunha de dados suficientes para a análise e, assim, não daria qualquer decisão sobre se os requisitos CVA poderiam ser atendidos sem o uso de produtos:

<sup>206</sup> “10.91 In light of the finding in the preceding paragraph, we do not consider it necessary to make a specific ruling on whether the CVA requirements provided for in the MVTO 1998 and the SROs are inconsistent with Article 2.1 of the TRIMs Agreement. We believe that the Panel's reasoning in EC – Bananas III as to why it did not make a finding under the TRIMs Agreement after it had found that certain aspects of the EC' licensing procedures were inconsistent with Article III:4 of the GATT also applies to the present case. Thus, on the one hand, a finding in the present case that the CVA requirements are not trade-related investment measures for the purposes of the TRIMs Agreement would not affect our finding in respect of the inconsistency of these requirements with Article III:4 of the GATT since the scope of that provision is not limited to trade-related investment measures. On the other hand, steps taken by Canada to bring these measures into conformity with Article III:4 would also eliminate the alleged inconsistency with obligations under the TRIMs Agreement”.



127. O erro do Painel em examinar plenamente os instrumentos legais em questão e suas implicações para empresas específicas vicia a conclusão de que os requisitos CVA não tornam a isenção de imposto de importação vinculada "de jure" ao uso de produtos nacionais sobre importados. Na ausência de um exame da operação dos requisitos CVA para empresas específicas, o Painel simplesmente não tinha base suficiente para sua conclusão sobre a questão da vinculação "de jure". Assim, concluímos que o Painel errou ao realizar sua análise sobre vinculação "de jure"<sup>207</sup>.

128. No caso *Australia – Salmon*, nós declaramos que, quando tivéssemos revertido uma conclusão do Painel, nós tentaríamos completar sua análise "na medida do possível com base nas conclusões reais do Painel e/ou em incontestáveis fatos. Aqui, como dissemos, o Painel não identificou os níveis exatos de requisitos CVA aplicáveis a empresas específicas. Ademais, não existem fatos incontestáveis apurados pelo Painel que nos permita examinar o assunto. Assim, nos é impossível avaliar se o uso de produtos nacionais sobre importados é uma condição "de jure" para preencher os requisitos CVA e, portanto, uma condição para receber a isenção de imposto de importação<sup>208</sup>.

129. Em vista dessas considerações, não somos capazes de completar a análise legal necessária para determinar se a isenção do imposto de importação, por meio da aplicação dos requisitos CVA, é vinculada "de jure" ao uso de produtos nacionais sobre importados. Portanto, não apresentamos nenhuma conclusão e mantemos sob reserva nosso julgamento sobre se a isenção do imposto de importação em questão é

<sup>207</sup> "127. The Panel's failure to examine fully the legal instruments at issue here and their implications for individual manufacturers vitiates its conclusion that the CVA requirements do not make the import duty exemption contingent 'in law' upon the use of domestic over imported goods. In the absence of an examination of the operation of the applicable CVA requirements for individual manufacturers, the Panel simply did not have a sufficient basis for its finding on the issue of 'in law' contingency. Thus, we conclude that the Panel erred in conducting its 'in law' contingency analysis".

<sup>208</sup> "128. In *Australia – Salmon*, we stated that where we have reversed a finding of a panel, we should attempt to complete a panel's legal analysis 'to the extent possible on the basis of the factual findings of the Panel and/or of undisputed facts in the Panel record'. Here, as we have stated, the Panel did not identify the precise levels of the CVA requirements applicable to specific manufacturers. In addition, there are not sufficient undisputed facts in the Panel record that would enable us to examine this issue ourselves. As a result, it is impossible for us to assess whether the use of domestic over imported goods is a condition 'in law' for satisfying the CVA requirements, and, therefore, is a condition for receiving the import duty exemption".



vinculada "de jure" sobre o uso de produtos nacionais sobre importados sob o art. 3.1. (b) do Acordo SCM<sup>209</sup>.

No tocante à alegação de subsídio "de fato", o OA também considerou equivocadas a análise e as conclusões do Painel ao entender que o art. 3.1 (b) não se aplicaria. Contudo, em face da análise insuficiente do Painel sobre a operação dos requisitos CVA, o OA considerou impossível completar a análise e tomar uma decisão acerca da existência de subsídios "de fato" para o uso de produtos nacionais sobre importados.

Os relatórios foram adotados em 19 de junho de 2000 pelo OSC. Em 19 de julho de 2000, o Canadá informou o OSC de que estava de acordo com as recomendações do OA. Na reunião do OSC, em 12 de março de 2001, o país declarou que havia cumprido as recomendações.

### 3.4 INDIA – MEASURES AFFECTING THE AUTOMOTIVE SECTOR E INDIA – MEASURES AFFECTING TRADE AND INVESTMENT IN THE MOTOR VEHICLE SECTOR (INDIA – AUTOS)

**Demandantes:** Comunidades Europeias (União Europeia) e Estados Unidos

**Demandado:** Índia

**Casos:** DS146, DS175<sup>210</sup>.

**Breve Resumo:** O caso deriva de questionamentos anteriormente apresentados ao OSC quanto a restrições adotadas pela Índia à importação de produtos com o objetivo de equilibrar sua balança de pagamentos e desenvolver sua indústria automobilística. As licenças de importação eram usadas como forma de induzir as empresas a cumprir requisitos de "indigenização" (*indigenization requirements*), ou seja, conteúdo local. Além disso, os fabricantes deveriam assumir compromissos de exportação.

<sup>209</sup> "129. In light of these considerations, we are unable to complete the legal analysis necessary to determine whether the import duty exemption, through the application of the CVA requirements, is contingent 'in law' upon the use of domestic over imported goods. Therefore, we make no finding and reserve our judgment on whether the import duty exemption at issue is contingent 'in law' upon the use of domestic over imported goods within the meaning of Article 3.1(b) of the SCM Agreement".

<sup>210</sup> Todos os documentos pertinentes ao caso India – Measures Affecting the Automotive Sector e India – Measures Affecting Trade and Investment in the Motor Vehicle Sector, inclusive os trechos selecionados dos Relatórios, podem ser acessados em: <[https://www.wto.org/english/tratop\\_e/dispu\\_e/cases\\_e/ds175\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds175_e.htm)>. Acesso em: 02 fev. 2016.

Segundo os demandantes, essas medidas eram inconsistentes com os arts III. 4 e XI.1 do GATT 1994, bem como com os arts. 2.1 e 2.2 do TRIMs. Para os demandantes, essas violações continuaram a ocorrer mesmo depois da eliminação do esquema de licenciamento em 2001.

### 3.4.1 Fatos

Em 24 de Julho de 1997, as Comunidades Europeias solicitaram consultas a respeito das restrições adotadas e acabaram firmando um acordo em 25 de novembro de 1997 (o "Acordo de 1997"), por meio do qual a Índia se comprometeu a eliminar essas restrições.

O Acordo de 1997 estipulava que as restrições à importação de automóveis, bem como de chassis e carrocerias, deveriam ser eliminadas até 31 de março de 2003. O Acordo de 1997, no entanto, acabou sendo substituído por outro acordo celebrado entre a Índia e os Estados Unidos em 24 de dezembro de 1994.

Em 22 de julho de 1997, os Estados Unidos solicitaram consultas com relação a restrições quantitativas mantidas pela Índia, e, em seguida, um Painel foi estabelecido. O Painel entendeu que as restrições aplicadas pela Índia violavam o art. XI:1 do GATT, decisão confirmada pelo OA. Com isso, a Índia teve de assumir o compromisso de eliminar seu sistema de licenças não-automáticas para a importação de automóveis, chassis e carrocerias até 1º de abril de 2001.

Em 12 de dezembro de 1997, o Ministério do Comércio indiano adotou a Portaria nº 60, contendo política de licenciamento de componentes automotivos, publicada no âmbito do Ato de Comércio Exterior, Desenvolvimento e Regulação de 1992 (o "Ato FTDR").

A Portaria exigia que qualquer fabricante de automóveis que planejasse importar kits SKD/CKD deveria assinar um Memorando de Entendimento (MOU) com o diretor-geral de Comércio Exterior ("DGFT"). O fabricante que não assinasse o MOU ou não executasse as obrigações assumidas poderia ter sua licença para a importação de kits SKD/CKD negada.

Nos termos da Portaria, o MOU deveria estabelecer quatro condições para um fabricante, dentre as quais cabe destacar duas: (i) a indigenização (*indigenization requirement*), ou seja, conteúdo local de componentes até um nível mínimo de 50% no terceiro ano ou antes, a partir da data da primeira importação de kits CKD/SKD e componentes, e 70% no quinto ano ou antes. Atingido esse percentual de conteúdo local, não seria



mais necessário obter licença de importação do DGFT, vale dizer, o fabricante que viesse a cumprir o requisito de conteúdo local de 70% estaria automaticamente fora do âmbito do MOU; e (ii) o balanceamento de divisas ao longo de todo o período do MOU por meio do equilíbrio entre o valor CIF de importação dos kits CKD/SKD e componentes e o valor FOB das exportações de automóveis e componentes automotivos.

A empresa que assinasse o MOU teria a obrigação de exportação equivalente ao valor CIF total das importações realizadas durante o período do MOU com uma moratória de dois anos para cumprir esse compromisso. O período de obrigação de exportação, portanto, começaria a contar a partir do terceiro ano do início da produção. No entanto, as importações feitas durante a moratória eram utilizadas para contagem do total de exportações no âmbito do MOU. Essencialmente, isso resultava em que o valor das exportações do fabricante fosse igual às suas importações durante um período determinado (o chamado requisito de balanceamento comercial – *trade balancing requirement*).

### 3.4.2 Análise do relatório do Painel

Vale destacar, desde já, que o Painel, por razões de economia processual (*judicial economy*), não examinou o tema com base nas alegações de violação dos arts. 2.1 2 e 2.2 do TRIMs, nem endereçou o questionamento específico formulado pelos Estados Unidos sobre se os requisitos de indigenização infringiam o art. XI: 1. Concentrou sua análise no art. III. 4 do GATT.

Endereçou, em primeiro lugar, a questão do requisito de indigenização. Para determinar se as medidas a ela relacionadas eram compatíveis com o art. III:4 do GATT, o Painel examinou se: (i) havia similaridade entre os produtos importados e os produtos nacionais; (ii) as medidas constituíam “lei, regulamento e exigências”; (iii) afetavam a venda interna, oferta para venda, compra, transporte, distribuição ou utilização de produtos; e (iv) os produtos importados eram tratados de forma menos favorável que os produtos nacionais similares:

No tocante à similaridade:

*7.174. O Painel observa que o único fator de distinção sob a condição de "indigenização" entre os produtos que contribuem para o cumprimento da condição e produtos que não contribuem é a sua origem, importado ou nacional. A Índia não contestou a semelhança das autopeças e componentes relevantes de origem nacional ou estrangeira para efeitos do art. III:4 do GATT 1994. Sendo a origem o único critério de*

*distinção entre os produtos, é correto tratar tais produtos como produtos similares na acepção do art. III:4<sup>211</sup>.*

Quanto à noção de "exigência", na acepção do art. III:4:

7.181 *Um sentido comum do termo "exigência", como articulado no Dicionário New Shorter Oxford, é "algo chamado para ou exigido; uma condição que deve ser cumprida". O Painel em Canadá - FIRA sugeriu ainda exigências não poderiam ser presumidas como tendo o mesmo significado, isto é, "regras obrigatórias aplicáveis de modo geral"<sup>212</sup>.*

7.183 *Em casos anteriores, o termo "exigência" tem sido interpretado para abranger compromissos assumidos voluntariamente por parte das empresas individuais como condição para a obtenção de uma vantagem. (...)<sup>213</sup>.*

7.184 *A jurisprudência do GATT sugere, assim, duas situações distintas que satisfaçam o termo "exigência" no art. III:4: (i) obrigações que uma empresa é "legalmente obrigada a realizar"; (ii) aquela em que uma empresa aceita voluntariamente a fim de obter uma vantagem do governo<sup>214</sup>.*

7.188 *A Portaria 60, uma medida governamental adotada sob a autoridade da política EXIM, exige claramente que um MOU deve ser assinado a fim de se receber o direito de solicitar uma licença de importação: as licenças de importação só serão concedidas aos fabricantes que assinaram um MOU contendo certas condições, incluindo indigenização e balanceamento de divisas. Sob a Portaria 60, a assinatura de um MOU é, portanto, em si, uma condição para a obtenção de uma licença.*

<sup>211</sup> "7.174 The Panel notes that the only factor of distinction under the 'indigenization' condition between products which contribute to fulfilment of the condition and products which do not, is the origin of the product as either imported or domestic. India has not disputed the likeness of the relevant automotive parts and components of domestic or foreign origin for the purposes of Article III:4 of the GATT 1994. Origin being the sole criterion distinguishing the products, it is correct to treat such products as like products within the meaning of Article III:4".

<sup>212</sup> "7.181 An ordinary meaning of the term 'requirement', as articulated in the New Shorter Oxford Dictionary, is 'Something called for or demanded; a condition which must be complied with'. The Canada - FIRA panel further suggested that there must be a distinction between 'regulations' and 'requirements' and that requirements could not be assumed to mean the same, i.e. "mandatory rules applying across the board".

<sup>213</sup> "7.183 In previous instances, the term 'requirement' has been interpreted to encompass commitments entered into on a voluntary basis by individual firms as a condition to obtaining an advantage. (...)".

<sup>214</sup> "7.184 GATT jurisprudence thus suggests two distinct situations which would satisfy the term 'requirement' in Article III:4: (i) obligations which an enterprise is 'legally bound to carry out'; (ii) those which an enterprise voluntarily accepts in order to obtain an advantage from the government".



*Em outras palavras, a aceitação da condição de indigenização era necessária sob a Portaria 60, a fim de se obter o direito de importar os itens restritos abordados na Portaria 60. Assim, a condição de indigenização, tal como consta da Portaria 60, constitui uma condição para a concessão de uma vantagem, ou seja, neste caso, o direito de importar os kits e componentes restritos. Constitui, portanto, uma exigência na acepção do art. III:4<sup>215</sup>.*

Na sequência, o Painel verificou se as medidas afetavam a venda interna, a oferta para venda, a compra e a utilização de peças e componentes importados no mercado indiano:

*7.197 A medida indiana em questão exige que os signatários do MOU se comprometam a atingir um nível mínimo de indigenização de componentes de até 50% no terceiro ano, ou antes, e 70% no quinto ano, ou antes, a fim de obter licenças de importação. Para cumprir o requisito de indigenização, os fabricantes de automóveis devem adquirir peças e componentes indianos em vez de produtos importados. Isso fornece um incentivo para comprar produtos locais. Tal exigência "modifica as condições de concorrência entre os produtos nacionais e importados" e, portanto, afeta a venda interna, oferta para venda, compra e utilização de peças e componentes importados no mercado indiano, na acepção do art. III:4 do GATT 1994<sup>216</sup>.*

Finalmente, no que se refere à alegação dos demandantes sobre tratamento menos favorável a produtos importados:

<sup>215</sup> "7.188 Public Notice No. 60, a governmental measure adopted under the authority of the EXIM policy, clearly requires that an MOU must be signed in order to gain the right to apply for an import license: import licenses will only be granted to manufacturers who sign an MOU containing certain conditions, including indigenization and trade balancing. Under Public Notice No. 60, the signing of an MOU is therefore in itself a condition to obtaining a license. In other words, acceptance of the indigenization condition was necessary under Public Notice No. 60 in order to obtain the right to import the restricted items addressed in Public Notice No. 60. Thus, the indigenization condition, as contained in Public Notice No. 60, constitutes a condition to the granting of an advantage, namely, in this instance, the right to import the restricted kits and components. It therefore constitutes a requirement within the meaning of Article III:4".

<sup>216</sup> "7.197 The Indian measure at issue requires the MOU signatories to commit to achieving a level of indigenization of components up to a minimum level of 50% in the third year or earlier and 70% in the fifth year or earlier, in order to obtain import licenses. To meet the indigenization requirement, car manufacturers must purchase Indian parts and components rather than imported goods. This provides an incentive to purchase local products. Such a requirement 'modifies the conditions of competition between the domestic and imported products' and therefore affects the internal sale, offering for sale, purchase and use of imported parts and components in the Indian market within the meaning of Article III:4 of the GATT 1994".



7.199. Por fim, é necessário determinar se a medida confere tratamento menos favorável para produtos importados. Para determinar se os produtos importados são tratados de forma menos favorável que os produtos domésticos, o Painel é obrigado a examinar se a medida indiana modifica as condições de concorrência no mercado indiano em detrimento dos produtos importados. O Órgão de Apelação afirmou em *Korea - Beef* que "conceder tratamento "não menos favorável" significa (...) conceder condições de concorrência não menos favorável ao produto importado que a seu similar nacional"<sup>217</sup>.

7.201. Como observado anteriormente, a própria natureza do requisito de indigenização gera um incentivo para comprar e usar produtos nacionais e, portanto, cria um desincentivo para usar produtos importados similares. Essa exigência é mais do que provável que tenha algum efeito sobre as escolhas dos fabricantes quanto à origem das peças e componentes a serem utilizados na fabricação de veículos automotores, uma vez que eles precisam ter em conta a exigência de utilização de uma determinada proporção de produtos de origem nacional. Os fabricantes de automóveis são obrigados a comprar certa quantidade de peças e componentes que são de origem indiana pela simples razão de que essa é a única forma de cumprir a exigência de indigenização. Esse valor aumenta durante um período de tempo e, portanto, o mesmo acontece com o desincentivo à utilização de componentes importados. Os fabricantes de automóveis não são, portanto, livres para optar por comprar peças e componentes importados em vez de peças e componentes domésticos acima de determinada proporção. Nessas circunstâncias, os produtos importados não podem concorrer em condições de igualdade com peças e componentes de origem indiana, uma vez que o requisito de indigenização estabelece explicitamente o percentual de peças e componentes nacionais que devem ser usados<sup>218</sup>.

---

<sup>217</sup> "7.199 Finally, it is necessary to determine whether the measure is such as to accord less favourable treatment to the imported goods. In determining whether imported products are treated less favourably than domestic products, the Panel is obliged to examine whether the Indian measure modifies the conditions of competition in the Indian market to the detriment of imported products. The Appellate Body stated in *Korea-Beef* that [a] ccording treatment 'no less favourable' means (...) according conditions of competition no less favourable to the imported product than to the like domestic product".

<sup>218</sup> "7.201 As noted previously, the very nature of the indigenization requirement generates an incentive to purchase and use domestic products and hence creates a disincentive to use like imported products. This requirement is more than likely to have some effect on manufacturers' choices as to the origin of parts and components to be used in manufacturing automotive vehicles, since they need to take into account the requirement to use a certain proportion of products of domestic origin. Car manufacturers are required to purchase a certain amount of parts and components that are of Indian origin for the simple reason that this is the only way to meet the



7.202. *Tal exigência modifica claramente as condições de concorrência de peças e componentes nacionais e importados no mercado indiano em favor dos produtos nacionais. Por conseguinte, o Painel conclui que o requisito de indigenização previsto na Portaria No. 60 e incorporado aos MOUs, ao determinar que os fabricantes usem porcentuais específicos de peças e componentes de origem nacional, afeta a venda interna de produtos importados similares e oferece a esses produtos importados tratamento menos favorável do que o concedido aos produtos similares de origem nacional*<sup>219</sup>.

O Painel, portanto, não deixou quaisquer dúvidas quanto à inconsistência do requisito de indigenização com o art. III. 4 do GATT 1994.

Como mencionado anteriormente, o Painel não tratou da questão do balanceamento de divisas por meio do equilíbrio entre importação dos kits CKD/SKD e componentes e o valor das exportações de automóveis e componentes automotivos à luz do art. XI.1, que dispõe sobre restrições quantitativas. Deteve-se sobre o art. III.4. Concluiu, igualmente sem deixar dúvidas, que também essa exigência era inconsistente com o art. III. 4:

7.308. *Ao exigir que o comprador de um kit importado ou componente assumira uma obrigação adicional de exportar carros ou componentes de valor igual quando ocorrem tais compras internas, a exigência de equilíbrio comercial cria um desincentivo à compra desses produtos e, conseqüentemente, os torna mais difíceis de ser comercializados no mercado interno. Esse elemento da obrigação de equilibrar o comércio, portanto, nitidamente concede tratamento menos favorável a esses produtos importados do que produtos similares de origem nacional, na acepção do art. III:4 do GATT 1994*<sup>220</sup>.

---

*indigenization requirement. This amount increases over a period of time and hence so too does the disincentive to the use of imported components. Car manufacturers are thus not free to choose to purchase imported parts and components over domestic parts and components in excess of a certain proportion. In these circumstances, imported products cannot compete on an equal footing with Indian-origin parts and components because the indigenization requirement explicitly sets out the percentage of domestic parts and components that must be used*".

<sup>219</sup> "7.202 Such a requirement clearly modifies the conditions of competition of domestic and imported parts and components in the Indian market in favour of domestic products. The Panel therefore finds that the indigenization requirement foreseen in Public Notice No. 60 and incorporated in the MOUs signed thereunder, by requiring manufacturers to use specified percentages of parts and components of domestic origin is a requirement affecting the internal sale of like imported products, and which affords these imported products less favourable treatment than that accorded to like products of national origin".

<sup>220</sup> "7.308 By requiring that the purchaser of an imported kit or component take on an additional obligation to export cars or components of equal value when such domestic



Em 14 de Março de 2002, o OA foi comunicado pela Índia que, nos termos do art. 30 (1) dos Procedimentos de Trabalho para Apelação, seu recurso estava sendo retirado. Os relatórios foram adotados pelo OSC em 5 de abril de 2002. Em 6 de Novembro de 2002, informou que havia cumprido plenamente as recomendações do Painel de extinguir os requisitos de conteúdo local e de balanceamento ou equilíbrio comercial ou de divisas.

### 3.5 CHINA – MEASURES AFFECTING IMPORTS OF AUTOMOBILE PARTS (CHINA – AUTO PARTS)

**Demandantes:** Comunidades Europeias (União Europeia), Canadá e Estados Unidos

**Demandado:** China

**Casos:** DS339, DS340, DS342<sup>221</sup>.

**Breve Resumo:** O caso apresenta uma intrincada e complexa legislação adotada pelo governo chinês com o intuito de, na prática, inviabilizar completamente a importação de autopeças de automóveis. Os fabricantes locais ficaram sujeitos a medidas muito mais rigorosas do que aquelas examinadas nos casos anteriores

As Comunidades Europeias, Canadá e EUA alegaram que as medidas chinesas estavam em desacordo com os arts. II, III: 2, III:4 e III:5 do GATT 1994, TRIMs, Acordo SMC, o Acordo Constitutivo da OMC e o Protocolo de Acesso da China. O Painel, tendo em vista o princípio de economia judicial, deixou de examinar as alegações referentes ao TRIMs, SMC e GATT art. III: 5.

#### 3.5.1 Fatos

Tratou-se de medidas adotadas pela China em desacordo com suas obrigações de abertura de mercado nacional, redução tarifária e de eliminação de requisitos de conteúdo local em relação a seu setor automobilístico.

---

*purchases occur, the trade balancing requirement creates a disincentive to the purchase of these products, and consequently makes them more difficult to dispose of on the internal market. This element of the trade balancing obligation therefore distinctly accords less favorable treatment to these imported products than to like products of domestic origin, within the meaning of Article III:4 of GATT 1994”.*

<sup>221</sup> Todos os documentos pertinentes ao caso China – Measures Affecting Imports of Automobile Parts, inclusive os trechos selecionados dos Relatórios, podem ser acessados em <[https://www.wto.org/english/tratop\\_e/dispu\\_e/cases\\_e/ds342\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds342_e.htm)>. Acesso em: 02 fev. 2016.



Tais medidas impunham encargos internos discriminatórios sobre autopeças importadas se os veículos fabricados na China que viessem a utilizá-las ultrapassassem determinados limites máximos de conteúdo estrangeiro. Isso elevava o custo de utilização de produtos estrangeiros em relação a seus similares nacionais.

As seguintes medidas foram identificadas pelos demandantes: (i) "Política sobre o Desenvolvimento da Indústria Automotiva ("Ordem de Política Automotiva 8"); (ii) "Regras Administrativas sobre a Importação de Peças de Automóveis Caracterizadas como Veículos Completos" ("Decreto 125"); e (iii) "Regras sobre Verificação de Peças Automotivas Importadas Caracterizadas como Veículos Completos" ("Anúncio 4").

Em linhas gerais, essa legislação fixou critérios para determinação da imposição de tributos sobre autopeças com tarifa equivalente a que seria aplicada na importação de um veículo completo. As autopeças importadas usadas em veículos cuja fabricação excedesse determinado limite, em valor ou quantidade, estariam sujeitas à mesma cobrança que seria devida caso o produtor tivesse importado um veículo completo, normalmente 25% do seu valor. Por outro lado, se as peças importadas não fossem caracterizadas como veículos completos, a tarifa aplicada seria de 10% em média. A verificação sobre se as autopeças importadas preenchiam esses requisitos era feita após sua instalação ou montagem nos veículos.

A montagem de um veículo era "considerada como importada" e, assim, sujeita à aplicação da tarifa mais elevada, se: (i) o preço agregado de peças importadas fosse 60% ou mais que o valor total da montagem; (ii) fosse utilizado mais do que um determinado número de "peças-chave"; ou (iii) o veículo fosse montado a partir de um conjunto completo de peças importadas.

Além disso, se o fabricante produzisse um veículo que utilizasse peças importadas – caracterizadas como veículos completos – seria obrigado a pagar uma tarifa complementar sobre todas as peças importadas incorporadas ao veículo (ou seja, não apenas as peças importadas consideradas "Conjuntos Considerados Importados"). O valor cobrado geralmente equivalia a uma tarifa de 10% sobre as peças de automóvel mais um custo adicional interno de 15%.

Outras exigências administrativas foram impostas aos fabricantes de veículos e autopeças, no caso destas serem importadas e utilizadas em seu processo de fabricação.

Tratava-se de um regime administrativo especialmente oneroso, que não se aplicava a fabricantes de veículos que usassem autopeças exclusivamente chinesas. Os fabricantes deveriam: (i) realizar uma auto-avaliação em seus veículos para determinar se a quantidade ou o valor das



autopeças importadas resultava em peças caracterizadas como "veículos completos" para fins tarifários; (ii) apresentar e arquivar documentos junto às autoridades alfandegárias que identificassem a quantidade e o valor das peças importadas efetivamente incorporadas na fabricação de um veículo; (iii) solicitar e se submeter à verificação, pelas autoridades alfandegárias, de sua autoavaliação ou do primeiro lote de veículos produzidos; e (iv) antes de importar as peças, fornecer às autoridades alfandegárias uma garantia geral para um modelo de veículo que utilizasse autopeças caracterizadas como veículos completos.

Havia outros requisitos específicos, tais como, no caso de modificações ao modelo de veículo que utilizava autopeças importadas, comunicar e atualizar as autoridades alfandegárias sobre todos os registros relacionados ao regime administrativo, o que limitava a capacidade dos fabricantes de veículos de alterar seus fornecedores. Por fim, os fabricantes deveriam ainda rastrear a cadeia de fornecimento para determinar se os conjuntos individuais e peças-chave seriam tratados como importados para fins tarifários. Os fabricantes de peças e fornecedores ficavam obrigados, portanto, a manter registros da quantidade, do tipo e custo de peças importadas incorporadas em um veículo fabricado.

### 3.5.2 Análise do relatório do Painel

O Painel, como não poderia deixar de ser, concluiu que as autopeças importadas estavam sujeitas a uma complexa rede de exigências e requisitos legais não aplicados a produtos chineses similares, o que acabava por distorcer as condições de concorrência no mercado. Considerou a legislação chinesa inconsistente com suas obrigações na OMC, dentre as quais as referentes às disposições do art. III:4 do GATT 1994, por conferir tratamento menos favorável a autopeças importadas.

Segundo o Painel, três condições foram preenchidas para que chegasse a tal conclusão: (i) os produtos importados e nacionais em questão eram similares; (ii) tratava-se de instrumentos normativos (lei, regulamento e exigências) relacionados com a venda, oferta para venda, compra, transporte, distribuição e utilização no mercado interno; e (iii) os produtos importados recebiam tratamento menos favorável que o concedido aos produtos nacionais similares.

No que diz respeito à primeira dessas condições, lembrou:

*7.230 Para o art. III:4 ser aplicado, duas coisas são primeiramente necessárias. Uma, os produtos nacionais e importados devem ser "similares". Outra, a lei, regulamento ou exigência devem "afetar" a*



venda interna, oferta para venda, compra, transporte, distribuição ou uso de produtos similares. Uma vez configurados esses dois elementos, a obrigação de conceder tratamento não menos favorável se aplica<sup>222</sup>.

7.234 Observamos(...) que o Órgão de Apelação concluiu que o âmbito de aplicação "similar" no art. III:4 é mais amplo do que o âmbito do "similar" no art. III: 2, primeira frase, do GATT 1994<sup>223</sup>.

No tocante ao enquadramento na condição "lei, regulamento ou exigência", na acepção do art. III:4, ponderou:

7.241 As medidas em causa impõem vários procedimentos administrativos a todos os fabricantes de automóveis que pretendam usar autopeças importadas. Essas exigências administrativas envolvem *inter alia* várias obrigações antes, durante e após a importação das peças de automóvel afetadas pelas medidas, tais como a autoavaliação, o registro de modelos de veículos com a CGA, a colocação de *bounds* e verificações após montagem e re-verificações em caso de mudanças nas combinações ou valor das peças vis-à-vis as peças nacionais. Portanto, a Política de Ordem 8, o Decreto 125 e o Anúncio 4 são "leis ou regulamentos", na acepção do art. III:4 do GATT 1994<sup>224</sup>.

7.251 Portanto, somente "leis, regulamentos e exigências" que afetam "a oferta de venda interna para venda, compra, transporte, distribuição ou uso" estão sujeitos às disciplinas previstas no art. III:4 do GATT. O Órgão de Apelação explicou que o sentido comum da palavra "afetando" implica que uma medida também tem "um efeito sobre" e, portanto, indica um âmbito de aplicação amplo, que é de âmbito mais vasto do que termos como "regulamentar" ou "administrar". Além

<sup>222</sup> "7.230 For Article III:4 to apply two things are first required. First the domestic and imported products must be 'like'. Second, the law, regulation, or requirement must 'affect' the internal sale, offering for sale, purchase, transportation, distribution, or use of the like products. Only once those two elements are established does the obligation to afford no less favourable treatment apply".

<sup>223</sup> "7.234 We recall our conclusion above at paragraph 7.217 that, under the measures, auto parts of domestic and foreign origin are like products within the meaning of Article III:2 of GATT 1994. We also note that the Appellate Body has found that the scope of 'like' in Article III:4 is broader than the scope of 'like' in Article III:2, first sentence, of the GATT 1994".

<sup>224</sup> "7.241 The measures at issue impose various administrative procedures on any automobile manufacturers who intend to use imported auto parts. These administrative requirements involve *inter alia* several obligations before, during and after the importation of the auto parts affected by the measures, such as self-evaluation, registration of vehicle models with the CGA, placement of duty bonds and verifications after assembly and re-verifications in case of changes in the combinations or value of parts vis-à-vis domestic parts. Therefore, Policy Order 8, Decree 125 and Announcement 4 are "laws or regulations" within the meaning of the Article III:4 of the GATT 1994".



*disso, a palavra "afetam" no art. III:4 do GATT tem sido interpretada para cobrir não apenas as leis e regulamentos que regem diretamente as condições de venda ou compra, mas, também, quaisquer leis ou regulamentos que possam modificar negativamente as condições de concorrência entre produtos nacionais e importados*<sup>225</sup>.

*7.253 O art. III: 4 abrange, assim, todas as leis, regulamentos e exigências, incluindo aqueles que só se aplicam a produtos importados, que têm um efeito sobre "operações específicas, atividades e usos relacionados com produtos no mercado ("venda interna, oferta para venda, compra, transporte, distribuição ou uso")*<sup>226</sup>.

Finalmente, acerca do tratamento menos favorável aos fabricantes de veículos importadores de autopeças, o Painel também deixou muito claro que a legislação chinesa era discriminatória:

*7.269 Portanto, a nosso ver, ao sujeitar as autopeças importadas aos procedimentos administrativos não enfrentados pelos produtos nacionais similares, o que poderia causar um atraso substancial em todas as operações de montagem a partir do lançamento de um novo modelo até a verificação pelo Centro de Verificação, as medidas modificam as condições de concorrência no mercado da China em detrimento das autopeças importadas*<sup>227</sup>.

*7.270 Além disso, encontramos acima que, para as autopeças importadas cumprirem os critérios para a determinação de caráter essencial no âmbito das medidas, elas são avaliadas com base na montagem final*

<sup>225</sup> "7.251 Therefore, only 'laws, regulations and requirements' which affect 'the internal sale offering for sale, purchase, transportation, distribution or use' are subject to the disciplines under Article III:4 of the GATT. The Appellate Body has further explained that the ordinary meaning of the word 'affecting' implies that a measure also has 'an effect on' and thus indicates a broad scope of application, which is wider in scope than such terms as 'regulating' or 'governing'. Furthermore, the word 'affecting' in Article III:4 of the GATT has been interpreted to cover not only laws and regulations which directly govern the conditions of sale or purchase but also any laws or regulations which might adversely modify the conditions of competition between domestic and imported products."

<sup>226</sup> "7.253 Article III:4 thus covers all laws, regulations and requirements, including those which only apply to imported products, that have an effect on specific transactions, activities and uses relating to products in the marketplace ('internal sale, offering for sale, purchase, transportation, distribution or use')."

<sup>227</sup> "7.269 Therefore, in our view, by subjecting imported auto parts to the administrative procedures not faced by like domestic products, which could cause a substantial delay throughout the entire assembly operations from the launching of a new model to the verification by the Verification Centre, the measures modify the conditions of competition in China's market to the detriment of imported auto parts".



*das autopeças, e isso, inevitavelmente, influencia a escolha de um fabricante de automóveis entre autopeças nacionais e importadas se ele desejar evitar os procedimentos administrativos em questão. Em outras palavras, os fabricantes de automóveis devem assegurar que as autopeças importadas usadas na montagem de veículos automóveis não preencham qualquer dos critérios no âmbito das medidas para evitarem estar sujeitos aos procedimentos administrativos impostos pelas medidas. Em resumo, os critérios para a determinação do caráter essencial estabelecido nas medidas e a aplicação dos critérios após a montagem final dos veículos a motor não só estabelecem uma distinção formal entre autopeças importadas e autopeças nacionais similares, como também essa diferença formal tem uma importância substancial na medida em que cria um desincentivo para os fabricantes de automóveis utilizarem autopeças importadas<sup>228</sup>.*

*7.271 Essa "análise cuidadosa das medidas controvertidas e das suas implicações no mercado" mostra que os procedimentos administrativos, bem como a aplicação dos critérios para a determinação de caráter essencial, tal como definido pela China com base na montagem final, concedem tratamento menos favorável às autopeças importadas do que para as autopeças domésticas<sup>229</sup>.*

Em suma, ficou evidente para o Painel que os procedimentos administrativos impostos sobre os fabricantes de veículos utilizando autopeças importadas, bem como os critérios estabelecidos nas medidas legais pertinentes, criavam um incentivo para o uso de produtos chineses em vez de autopeças importadas, afetando a venda interna, oferta

<sup>228</sup> "7.270 Furthermore, we found above that whether imported auto parts meet the criteria for the essential character determination under the measures is assessed based on the final assembly of auto parts, and it inevitably influences an automobile manufacturer's choice between domestic and imported auto parts if it wishes to avoid the administrative procedures at issue. In other words, auto manufacturers must ensure that imported auto parts used in the assembly of motor vehicles do not meet any of the criteria under the measures to avoid being subject to the administrative procedures imposed under the measures. In sum, the criteria for the essential character determination set out in the measures and the application of the criteria after the final assembly of motor vehicles not only draw a formal distinction between imported auto parts and like domestic auto parts, but this formal difference also has a substantive importance in that it creates a disincentive for auto manufacturers to use imported auto parts".

<sup>229</sup> "7.271 This 'careful analysis of the contested measures and of its implications in the marketplace', shows that the administrative procedures as well as the application of the criteria for the essential character determination as defined by China based on the final assembly, accord less favourable treatment to imported auto parts than to domestic auto parts".



para venda, compra, transporte, distribuição ou utilização na acepção do art. III:4 do GATT 1994.

O Painel esclareceu ainda que suas decisões ao amparo do art. III:4 teriam efeito para suas conclusões quanto às violações ao TRIMs, conforme já havia se manifestado nos casos *Canada – Autos* e *India – Autos*.

### 3.5.3 Análise do relatório do Órgão de Apelação

O OA manteve a conclusão do Painel de que as medidas do governo chinês contestadas pelos demandantes eram incompatíveis com o art. III:4, pois concediam às autopeças importadas tratamento menos favorável ao aplicado aos produtos similares chineses.

Ressaltou que as medidas criavam um incentivo a que os fabricantes limitassem o uso de autopeças importadas e adquirissem autopeças chinesas. Além disso, as medidas contidas na legislação chinesa impunham procedimentos administrativos onerosos que poderiam ser evitados por completo, caso determinado fabricante decidisse utilizar apenas autopeças chinesas, o que, indiscutivelmente, afetava as condições de concorrência para autopeças importadas no mercado interno chinês:

*195. Voltando às circunstâncias do presente caso, nota-se que as medidas em causa estabelecem limites para determinar quando autopeças importadas serão caracterizadas como veículos completos. A utilização por um fabricante de automóveis, em um determinado modelo de veículo, de certos conjuntos-chave ou combinações de conjuntos que são importados significa que uma cobrança maior (25 por cento) será devida sobre todas as peças importadas, o que não aconteceria se essas combinações de conjuntos importados não fossem utilizadas e os limites não fossem ultrapassados, caso em que todas as peças importadas utilizadas no modelo de veículo estariam sujeitas a apenas uma cobrança de 10%. Isso cria um incentivo para que os fabricantes limitem seu uso de peças importadas em relação a peças nacionais. Além disso, as medidas em causa no presente litígio impõem procedimentos administrativos, e atrasos associados, sobre fabricantes de automóveis que utilizam peças importadas, que poderiam ser totalmente evitados se estes utilizassem autopeças exclusivamente nacionais. Esses incentivos “afetam” as condições de concorrência para autopeças importadas no mercado interno chinês<sup>230</sup>.*

<sup>230</sup> “195. Returning to the circumstances of this case, we note that the measures at issue set out specific thresholds for determining when imported auto parts will be characterized as complete vehicles. The use by an automobile manufacturer, in a given vehicle model, of certain key assemblies or combinations of assemblies that are imported means that a higher (25 per cent) charge will be payable on all imported parts



O relatório foi adotado pelo OSC em 12 de janeiro de 2009. Em reunião do OSC em 11 de fevereiro de 2009, a China informou sua intenção de adotar as recomendações e as conclusões dos órgãos adjudicantes da OMC. Em 1º de setembro de 2009, anunciou que havia eliminado as medidas discriminatórias à importação de autopeças importadas.

### 3.6 CANADÁ – MEASURES RELATING TO EXPORTS OF WHEAT AND TREATMENT OF IMPORTED GRAIN (CANADA – WHEAT EXPORTS AND GRAIN EXPORTS)

**Demandante:** Estados Unidos

**Demandado:** Canadá

**Casos:** DS276<sup>231</sup>

**Breve Resumo:** Além de medidas restritivas à exportação de trigo, o governo canadense adotou práticas discriminatórias contra a importação de grãos para o país. Segundo os Estados Unidos, as restrições à importação eram inconsistentes com o art. III. 4 do GATT 1994 e o Acordo TRIMs.

#### 3.6.1 Fatos

O contencioso envolveu questionamentos acerca da legalidade de duas categorias de medidas relativas ao comércio de trigo e grãos no Canadá. A primeira categoria em questão dizia respeito às exportações de trigo, ou seja, ao regime de exportação tal como operado pela “Canadian Wheat Board” (“CWB”), autoridade canadense responsável pelas operações e pela regulamentação do comércio de trigo. A CWB possuía diversos privilégios, entre os quais o direito exclusivo de compra e venda de trigo canadense para exportação.

---

*than would be the case if those combinations of imported assemblies were not used and the thresholds were not met, in which case any imported parts used in the vehicle model would be subject to only a 10 per cent duty. This creates an incentive for manufacturers to limit their use of imported parts relative to domestic parts. In addition, the measures at issue in this dispute impose administrative procedures, and associated delays, on automobile manufacturers using imported parts, which could be avoided entirely if a manufacturer were to use exclusively domestic auto parts. These incentives 'affect' the conditions of competition for imported auto parts on the Chinese internal market”.*

<sup>231</sup> Todos os documentos pertinentes ao caso Canada – Measures relating to exports of wheat and treatment of imported grain, inclusive os trechos selecionados dos Relatórios, podem ser acessados em <[https://www.wto.org/english/tratop\\_e/dispu\\_e/cases\\_e/ds276\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds276_e.htm)>. Acesso em: 02 mar. 2016.

A segunda categoria, examinada abaixo, compreendia determinados requisitos relacionados com a importação de grãos para o Canadá. Entre as diversas medidas destacavam-se o sistema para manuseio de grãos a granel<sup>232</sup>, o estabelecimento de um teto para receita ferroviária<sup>233</sup> e um programa de alocação de carros ferroviários para produtores do Canadá<sup>234</sup>. Tais medidas foram consideradas inconsistentes com o art. III do GATT 1994.

### 3.6.2 Análise do relatório do Painel

Em sua análise sobre se a Seção 57 (c) do Canada Grain Act concedia tratamento menos favorável aos grãos importados afetando a concorrência com os grãos produzidos localmente, o Painel afirmou:

*6.185 Nós examinamos primeiro se a Seção 57 (c) afeta negativamente as oportunidades de concorrência de importados grãos vis-à-vis os grãos similares nacionais. Notamos que a jurisprudência do GATT/OMC confirma a ideia de que a imposição de requisitos adicionais ou extras sobre produtos importados, em comparação com produtos nacionais, constitui tratamento menos favorável. No presente caso, a Seção 57 (c) do Canada Grain Act proíbe o recebimento de grãos estrangeiros a menos que autorizados, enquanto grãos nacionais idênticos aos estrangeiros em todos os aspectos, exceto sua origem, não estão sujeitos à exigência de autorização contida na Seção 57 (c). Por outro lado, nem o Canada Grain Act nem qualquer outro instrumento jurídico trazido à atenção do Painel no presente processo contém um requisito aplicável aos grãos nacionais equivalente ao requisito de autorização de recebimento aplicável ao grão similar estrangeiro nos termos da seção 57 (c). Portanto, ao impor um requisito aos grãos estrangeiros que não é aplicável aos grãos similares nacionais, a Seção 57 (c) trata grãos importados menos favoravelmente do que os grãos similares nacionais. Na verdade, o fato de que grãos importados não possam ser recebidos em um elevador sem autorização prévia nega a*

<sup>232</sup> Estabelecida nos termos do art. 57 da Canada Grain Act (também referido como "CGA") e art. 56 do Canada Grain Regulations ("Regulamentos"). Especificamente, o art. Seção 57 (c) da CGA referia-se ao recebimento de grãos estrangeiros em elevadores de grãos canadenses e a Seção 56 (1) do Regulamento à mistura de grãos canadenses e estrangeiros em elevadores de transferência canadenses.

<sup>233</sup> Criado nos termos do art. 150 da Canadá Lei Transporte ("CTA"). As Seções 150 (1) e 150 (2) do CTA impunham um limite para as receitas que poderiam ser obtidas por certas empresas ferroviárias para o transporte de grãos do Canadá Ocidental.

<sup>234</sup> Criado pelo art. 87 da CGA. Seção 87 da CGA autorizava os produtores de grãos a se candidatar a um vagão de trem para receber e transportar tais grãos a um elevador ou para um consignatário.



grãos importados oportunidades competitivas que estão disponíveis aos grãos similares nacionais<sup>235</sup>.

6.209 O Painel observa que, no presente caso, pode haver razões legítimas para o Canadá tratar grãos nacionais e importados similares de forma diferente, por exemplo, porque este último não foi submetido ao sistema de garantia de qualidade canadense que impõe certas restrições e condições ao grão canadense, inclusive com relação à produção. No entanto, como o Órgão de Apelação decidiu em *Korea - Various Measures on Beef*, uma diferença de tratamento entre produtos importados e produtos similares nacionais não deve resultar em que produtos importados sejam tratados de forma menos favorável<sup>236</sup>.

Vale mencionar também a análise do Painel quanto às implicações do teto da receita ferroviária em relação ao tratamento concedido aos grãos importados:

6.348. Assim, pensamos que, em algumas circunstâncias, e para os movimentos com origem e destino dentro do âmbito geográfico do teto máximo de receitas, taxas de transporte mais baixas seriam cobradas para grão canadense ocidental do que seriam para grãos importados, mesmo que estes fossem transportados na mesma rota em condições semelhantes. Em outras palavras, para os movimentos efetuados pelas ferrovias

<sup>235</sup> "6.185 We examine first whether Section 57(c) adversely affects the competitive opportunities of imported grain vis-à-vis like domestic grain. We note that GATT/WTO jurisprudence supports the view that the imposition of additional, or extra, requirements on imported products as compared to like domestic products constitutes less favourable treatment. In the present case, Section 57(c) of the Canada Grain Act, on its face, prohibits receipt of foreign grain unless authorized, whereas domestic grain that is identical to foreign grain in all respects except for origin is not subject to the authorization requirement contained in Section 57(c). In contrast, neither the Canada Grain Act nor any other legal instrument that has been brought to the attention of the Panel in these proceedings contains a requirement applying to domestic grain that is equivalent to the receipt authorization requirement that is applicable to like foreign grain pursuant to Section 57(c). Therefore, by imposing a requirement on foreign grain which is not applicable to like domestic grain, Section 57(c), on its face, treats imported grain less favourably than like domestic grain. Indeed, the fact that imported grain may not be received into an elevator without prior authorization, denies imported grain competitive opportunities that are available to like domestic grain".

<sup>236</sup> "6.209 The Panel notes that, in the present case, there may be legitimate reasons for Canada to treat domestic grain and like imported grain differently, for example, because the latter has not been subjected to the Canadian quality assurance system, which imposes certain restrictions and conditions on Canadian grain, including with respect to production. However, as the Appellate Body found in *Korea - Various Measures on Beef*, different treatment as between imported products and like domestic products must not result in the imported products being treated less favourably".



*designadas e totalmente dentro do âmbito geográfico do teto máximo de receitas, o teto de receitas afeta negativamente as oportunidades competitivas de grãos importados à medida que vai, em alguns casos, torná-los mais caros para o transporte de grãos importados por via férrea. Por isso, consideramos que, pelo menos em alguns casos, as seções 150 (1) e 150 (2) irão resultar em um tratamento menos favorável concedido aos grãos importados do que ao grão canadense ocidental*<sup>237</sup>.

*6.354. O Painel observa que(...) não é necessário demonstrar efeitos prejudiciais ao comércio efetivos ao comércio na verificação de uma violação ao art. III: 4, visto que o art. III: 4 protege condições de concorrência e não os efeitos sobre o comércio. Lembramos ainda que, de acordo com a jurisprudência sobre o art. III do GATT/OMC, o simples fato de um produto importado estar exposto a um risco de discriminação é suficiente para concluir que ele foi tratado de forma menos favorável (...)*<sup>238</sup>

As recomendações do Painel quanto às violações ao art. III:4 não foram alteradas pelo OA. Os relatórios foram adotados pelo OSC em 27 de setembro de 2004. Na reunião do OSC em 18 de outubro de 2004, o Canadá afirmou que iria implantar as recomendações de alteração à sua legislação. Na reunião do OSC de 31 de agosto de 2005, o Canadá anunciou que já havia realizado tais alterações.

### 3.7 TURKEY – MEASURES AFFECTING THE IMPORTATION OF RICE (TURKEY – RICE)

**Demandante:** Estados Unidos

**Demandado:** Turquia

<sup>237</sup> “6.348 Accordingly, we think that, in some circumstances, and for movements originating and terminating within the geographical scope of the revenue cap, lower transportation rates would be charged for Western Canadian grain than for like imported grain, even if the latter were transported on the same route under like conditions. In other words, for movements effectuated by the prescribed railways and entirely within the geographical scope of the revenue cap, the revenue cap adversely affects the competitive opportunities of imported grain inasmuch as it will, in some instances, make it more costly to transport imported grain by rail. Therefore, we consider that, at least in some instances, Sections 150(1) and 150(2) will result in less favourable treatment being accorded to imported grain than to like Western Canadian grain”.

<sup>238</sup> “6.354 The Panel notes that... it is not necessary to demonstrate actual adverse trade effects in establishing a violation of Article III:4 since Article III:4 protects conditions of competition and not trade effects. We also recall that, according to GATT/WTO jurisprudence on Article III:4, the mere fact that an imported product is exposed to a risk of discrimination is sufficient to conclude that it has been treated less favourably. (...)”.



**Caso:** DS334<sup>239</sup>.

**Breve Resumo:** Nesse caso, o Painel entendeu que medidas do governo da Turquia estabelecendo a necessidade de aquisição de determinada quantidade de arroz produzido localmente como condição para obter o benefício de redução tarifária na importação eram inconsistentes com o art. III. 4 do GATT 1994.

### 3.7.1 Fatos

Tratou-se de restrições impostas à importação de arroz pela Turquia. A importação de arroz dos tipos *paddy*, *brown* e *milled* estava sujeita a tarifas gerais de 34%, 36% e 45%, respectivamente.

No entanto, a Turquia estabeleceu quotas tarifárias (Tariff-rate-Quotas – “TRQs”) para alguns períodos entre abril de 2004 e julho de 2006. Para participação no regime de quotas, os importadores deveriam obter uma licença de importação, adquirir determinada quantidade de arroz produzido no país, e obter um Certificado de Controle, tal como determinado pelo “Communiqué 2006/05”, republicado em 2007.

Os Estados Unidos sustentaram que a não concessão de licenças (ou seja, Certificados de Controle) para importar arroz com redução tarifária, a exigência de que os importadores deveriam adquirir quantidades específicas de arroz produzido localmente a fim de serem habilitados a importar arroz com níveis tarifários reduzidos por meio das quotas tarifárias, a administração dessas quotas e o regime de importação de modo geral, como aplicado pelas autoridades turcas, violava, dentre outros os arts. III:4 e art. 2.1 do TRIMs e sua lista anexa.

### 3.7.2 Análise do relatório do Painel

Os Estados Unidos afirmaram que a imposição de requisito de aquisição de determinada quantidade de arroz produzido localmente de modo a permitir que empresas pudessem importar com redução tarifária era inconsistente com o art. III:4 do GATT. Isso porque tal medida concedia tratamento menos favorável ao arroz importado com relação a seu similar turco ao afetar as condições de concorrência no mercado em questão.

---

<sup>239</sup> Todos os documentos pertinentes ao caso Turkey – Measures Affecting the Importation of Rice, inclusive os trechos selecionados dos Relatórios, podem ser acessados em: <[https://www.wto.org/english/tratop\\_e/dispu\\_e/cases\\_e/ds334\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds334_e.htm)>. Acesso em: 02 jan. 2016.

Nos moldes estabelecidos pelo OA, como visto em casos anteriores, o Painel efetuou sua análise buscando responder aos seguintes quesitos: (i) se os produtos importados e nacionais eram “produtos similares”; (ii) se as medidas aplicadas pela Turquia no âmbito das quotas tarifárias constituíam “lei, regulamento ou exigência” afetando sua venda interna, oferta para venda, compra, transporte, distribuição ou uso dos produtos e (iii) se o tratamento concedido aos produtos importados era menos favorável àquele conferido a seus similares nacionais.

Quanto ao primeiro quesito, o Painel não teve dificuldades em concluir que os produtos eram similares:

*7.214. Em qualquer caso, uma série de painéis manteve a opinião de que, quando a diferença de tratamento entre produtos nacionais e importados é baseada exclusivamente em sua origem, é correto tratar produtos como "similares", na acepção do art. III: 4. Nesse caso, não há necessidade de estabelecer a similaridade entre os produtos importados e nacionais em termos dos critérios tradicionais - ou seja, suas propriedades físicas, utilizações finais e gostos e hábitos dos consumidores<sup>240</sup>.*

No tocante ao segundo, após considerar as medidas postas em vigor pela Turquia “lei, regulamento ou exigência”, o Painel salientou que elas afetavam “sua venda interna, oferta para venda, compra, transporte, distribuição ou uso dos produtos”, ou seja, a concorrência:

*7.225 O Painel acredita que, se a exigência de compra de produto local teve o efeito de alterar a relação de concorrência entre o arroz importado e nacional, mesmo que com a finalidade de parcialmente compensar os benefícios concedidos por meio das TRQs, é difícil não constatar que esse requisito não tenha afetado a venda interna, oferta para venda, compra e uso de arroz importado. O requisito de compra nacional certamente "teve um efeito sobre" a relação de concorrência entre o arroz importado e interno, e, portanto, afetou as decisões dos operadores na compra de arroz importado e interno<sup>241</sup>.*

<sup>240</sup> “7.214 In any event, a number of panels have held the view that where a difference in treatment between domestic and imported products is based exclusively on the products' origin, it is correct to treat products as 'alike' within the meaning of Article III:4. In that case, there is no need to establish the likeness between imported and domestic products in terms of the traditional criteria – that is, their physical properties, end-uses and consumers' tastes and habit”.

<sup>241</sup> “7.225 The Panel believes that, if the domestic purchase requirement had the effect of altering the competitive relationship between imported and domestic rice, even for the



Com respeito ao último quesito, o Painel, também com base em posição já manifestada pelo OA, constatou a existência de tratamento discriminatório contra o arroz importado. Ressaltou que apenas importadores que adquirissem arroz produzido localmente poderiam receber o benefício das quotas tarifárias. A compra de arroz nacional era uma condição necessária para obtenção de tais benefícios:

7.234. *Em nossa opinião, como mencionado acima, a exigência de compra interna modificou as condições de concorrência no mercado turco em detrimento do arroz importado. A compra de arroz nacional concedia uma vantagem que a compra do produto similar importado não concedia, ou seja, a opção de comprar arroz importado com tarifas reduzidas*<sup>242</sup>.

7.238. (...) *O fato de que a compra de arroz nacional tenha dado essa opção para operadores na Turquia, uma opção que não seria obtida a partir da compra de arroz importado similar é, em si mesmo, um benefício que modificou as condições de concorrência no mercado turco em detrimento do arroz importado. Isto, independentemente de os operadores, em última análise, entenderem ser economicamente vantajoso ou não importar arroz no âmbito das TRQs*<sup>243</sup>.

Após concluir serem tais medidas inconsistentes com o art. III:4 do GATT, o Painel entendeu não ser necessário o exame do caso à luz do TRIMs.

O relatório foi adotado pelo OSC em 22 de outubro de 2007. Em 20 de novembro de 2007, a Turquia informou ao OSC que estava em processo de implantação das recomendações de modificação de sua legislação. Na reunião do OSC de 21 de outubro de 2008, a Turquia afirmou que havia tomado todas as providências necessárias.

---

*purpose of partially compensating for the benefits granted through the TRQs, it is difficult to see how this requirement did not affect the internal sale, offering for sale, purchase, and use of imported rice. The domestic purchase requirement certainly 'had an effect on' the competitive relationship between imported and domestic rice, and thus affected the decisions of operators on the purchase of imported and domestic rice".*

<sup>242</sup> "7.234 In our view, as mentioned above, the domestic purchase requirement modified the conditions of competition in the Turkish market to the detriment of imported rice. The purchase of domestic rice accorded an advantage that the purchase of the like imported product did not, i.e., the option to buy imported rice at reduced tariff rates".

<sup>243</sup> "7.238 (...) The fact that purchase of domestic rice gave that option to operators in Turkey, an option that would not accrue from the purchase of like imported rice, is in itself a benefit that modified the conditions of competition in the Turkish market to the detriment of imported rice. This is irrespective of whether operators ultimately found it economically advantageous or not to import rice under the TRQs".

3.8

## ARGENTINA – MEASURES AFFECTING THE IMPORTATION OF GOODS (ARGENTINA – IMPORT MEASURES)

**Demandantes:** União Europeia, Japão e Estados Unidos

**Demandado :** Argentina

**Casos:** DS438, DS444, DS445<sup>244</sup>.

**Breve Resumo:** Os casos em disputa envolveram medidas não consubstanciadas em lei ou regulamento, mas por uma complicada combinação de exigências feitas pelo governo da Argentina para que operadores econômicos pudessem importar produtos de diversos setores. Dentre outros, os demandantes questionaram a legalidade das medidas em face dos arts. III.4 do GATT 1994 e 2.1 do TRIMs.

### 3.8.1 Fatos

Trata-se de complexas e intrincadas medidas adotadas pela Argentina com o intuito de restringir importações. Tais medidas abrangem diversos setores econômicos (incluindo alimentos, automóveis, medicamentos e vestuário). Podem ser separadas em “Requisitos Relacionados com o Comércio” (TRRs) e “Declaração Juramentada Antecipada de Importação” (DJAI).

Sob os TRRs, operadores econômicos da Argentina somente são autorizados a importar determinados produtos se atingirem saldo comercial específico ou excedente de exportação. Os TRRs não estão previstos em lei, regulamento ou ato administrativo. São estabelecidos por meio de acordos assinados entre empresas específicas e o governo argentino.

Foram identificados cinco tipos de ações que o governo argentino exige dos operadores econômicos: (i) exportações devem ter um valor igual ou maior que o valor das importações realizadas (requisito “um-para-um”); (ii) limitação do volume das importações ou do preço dos produtos importados (exigência de redução de importação); (iii) nível mínimo de conteúdo local, com concessão de incentivos fiscais e empréstimos em condições favoráveis; (iv) aumento de investimentos na Argentina, incluindo instalações de produção, como condição para importar; e

<sup>244</sup> Todos os documentos pertinentes ao caso Argentina – Measures Affecting the Importation of Goods, inclusive os trechos selecionados dos Relatórios, podem ser acessados em <[https://www.wto.org/english/tratop\\_e/dispu\\_e/cases\\_e/ds438\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds438_e.htm)> Acesso em: 02 fev. 2016.



(v) restrição de repatriação de capital, ou seja, não-transferência de lucros ao exterior.

Existiam também evidências de que compromissos de não-repatriação de lucros haviam sido impostos em conjunto com o requisito "um-para-um" ou nível mínimo de conteúdo local. Essas combinações foram encontradas em acordos entre o governo argentino e vários fabricantes de caminhões, automóveis, máquinas agrícolas e de mineração.

Como os TRRs não são escritos e a combinação de exigências impostas pela Argentina varia conforme os operadores econômicos sem se levarem em conta critérios conhecidos, não há certeza sobre quando eles serão adotados ou se serão temporários ou permanentes. A combinação de requisitos impostos individualmente aos operadores econômicos em determinado momento depende de suas características e da necessidade de implantação de política de substituição de importações ou de redução ou eliminação de déficits comerciais do país.

A DJAI, estabelecida pela Administração Federal da Receita Pública (AFIP), foi adotada pela Resolução Geral 3252/2012237, e entrou em vigor em 1º de fevereiro de 2012. Para obter uma DJAI, quase todos os potenciais importadores na Argentina têm de apresentar uma solicitação antes de uma operação de importação contendo diversas e detalhadas informações.

### 3.8.2 Análise do relatório do Painel

Alegou-se que a exigência de incorporar conteúdo local era incompatível com o art. III:4 do GATT de 1994. Os operadores econômicos deveriam utilizar produtos nacionais, em vez de produtos importados, para atingir certo nível de conteúdo local e obter certos benefícios fiscais ou empréstimos em condições favoráveis.

O Painel, em seu exame, adotou os quesitos de casos anteriores, como os do caso Turkey – Rice, para verificar possíveis violações ao art. III:4 do GATT 1994.

Quanto à similaridade, o Painel lembrou que, quando origem é o único fator de distinção entre produtos importados e nacionais, não há necessidade de se realizar uma análise de similaridade com base nos critérios tradicionalmente utilizados:

*6.275. A exigência de conteúdo local concentra-se na origem do produto. A única característica distintiva entre um produto importado e um nacional, em termos da aplicação dessa exigência, é sua origem.*

*Apenas o uso de produtos nacionais permitirá a um produtor cumprir a exigência de conteúdo local feita pelo governo argentino*<sup>245</sup>.

Quanto à natureza das medidas:

6.279. *Em uma série de discursos do Presidente da Argentina, bem como em notícias publicadas em sites do governo, a exigência de conteúdo local tem sido apresentada como uma política que o governo argentino tem sistematicamente implantado, impondo aos importadores que se envolvam em planos de substituição de importações, e concedendo incentivos fiscais e empréstimos em condições favoráveis a operadores econômicos que atingem certo nível de conteúdo local. O PEI 2020 considera a substituição de importações como um dos pilares da política macroeconômica da Argentina*<sup>246</sup>.

6.284. *Há evidências de que o Ministério da Indústria informou a Câmara de Produtores de Máquinas Agrícolas (Cámara Argentina de Fabricantes de Maquinaria Agrícola, CAFMA) sobre a política de substituição de importações da Argentina com o objetivo de garantir, pelo menos, um quarto do mercado nacional para produtos produzidos localmente. Verificou-se também que, posteriormente, os fabricantes de máquinas agrícolas se comprometeram a apresentar planos para aumentar sua capacidade produtiva. Notícias inseridas em sites do governo demonstram que o Ministro da Indústria exigiu que os fabricantes nacionais de máquinas agrícolas atingissem um nível de 55% de substituição das importações no final de 2013. O Ministro da Indústria também afirmou que o aumento do nível de conteúdo local seria uma condição para a obtenção de empréstimos em condições favoráveis concedidos pelo Banco Nación*<sup>247</sup>.

<sup>245</sup> “6.275. The local content requirement focuses on the origin of the product. The only distinguishing feature between an imported product and a domestic one, in terms of the application of this requirement, is its origin. Only the use of domestic products will enable a producer to comply with the local content requirement demanded by the Argentine Government”.

<sup>246</sup> “6.279. In a number of speeches by the President of Argentina as well as in news items posted on government websites, the local content requirement has been presented as a policy that the Argentine Government has been systematically implementing, by requiring importers to engage in import substitution plans, and granting tax incentives and soft loans to economic operators that achieve a certain level of local content. The PEI 2020 considers import substitution as one of the pillars of Argentina's macroeconomic policy”.

<sup>247</sup> “6.284. Evidence shows that the Ministry of Industry informed the Argentine Chamber of Producers of Agricultural Machinery (Cámara Argentina de Fabricantes de Maquinaria Agrícola, CAFMA) of the import substitution policy aiming at securing at least a quarter of the domestic market for locally-produced goods. It also shows that, subsequently, the manufacturers of agricultural machinery committed to submit plans



No tocante aos efeitos:

6.285. *O requisito para atingir um nível de conteúdo local teve "um efeito sobre" o nível de importações compradas e/ou usadas. Como resultado da exigência, o nível de importações que teria ocorrido foi reduzido, pois fabricantes que teriam usado produtos importados foram obrigados ou artificialmente incentivados a usar produtos similares produzidos internamente*<sup>248</sup>.

6.292. *O governo argentino exige que os operadores econômicos atinjam certo nível de conteúdo nacional a fim de poderem importar ou se beneficiarem de certas vantagens. Isso necessariamente resulta em uma preferência para a compra e/ou utilização de produtos nacionais em detrimento de produtos similares importados. Na verdade, o uso de produtos nacionais contribuirá para atingir o nível especificado de conteúdo local, tornando o operador econômico qualificado para benefícios. Por outro lado, os operadores econômicos que utilizam produtos importados não serão qualificados para os benefícios*<sup>249</sup>.

6.293. *A Argentina tem um programa de empréstimos em condições favoráveis para fabricantes de máquinas agrícolas para incentivar a substituição de importação. O Programa Bicentenário (Programa Fondo del Bicentenario), que tem a substituição de importações como um dos seus principais objetivos, tem sido usado no setor de máquinas agrícolas, bem como na indústria automobilística. Além disso, um sistema de incentivos denominado Bonos de Bienes de Capital K (títulos de bens de capital K) está disponível para os fabricantes de "bens de*

---

*to increase their production capacities. News items posted on government websites demonstrate that the Minister of Industry demanded domestic manufacturers of agricultural machinery to reach a level of 55% of import substitution by the end of 2013. The Minister of Industry also stated that increasing the level of local content would be a condition to be eligible for soft loans granted by the Banco Nación".*

<sup>248</sup> "6.285. *The requirement to reach a level of local content has had an effect on the level of imports purchased and/or used. As a result of the requirement, the level of imports that would otherwise have occurred decreases, as manufacturers that would have used imported products are required to or artificially encouraged to use domestically-produced like products".*

<sup>249</sup> "6.292. *The Argentine Government requires economic operators to achieve a certain level of domestic content in order to be eligible to import or to benefit from certain advantages. This necessarily results in a preference for the purchase and/or use of domestic over imported like products. Indeed, the use of domestic products will contribute to reaching the specified level of local content, thereby making the economic operator eligible for benefits. In contrast, economic operators using imported products will not become eligible for the benefits".*



*capital, produtos de tecnologia da informação (TI) e telecomunicações" e fornece créditos fiscais que podem ser compensados no pagamento de impostos internos. Aqueles créditos fiscais aumentam em função de conteúdo local.*

Em 26 de setembro de 2014, o governo argentino comunicou ao OSC sua intenção de apresentar apelação contra algumas das conclusões do Painel, sem contestar, porém, as conclusões com relação às violações ao art. III:4 do GATT. Apesar disso, o OA corroborou as conclusões do Painel enfatizando que as cinco exigências do governo argentino compunham uma "única" medida<sup>250</sup>:

*5.1 Em vista do exposto, entendemos que(...) o Painel estabeleceu de maneira correta a existência de uma medida TRRS, composta de várias TRRs individuais interligadas, exibindo várias características, em particular sua sistemática e continuada aplicação(...) Por essas razões, nós mantemos a conclusão do Painel(...) segundo a qual a imposição das "autoridades argentinas" sobre os operadores econômicos de uma ou mais de cinco exigências identificadas pelos demandantes como uma condição para obter certos benefícios opera como uma única medida (a medida TRRs) atribuível à Argentina<sup>251</sup>.*

*5.2 Como consequência, nós também corroboramos a conclusão do Painel(...), segundo a qual a medida TRRs que consiste na imposição pelas 'autoridades argentinas' de uma ou mais exigências identificadas pelos demandantes como uma condição para importar, constitui uma restrição à importação de produtos e, portanto, inconsistente com o art. XI:1 do GATT 1994", bem como com a opinião do Painel(...) de que "a medida TRRs, com relação ao requisito de conteúdo local, é inconsistente com o*

<sup>250</sup> "6.293. Argentina has a programme of soft loans for manufacturers of agricultural machinery to encourage import substitution. The Bicentenario Program (Programa Fondo del Bicentenario), which has import substitution as one of its main objectives, has been used in the agricultural machinery sector as well as in the automotive industry. In addition, an incentive scheme called Bonos de Bienes de Capital K (K Capital Goods Bonds) is available for manufacturers of 'capital goods, information technology (IT) and telecommunications' products and provides tax credits that can be applied against the payment of domestic taxes. Those tax credits increase depending on local content".

<sup>251</sup> "5.1. In the light of all of the above, we find that(...) the Panel correctly established the existence of a TRRs measure, composed of several interlinked individual TRRs and exhibiting several characteristics, in particular its systematic and continued application(...), that "the Argentine authorities' imposition on economic operators of one or more of the five requirements identified by the complainants as a condition to import or to obtain certain benefits, operates as a single measure (the TRRs measure) attributable to Argentina'".



*art. III: 4 do GATT 1994, uma vez que ela "modifica as condições de concorrência na Argentina em detrimento da importação"*<sup>252</sup>.

Os relatórios foram adotados pelo OSC em 26 de janeiro de 2015. Em reunião do OSC em 23 de fevereiro de 2015, a Argentina informou que tinha a intenção de implantar as recomendações. O prazo acordado expirou em 31 de dezembro de 2015. Em 18 de fevereiro de 2016, os demandantes e a Argentina informaram o OSC sobre o andamento do cumprimento das obrigações pela demandada.

Vale lembrar, por fim, que, no caso INOVAR-AUTO, já se sabe que as recomendações do Painel foram desfavoráveis ao Brasil, inclusive em matéria de conteúdo local. Até a data de impressão desta obra, o relatório do Painel ainda não havia circulado entre os Membros da OMC. (Ver notas complementares no final).

### 3.9 TRIMS E LIVRE CONCORRÊNCIA

Todos esses casos demonstram a maneira consistente, coerente e restritiva com que os Painéis e o OA têm examinado os requisitos de conteúdo local. Desde os setores automobilísticos até o intrincado e complexo programa de restrições a importações do governo argentino, os Painéis e o OA têm assegurado a aplicação de princípio básico do comércio internacional que é o da não-discriminação, consubstanciado no art. III do GATT 1994, que dispõe sobre o tratamento nacional. Mesmo nos casos Canada – Wheat Exports and Grain Exports e Turkey – Rice, em que a questão do conteúdo local não é tão evidente, há uma clara manifestação no sentido de reprimir práticas que violam o princípio do tratamento nacional.

Suas análises têm sido meticulosas, técnicas, e podem passar a impressão de que extrapolaram suas competências, tal como estatuído no Entendimento sobre Solução de Controvérsias (ESC/DSU). Não extrapolaram. Os órgãos adjudicantes da OMC não criaram ou reduziram direitos e obrigações dos Membros, como regulamentado nos Arts. 3.2 e 19. 2 do DSU, discutidos no capítulo V.

<sup>252</sup> "5.2. As a consequence, we also uphold the Panel's finding(...) 'that the TRRs measure, consisting of the Argentine authorities' imposition of one or more of the five requirements identified by the complainants as a condition to import, constitutes a restriction on the importation of goods and is thus inconsistent with Article XI:1 of the GATT 1994', as well as the Panel's finding, (...), that "the TRRs measure, with respect to the local content requirement, is inconsistent with Article III:4 of the GATT 1994" because it "modifies the conditions of competition in the Argentine market to the detriment of imports".



No caso Japan – Alcoholic Beverages II, 1996, o OA afirmou que sua interpretação do art. III (do GATT) era fiel às “regras costumeiras de interpretação do direito internacional público”. As regras da OMC, segundo o OA, não são tão rígidas ou tão inflexíveis a ponto de não deixar espaço para julgamentos arrazoados no confronto do interminável e sempre cambiante fluxo e refluxo dos fatos reais em casos reais do mundo real. Elas servirão o sistema multilateral de comércio da melhor maneira se assim interpretadas. Dessa forma, será possível alcançar a “segurança e a previsibilidade” perseguidas pelos Membros da OMC para o sistema multilateral de comércio<sup>253</sup>.

Os casos analisados neste Capítulo permitem verificar essa busca por “segurança e previsibilidade”. Os órgãos adjudicantes da OMC, confrontados com intrincados e complexos esquemas de requisitos de conteúdo local “de fatos reais em casos reais do mundo real”, têm procurado restabelecer as condições normais de mercado, eliminando práticas discriminatórias e distorcivas à concorrência, geradoras de insegurança e imprevisibilidade para investidores internacionais, por meio da aplicação não somente do art. III. 4 do GATT 1994, como também do TRIMs.

No caso do TRIMs, é preciso relembrar seu Preâmbulo, no qual se destaca que um de seus objetivos é o de “*promover a expansão e a liberalização progressiva do comércio mundial e facilitar o investimento através das fronteiras internacionais, a fim de aumentar o crescimento econômico de todos os parceiros comerciais, em particular dos países em desenvolvimento, garantindo ao mesmo tempo a livre competição.*” (grifo nosso). É por isso que, em seu art. 9º, foi estabelecido que o Conselho para o Comércio de Bens deveria examinar o funcionamento do TRIMs em um prazo de cinco anos, a contar da entrada em vigor do Acordo Constitutivo da OMC, e que, no curso dessa revisão, consideraria se o TRIMs deveria “*ser complementado com disposições sobre políticas de investimento e de competição*”.

Em sua análise sobre o art. 9º, Celso Lafer afirma que, conceitualmente, “*a razão de ser deste dispositivo tem fundamento*”. Ressalta que, na “*interdependência instigada pela lógica da globalização, existe uma inequívoca correlação entre comércio e investimento, por força, inclusive, da presença, na economia mundial, de empresas multinacionais*”. Lembra o autor que parte substancial do comércio mundial resulta do intercâmbio

<sup>253</sup> Japan – Taxes on Alcoholic Beverages, WT/DS8/AB/R, WT/DS10/AB/R e WT/DS11/AB/R. Relatório do OA, p. 31. Esse assunto será discutido de forma mais abrangente no Capítulo V.



entre essas companhias, “somando-se a isso o impacto nas transações comerciais internacionais, provenientes das políticas de ‘out sourcing’ e terceirização, que têm muito maior latitude geográfica de ação numa economia mundial que opera na lógica da globalização”<sup>254</sup>. Com base nessas ponderações de Lafer, pode-se inferir a importância crucial que, de fato, possui uma política de concorrência como complemento de políticas de investimento.

Como foi mencionado no Capítulo 2, o art. 9º não foi cumprido. O TRIMs não foi complementado por políticas de investimento e de concorrência. Pelo menos, no que tange à redução de práticas distorcivas à concorrência, decorrentes do descumprimento das obrigações de tratamento nacional pelos Membros por meio do uso de requisitos de conteúdo local, os órgãos adjudicantes da OMC têm procurado fazer a sua parte. É claro que isso tem ocorrido em meio às discussões sobre a gradual perda dos Membros em implantar políticas industriais (*policy space*) valendo-se do uso de requisitos de conteúdo local. Essas discussões permanecem atuais, haja vista a polêmica suscitada pelas recentes conclusões e recomendações do Painel e do OA nos casos relativos à energia renovável, o Canada Renewable Energy e o Índia – Solar Cells.

No entanto, como bem ressaltado por Bohanes, “a capacidade das decisões de solução de controvérsias de impactar o *policy space* dos Membros para política industrial é estritamente circunscrita pelas normas existentes nos acordos abrangidos da OMC, das quais o Painel e o OA não podem se desviar”<sup>255</sup>.

Tendo isso em vista, é preciso ressaltar que, em uma linha que se pode denominar de firme e evolutiva, as conclusões e as recomendações do Painel e do OA, nos casos Canada – Renewable Energy e Índia – Solar Cells, vieram a restringir ainda mais o escopo de aplicação das medidas envolvendo o uso de requisitos de conteúdo local pelos Membros. Como será visto no próximo Capítulo, isso tem provocado debates e reações ainda mais acalorados por se tratar de tema crucial para o desenvolvimento ambientalmente sustentável dos países: a energia renovável.

<sup>254</sup> Cf. LAFER, Celso. *A OMC e a regulamentação do comércio internacional: uma visão brasileira*. *Op. cit.*, p. 55.

<sup>255</sup> BOHANES, Jan. *WTO Dispute Settlement and Industrial Policy: e15 initiative*. Geneva: International Centre for Trade and Sustainable Development (ICTSD) and World Economic Forum, 2015. Disponível em: <[www.e15initiative.org](http://www.e15initiative.org)>. Acesso em: 02 mar. 2016. p. 15.