

Desaceleração na transição da mobilidade

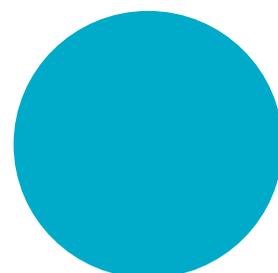
O Acordo UE-Mercosul e a indústria automotiva





Desaceleração na transição da mobilidade

O Acordo UE-Mercosul e a indústria automotiva



Desaceleração na transição da mobilidade O Acordo UE-Mercosul e a indústria automotiva

Publicado em nome de:

Asamblea Argentina Mejor sin TLC

www.argentinasintlc.org

Attac Alemanha, Münchener Straße 48, 60329 Frankfurt

www.attac.de

ATTAC Argentina

www.attac-argentina.com

Attac Áustria, Margaretenstraße 166, 1050 Viena

www.attac.at

CIDSE

www.cidse.org

Deutsche Umwelthilfe, Hackescher Markt 4, 10178 Berlim

www.duh.de

FASE

www.fase.org.br/pt

Greenpeace Alemanha, Hongkongstraße 10, 20457 Hamburgo

www.greenpeace.de

Misereor e.V., Mozartstraße 9, 52064 Aachen

www.misereor.de

Netzwerk Gerechter Welthandel, Marienstraße 19-20, 10117 Berlim

www.gerechter-welthandel.org

Plataforma América Latina Mejor sin TLC

www.americasintlc.org

Powershift e.V., Greifswalder Str. 4, 10405 Berlim

www.power-shift.de

Tierra Nativa/Amigos de la Tierra Argentina

www.tierranativa.org.ar

Autor:

Thomas Fritz

Redação:

Armin Paasch, Tina Lutz, Jeremy Oestreich,
Alexandra Strickner, Hanni Gramann, Theresa Kofler, Jürgen Knirsch

Edição de imagens:

Hendrik Schnittker, Caroline Binkowski

Tradução:

Sprachwerkstatt Berlin

Diagramação, composição/arte final:

Tilla Balzer | buk.design

Imagem da capa:

Chris Freeman

Impressão e tiragem:

Impressão em papel 100% reciclado pela Hinkelstein Druck (Berlim),
tiragem de 700 exemplares

Responsável nos termos da lei de imprensa:

Jürgen Knirsch, Greenpeace e.V., Hongkongstrasse 10, 20457
Hamburgo

Todos os links nos rodapés foram verificados quanto à validade em 16/02/2022.

Tradução para o português em dezembro de 2023.

Resumo	6
1. Introdução	9
2. Lobismo: cooperação entre governos e associações	11
3. Condições contratuais em benefício da indústria automotiva europeia	14
Caixa 1: Acordo UE-Mercosul: Regras que beneficiam a indústria automotiva	16
4. Troca desigual: comércio entre a UE e o Mercosul	17
5. Foco no mercado automotivo: mercado de vendas do Mercosul	19
6. Veículos elétricos para a Europa, motores a combustão para o Mercosul	24
Caixa 2: Programa Proálcool: Economizar petróleo, incentivar a cana-de-açúcar, vender VWs ...	26
7. Comércio de matérias-primas: A mineração e suas catástrofes	28
8. Bioetanol: Conflitos acerca da produção de cana-de-açúcar	33
9. Biodiesel: Expansão da frente de soja	36
10. Bancos de couro para veículos de passeio: Desmatamento na Amazônia	38
11. Trabalhadores: Medo de concorrência desenfreada e perda de empregos	41
12. Adendo para automóveis: Reconhecimento de homologações e testes deficitários	44
13. Insuficientes: Cláusulas para prevenção de riscos	46
14. Conclusões e recomendações	49
Notas finais	54
Créditos de fotos	59

Resumo

Os elementos do planejado acordo de associação entre a União Europeia (UE) e o Mercosul divulgados até o momento contêm inúmeras regulamentações que favorecem substancialmente a indústria automotiva europeia, seu modelo de produção com alto consumo de recursos e suas cadeias de suprimento. Ao mesmo tempo, o acordo não contém regulamentações efetivas para mitigar os impactos ecológicos e aos direitos humanos da indústria automotiva. Muito pelo contrário, a UE e o Mercosul chegaram a um acordo que deve aumentar ainda mais o comércio com matérias-primas, componentes e produtos finais da indústria automotiva. Nesse aspecto, o lobby da indústria automotiva da UE foi extremamente bem-sucedido. E serão as pessoas e o meio ambiente em ambos os lados do Atlântico que pagarão a conta.

Conclusões detalhadas:

- O lobismo a favor da indústria automotiva não parte somente dos grupos empresariais, mas também, em grande medida, da própria burocracia ministerial. Proativamente, burocratas do Ministério da Economia alemão e a Comissão da UE aproximaram-se dos fabricantes europeus para inquirir sobre suas demandas e incluí-las nas negociações com o Mercosul.
- O resultado do lobby são numerosos elementos contratuais que beneficiam a indústria automotiva da UE, incluindo a eliminação de tarifas alfandegárias sobre carros, peças automotivas, matérias-primas minerais e biodiesel e uma cota de importação da UE para o bioetanol. Os países-membros do Mercosul abrem mão ainda de diversos impostos de exportação, reconhecem testes e certificados deficientes da UE e aceitam regras de origem flexíveis, que aumentam a pressão concorrencial em seus mercados. Por fim, a indústria automotiva europeia lucra com os deficitários instrumentos de proteção do acordo, que na prática não conseguem limitar os consequentes impactos negativos ecológicos e aos direitos humanos.
- A indústria automotiva da UE, representada por inúmeras unidades de produção no Mercosul, domina também o comércio inter-regional e, há muitos anos, visa para a UE um saldo comercial positivo altíssimo em relação ao Mercosul. Nesse contexto, o comércio de peças automotivas é muito mais significativo do que o de veículos. Nas exportações de automóveis da UE para o Mercosul, os veículos de passeio a gasolina ainda representam a maior parte. Em relação ao comércio de peças europeias, os fabricantes alemães dominam o comércio UE-Mercosul com ampla margem.
- Até o momento, as empresas europeias venderam somente uma proporção muito pequena de carros elétricos no Mercosul. A mobilidade elétrica ainda não é muito difundida na região e, até agora, quase não obteve apoio dos governos. Além disso, há forte concorrência no Brasil com os veículos de passeio flexfuel (flex), que podem ser abastecidos com qualquer mistura de gasolina e bioetanol. No Brasil, a maior parte do bioetanol é produzida a partir da cana-de-açúcar.
- As reduções tarifárias previstas no acordo UE-Mercosul ajudam a garantir e baratear o fornecimento de matérias-primas para a indústria automotiva europeia. Isso se aplica, sobretudo, ao ferro, aço, cobre e lítio, assim como a diversas matérias-primas transformadas. Contudo, as atividades de mineração estão causando inúmeros conflitos com comunidades locais e grupos indígenas, especialmente na Argentina e no Brasil, motivados não apenas pelos danos ambientais causados pela extração de matéria-prima, mas também pelas graves violações dos direitos humanos.

- No árido norte da Argentina, por exemplo, as comunidades locais protestam contra a exploração de lítio no local. Elas criticam o elevado consumo de água e os tóxicos resíduos das minas. Já no Brasil, o minério de ferro foi responsável por um dos maiores desastres da mineração, quando, em janeiro de 2019 a barragem de uma bacia de retenção no município de Brumadinho se rompeu, matando 272 pessoas. Pouco antes, uma subsidiária brasileira da TÜV Süd alemã havia certificado a estabilidade da barragem.
- As provisões do acordo UE-Mercosul relacionadas aos agrocombustíveis também reforçam os riscos ecológicos e aos direitos humanos. A cota de bioetanol da UE favorece a expansão das plantações brasileiras de cana-de-açúcar, que caminha lado a lado com danos ambientais e conflitos de terras. Da mesma forma, a flexibilização dos impostos de exportação de soja e biodiesel na Argentina alimenta a expansão da frente da soja e do desmatamento.
- O acordo fortalece, além disso, a demanda por couro bovino, que a indústria automotiva europeia transforma em bancos de couro. Diz o acordo que a UE eliminará as tarifas de importação e os países do Mercosul eliminarão as taxas de exportação de couro bovino. No entanto, no Brasil, na Argentina e no Paraguai os rebanhos bovinos contribuem substancialmente para o desmatamento. Devido a sistemas deficientes de rastreamento, os fabricantes automotivos europeus não podem garantir que seu couro não venha de queimadas intencionais ilegais na Amazônia, por exemplo. Tampouco podem excluir violações graves dos direitos humanos na origem de sua cadeia de suprimentos, como ataques a grupos indígenas e trabalhadores rurais.
- A acelerada redução de impostos aduaneiros sobre veículos e peças automotivas europeias, assim como as regras de origem, intensificam a pressão concorrencial, principalmente na indústria automotiva do Mercosul. Por meio da flexibilização das regras de origem, produtos primários baratos de outros países, incluídos nas exportações da UE, gozam das preferências duaneiras do Mercosul. A consequente intensificação da concorrência põe em risco os empregos locais no Mercosul e fortalece a tendência de precarização das relações de trabalho.
- O acordo enfraquece os esforços para redução das emissões de frota automotivas. No adendo sobre automóveis, os países-membros do Mercosul concordam, fundamentalmente, em reconhecer testes e certificados de homologação veicular com base em regulamentos da UNECE ou da UE. Porém, os deficientes processos de testes e homologação na UE não só facilitaram aos grupos automotivos a manipulação das emissões de escape, como também lhes permitem maquiagem aritmeticamente até hoje os seus balanços de emissões.
- Por fim, a indústria automotiva europeia beneficia-se da formulação deficitária do acordo, em relação a riscos ecológicos, sociais e aos direitos humanos. São dignos de menção, principalmente, o capítulo de sustentabilidade não protegido por sanções, a falta de operacionalização do acordo de Paris sobre a proteção do clima e a falta de regras efetivas sobre devida diligência corporativa ou cadeias de suprimentos sem desmatamento. E não por último, teme-se que o acordo inclua apenas somente uma frágil cláusula relativa aos direitos humanos. Devido a essas deficiências, podem ocorrer grandes danos ambientais e graves violações aos direitos humanos ao longo das cadeias de suprimentos transatlânticas da indústria automotiva.

Devido aos frágeis instrumentos para prevenção de impactos negativos, o acordo dificulta uma regulação socioecológica da indústria automotiva, independentemente de se basear em motores a combustão ou elétricos. Com o favorecimento ao setor automotivo, ele também dificulta a necessária transição da mobilidade, como medidas para evitar o trânsito e reduzir o transporte individual motorizado em favor de meios de transporte público.



1. Introdução

O setor automotivo tem papel central na formulação da política comercial da União Europeia. Da mesma forma, é difícil ignorar que os acordos comerciais da UE também levam a marca dos grupos automotivos e dos fornecedores e indústrias de matérias-primas a eles associadas. Ainda assim, o estreito alinhamento da política comercial da UE aos interesses do setor automotivo europeu contraria, cada vez mais, importantes objetivos sociopolíticos, como o combate à crise climática e a aplicação dos direitos humanos, objetivos esses com os quais a União Europeia também está comprometida.

A presente publicação analisa a forte influência do setor automotivo europeu sobre o acordo comercial entre União Europeia e Mercosul. Os países do Mercosul e a UE anunciaram, no fim de junho de 2019, que haviam chegado a um acordo de princípio sobre uma convenção comercial. Desde então, foram publicadas amplas partes desse contrato comercial.¹ Essas partes deverão ser elementos de um acordo de associação mais abrangente. Para os elementos restantes do acordo de associação, as negociações também foram concluídas em 18 de junho de 2020.² No entanto, os respectivos textos não foram publicados até hoje.³

Apesar do acordo de princípio e, com isso, do fim da maior parte das negociações, alguns pontos controversos seguem sendo discutidos entre as partes. Até o momento, o acordo de associação entre UE e Mercosul não foi assinado nem ratificado. Portanto, ainda existe a possibilidade de que fracasse. Não só a sociedade civil manifesta grandes reservas quanto ao acordo, como também os governos de diversos países-membros da UE. Os governos da Argentina e do Brasil também expressaram, nos primeiros meses de 2023, preocupações de que o acordo possa contribuir para a desindustrialização dos seus países. Em uma declaração conjunta, o presidente argentino Alberto Ángel Fernández e o presidente brasileiro Luiz Inácio Lula da Silva exprimiram seu objetivo de *“assegurar um equilíbrio das negociações que leve em conta as fortes assimetrias entre os blocos, e promover assim o desenvolvimento econômico e social de todos os países envolvidos.”*⁴



Frota de automóveis antes do embarque em Bremerhaven. Em 2020, a UE exportou 3,7 bilhões de euros em veículos para o Mercosul.
Foto: Ra Boe, Wikimedia

A publicação analisa a estreita cooperação entre a Comissão Europeia e as associações do setor automotivo europeu durante as negociações entre a UE e o Mercosul e analisa as regulamentações do texto do acordo, que favorece especialmente a indústria automotiva europeia. Além disso, ela aponta detalhadamente os riscos ecológicos, sociais e aos direitos humanos que esses acordos ocultam. No processo, fica claro que o Acordo UE-Mercosul pode aumentar, de forma ainda mais considerável, o comércio com matérias-primas, componentes e produtos finais problemáticos do setor automotivo europeu. Ao mesmo tempo, porém, no conjunto de acordos presente, faltam efetivas determinações de segurança para reduzir os riscos ecológicos e aos direitos humanos da indústria automotiva. Devido ao favorecimento desse setor, o acordo também impede, por fim, uma necessária transição da mobilidade, que vise conter o tráfego e diminuir o transporte motorizado individual.



2. Lobismo: cooperação entre governos e associações

A Associação da Indústria Automotiva da Alemanha (VDA) não deixa nenhuma dúvida sobre a enorme importância que atribui ao contrato comercial da UE com a união de países sul-americanos: *“O acordo com o Mercosul tem alta prioridade para a indústria automotiva alemã e europeia, porque os países do Mercosul são importantes mercados futuros.”*⁵ Graças a uma estreita coordenação com o governo federal alemão e a Comissão da UE, a indústria automotiva pôde fazer prevalecer grande parte de suas demandas nas partes do texto contratual firmadas desde meados de 2019.

Nesse sentido, a VDA não poupou elogios quando, no final de junho de 2019, a Comissão da UE anunciou o acordo político com o Mercosul: *“Este acordo constitui um grande êxito para a Europa e a Comissão”*, explicou o então Presidente da VDA, Bernhard Mattes. A redução de tarifas alfandegárias e de barreiras técnicas comerciais beneficiará tanto os fabricantes de automóveis quanto seus fornecedores. Mattes, além disso, fez referência aos grandes investimentos alemães feitos no Mercosul, como no exemplo do Brasil: *“Lá, os fabricantes e fornecedores de componentes alemães estão representados com mais de 120 unidades de produção. E na Argentina, somam-se mais 20 unidades.”*⁶

Nesse contexto, documentos do governo federal alemão e da Comissão da UE sobre as negociações com o Mercosul, que se tornaram acessíveis graças às solicitações de liberdade de informação⁷, mostram que o lobismo para a indústria automotiva não é promovido apenas pelos grupos empresariais, mas também, em grande parte, pela burocracia ministerial. De forma proativa, colaboradores do Ministério da Economia alemão e da Comissão da UE aproximaram-se dos fabricantes para indagar sobre suas demandas e inclui-las nas tratativas com o Mercosul.

Em 29 de maio de 2017, por exemplo, uma colaboradora do Ministério alemão de Economia e Energia (BMW i) enviou um e-mail à VDA (Associação da Indústria Automotiva da Alemanha) relacionado às *“negociações entre a UE e o Mercosul”*. Em especial, o Ministério queria saber com que períodos de transição deveriam ser reduzidas as tarifas alfandegárias por parte do Mercosul, conforme desejado pela VDA: *“Solicito, por conseguinte”,* dizia o e-mail, *“inquirir suas empresas-membros sobre quais prazos transitórios seriam adequados.”* Complementarmente, a colaboradora perguntava se deveria haver diferenciação entre os períodos de transição para *“tarifas alfandegárias sobre produtos intermediários e finais”*. Ela adicionou: *“Introduziríamos então esse posicionamento nas tratativas, por meio da Comissão da UE.”*⁸

Em seu e-mail de resposta⁹, a VDA encaminhou à BMW i uma carta de suas duas associações europeias de cúpula, a ACEA e a CLEPA, à então Comissária de Comércio Cecilia Malmström. Em sua carta, as duas associações solicitavam a eliminação completa de todas as tarifas alfandegárias do Mercosul para exportações de veículos e peças automotivas da UE. As tarifas alfandegárias para veículos de passeio e comerciais leves deveriam cair após dez anos, e aquelas para peças automotivas, após um período de transição de dois a cinco anos. Além disso, as associações exigiam um anexo contratual específico, dedicado à eliminação de barreiras comerciais não tarifárias para veículos e peças automotivas e, sobretudo, o reconhecimento de processos de testes, certificação e homologação europeus. Igualmente, o contrato deveria assegurar regras de origem simples e consistentes. Essas regras determinam qual deve ser proporção mínima da parcela de valor agregado gerada sobre um produto de exportação no país de origem para poder se beneficiar das preferências aduaneiras do contrato comercial.¹⁰

A ACEA (Associação de Fabricantes de Automóveis Europeus) representa 15 fabricantes automotivos atuantes na Europa, dentre eles VW, Daimler e BMW, enquanto a CLEPA (Comitê Europeu de União de Fabricantes de Equipamentos e Peças Automotivas) organiza os fornecedores

automotivos europeus. Membros dessas associações incluem, entre outros, as empresas alemãs Bosch, Continental, ZF Friedrichshafen, Mahle, Schaeffler e Thyssenkrupp, assim como o fornecedor de componentes austríaco Magna. De forma igualmente intensiva a Comissão da UE assistia a indústria automotiva. Depois da retomada das negociações com o Mercosul após um longo período de paralisação, em julho de 2016 foi dado início a um processo de consulta com base em um minucioso questionário, direcionado exclusivamente à indústria da UE, do qual também participaram as associações do setor automotivo. No entanto, as respostas nunca foram publicadas.¹¹

Adicionalmente, entre maio de 2016 e janeiro de 2020 foram realizadas diversas reuniões entre representantes da Comissão, incluindo a Comissária de Comércio Cecilia Malmström e Phil Hogan, com a ACEA e grupos empresariais automotivos, nas quais foi abordado o acordo com o Mercosul. Alguns documentos dessas reuniões, em parte amplamente censurados, puderam ser disponibilizados ao público após uma solicitação de liberdade de informação por parte do Fórum de Meio Ambiente e Desenvolvimento, através do portal da sociedade civil AsktheUE.¹²

Um desses documentos contém um relatório da Comissão sobre um encontro entre a ACEA e Sandra Gallina, da Direção Geral de Comércio da Comissão da UE, de março de 2017. De acordo com o relatório, a representante da Comissão declara que *“um resultado forte”* para a indústria automotiva e de fornecedores de peças seria sine qua non – um pré-requisito imprescindível – para o acordo entre a UE e o Mercosul.¹³ Em 1º de junho de 2017, a Comissária da UE, Malmström, em um almoço profissional com a ACEA, elogiou a colaboração com a indústria automotiva na eliminação das barreiras comerciais. Sozinhas, as tarifas alfandegárias para a importação de veículos e peças automotivas do Mercosul custaram um bilhão de euros às empresas da UE, disse Malmström.¹⁴ Em sua resposta à carta conjunta da ACEA e da CLEPA, a Comissária da UE assegurou, em julho de 2017, *“que os setores de veículos e peças automotivas continuam sendo uma prioridade das tratativas sobre tarifas aduaneiras e aspectos comerciais não tarifários.”* Ela concordou com as exigências de ambas as associações e complementou: *“Posso comunicar aos senhores que os diversos objetos e sugestões serão discutidos com o Mercosul.”*¹⁵

Outras reuniões da Comissão com o setor automotivo se seguiram em fevereiro, março e junho de 2018, assim como em maio de 2019, pouco antes do acordo político entre a UE e o Mercosul. No entanto, as amplas críticas que o acordo sofreu, entre outros, devido ao crescente desmatamento na Amazônia, também se refletiram nas conversas lobistas. Assim, Cristina Rueda-Catry, membro do gabinete do Comissário de Comércio Phil Hogan, encontrou-se em dezembro de 2019 com representantes da ACEA, Daimler e Volvo e solicitou que eles *“apoiassem ativamente a ratificação do contrato com o Mercosul, para conseguir um contrapeso às mensagens negativas que vinham ganhando cada vez mais atenção da mídia.”*¹⁶ Por fim, em janeiro de 2020, seu chefe na época, o Comissário de Comércio Phil Hogan, encontrou-se também com uma delegação da ACEA, que recebeu bem a conclusão das negociações com o Mercosul.¹⁷

De maneira geral, a exploração dos contatos do Ministério da Economia alemão e da Comissão da UE com a indústria automotiva comprova a estreita coordenação entre a administração pública e o lobby empresarial no setor da política comercial. A abordagem proativa do Ministério e da Comissão, no caso do Acordo UE-Mercosul, oferece um outro exemplo do conhecido fenômeno de *“lobby reverso”* – uma inversão dos canais de influência, de maneira que as autoridades públicas façam lobby com as empresas para que elas, por sua vez, façam lobby com as autoridades.¹⁸ Com seu lobby reverso, os Ministérios e Autoridades, assim como a Comissão da UE, acabam por fortalecer elas mesmas a suspeita de que privilegiariam enormes associações de interesse, como o lobby automotivo, em relação a outros grupos sociais.



3. Condições contratuais em benefício da indústria automotiva europeia



Vantagens competitivas da indústria automotiva são mais importantes para a UE do que direitos humanos e proteção do meio ambiente. Foto: Lenny Kuhne, Unsplash

O nível de sucesso do lobby da indústria automotiva europeia pode ser demonstrado por um resumo superficial das principais condições contratuais relacionadas a esse setor. As associações europeias de fabricantes puderam impor grande parte de suas exigências. Além disso, o texto do contrato contém ainda outros elementos que a indústria automotiva não exigiu explicitamente, mas pelos quais foi favorecida mesmo assim (veja a Caixa 1).

Um aspecto central são as tarifas de importação para veículos e peças automotivas, que o Mercosul e a UE terão que eliminar integralmente no máximo 15 anos após a entrada em vigor do acordo. A redução de direitos aduaneiros começa após um prazo de transição de sete anos. Outras vantagens para a indústria automotiva dizem respeito à eliminação gradual de direitos aduaneiros para matérias-primas minerais também importantes para o setor, como ferro, aço, cobre, chumbo ou lítio. Adicionalmente, a UE liberaliza a importação de combustíveis do Mercosul: por um lado, por meio da eliminação de tarifas alfandegárias ao biodiesel e, por outro, através de uma cota de importação para o bioetanol.

Outras vitórias para a indústria automotiva: os países do Mercosul renunciam amplamente à opção de impostos de exportação para matérias-primas importantes e concedem generosas regras de origem. Elas permitem às empresas automotivas da UE a importação de produtos no Mercosul que podem conter a maior parte de componentes provenientes de países terceiros, os quais, por sua vez, frequentemente foram produzidos por mão de obra de baixo custo. Além disso, os países do Mercosul reconhecem testes e certificados de fabricantes automotivos europeus, que se baseiam em regulamentações deficientes da ONU ou UE. E, finalmente, a indústria automotiva se beneficia dos deficitários instrumentos de proteção do contrato, que deveriam abranger os riscos sociais, ecológicos e aos direitos humanos relacionados.

Caixa 1: Acordo UE-Mercosul: Regras que beneficiam a indústria automotiva

O tratado contém diversos acordos que favorecem a indústria automotiva e setores econômicos associados. O resumo a seguir oferece uma breve visão geral sobre essas regulamentações. Suas implicações serão explicadas mais detalhadamente nos outros capítulos desta publicação.

Tarifas alfandegárias sobre veículos:

A UE e o Mercosul começam a redução de tarifas alfandegárias sete anos após a entrada em vigor do acordo. Após 15 anos, as tarifas alfandegárias deverão ter sido totalmente eliminadas (direitos aduaneiros atuais no Mercosul: 35% na Argentina/Brasil, 23% no Uruguai, 20% no Paraguai; direitos aduaneiros na UE: utilitários até 22%, veículos de passeio: 10%). Consequência: as importações de automóveis tornam-se mais baratas, o que pode estimular a receita.

Tarifas alfandegárias sobre peças automotivas:

Após dez anos, mais de 80% desses impostos devem ter sido eliminados; após 15 anos, a maioria dos impostos restantes (tarifas alfandegárias atuais no Mercosul, 14 a 18%; na UE: a maioria entre 3 e 4,5%). Consequência: as importações de peças automotivas de ambas as regiões também ficarão menos onerosas.

Tarifas alfandegárias sobre matérias-primas:

As partes contratuais acordaram uma eliminação gradual das tarifas alfandegárias dentro de dez anos após a entrada em vigor do acordo (o Mercosul, em casos individuais, após 15 anos), para produtos como ferro, aço, alumínio, cobre, chumbo e zinco (atuais tarifas alfandegárias da UE entre 1,7 e 10%; tarifas alfandegárias do Mercosul entre 2 e 16%). Além disso a UE elimina seus direitos aduaneiros regulados para biodiesel dentro de 10 anos. Consequência: a importação de diversas matérias-primas imprescindíveis à indústria automotiva torna-se mais barata na UE e no Mercosul.

Cota de bioetanol: A UE concede ao Mercosul uma cota de 650.000 toneladas do bioetanol obtido da cana-de-açúcar, das quais 200.000 toneladas são para uso como combustível, a um terço dos direitos aduaneiros atuais. Consequência: as importações da UE de bioetanol, que é misturado ao combustível fóssil gasolina, também ficarão mais baratas.

Proibição de impostos de exportação:

O acordo contém uma proibição fundamental da importação e manutenção de quaisquer impostos e taxas cobrados sobre exportações, três anos após passar a vigorar. A possibilidade de exceções foi utilizada em dimensões bem limitadas somente pela Argentina e o Uruguai até agora. Além disso, a Argentina se compromete a baixar os impostos de exportação sobre soja e biodiesel. Consequência: um fator de custos em potencial da indústria automotiva europeia no acesso a matérias-primas do Mercosul será futuramente desativado ou reduzido.

Regras de origem:

O Mercosul aceita um percentual de valor acrescentado local mais baixo (conteúdo local) para exportações da UE de veículos e peças automotivas (55 e 50%, respectivamente, em vez dos atuais 60%). Além disso, o Mercosul aceita a autocertificação por exportadores para comprovação de origem de seus produtos. Consequência: uma proporção maior de produtos primários mais baratos originados em países fora da UE, que a indústria automotiva incorpora em seus produtos de exportação, se beneficiará futuramente de vantagens tarifárias no Mercosul.

Adendo para automóveis:

Os países-membros do Mercosul reconhecem testes e certificados sobre homologações automotivas, decorrentes de regulamentações frequentemente deficientes da ONU ou UE. Consequência: veículos testados de forma deficiente que, por exemplo, produzem emissões mais altas do que o atestado, obtêm uma homologação mais fácil no Mercosul.

Instrumentos de proteção precários:

O acordo contém diversas provisões que deveriam reduzir seus riscos, que, no entanto, são insuficientes para isso: capítulo sobre sustentabilidade não protegido por sanções, nenhuma operacionalização do pacto de proteção climática de Paris, nenhuma regra sobre obrigações de devida diligência ou de cadeias de suprimento sem desmatamento e uma possivelmente precária regra sobre os direitos humanos. Consequência: a indústria automotiva permanece poupada de alguns custos potenciais da redução de riscos.



4. Troca desigual: comércio entre a UE e o Mercosul

A crise do coronavírus também deixou suas marcas no comércio bilateral entre a UE e o Mercosul. A redução do comércio mundial causada por lockdowns e restrições de abastecimento também refletiu em uma troca minorada de mercadorias entre os dois blocos.

Em 2020, as importações da UE do Mercosul em relação ao ano anterior caíram 8,4%, e as exportações da UE para o Mercosul apenas 14%, de 41,3 para 35,5 bilhões de euros. Muito embora as exportações da UE tenham caído mais do que suas importações, como já nos oito anos anteriores, elas obtiveram, mais uma vez, um saldo comercial positivo em relação ao Mercosul. Isso elevou-se em 2020 a 2,3 bilhões de euros (2019: 5 bilhões de euros).¹⁹ Além disso, a extremamente desigual composição da paleta de exportações das duas regiões não mudou. A UE forneceu mais de 80% em produtos industriais ao Mercosul, praticamente a metade disso sendo máquinas e peças de veículos (veja o Gráfico 1).

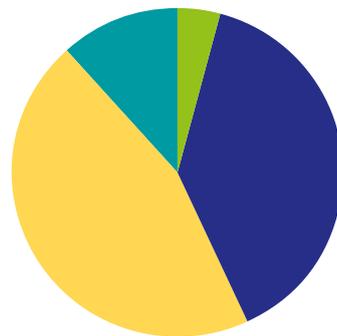
Nesse âmbito, as exportações de peças e componentes para a indústria automotiva são muito mais significativas em termos de valor do que a própria exportação de veículos. Mais de três quartos de toda a exportação de automóveis para o Mercosul correspondem a diversos produtos primários, sejam eles motores, transmissões, faróis ou pneus. Nos anos anteriores, cerca de 15% das exportações da UE ao Mercosul eram relativas a essas peças de veículos.²⁰

Em contrapartida, três quartos das exportações do Mercosul para a UE eram provenientes da agricultura e mineração. Máquinas e peças automotivas, por sua vez, representam somente uma parcela de pouco mais de 6% (veja o Gráfico 2).

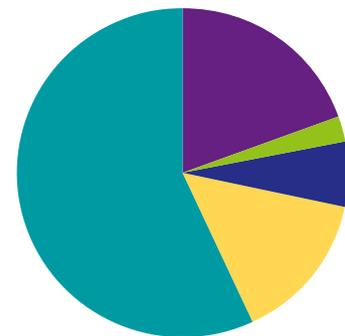
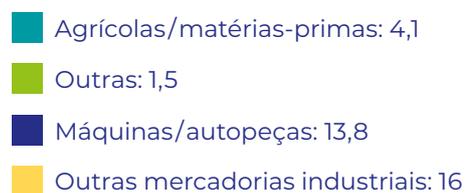
No entanto, os produtos de mineração importados do Mercosul são de vital importância para a indústria automotiva europeia, sejam eles o minério de ferro e o cobre do Brasil ou a prata e o lítio da Argentina. Mesmo os diversos produtos agrícolas da América do Sul encontram uso na indústria automotiva: couro bovino para bancos, algodão para revestimentos de pisos, celulose para acabamentos, borracha para a fabricação de pneus ou bioetanol para ser misturado à gasolina.

UE-27: Exportações e importações para/do Mercosul em 2020

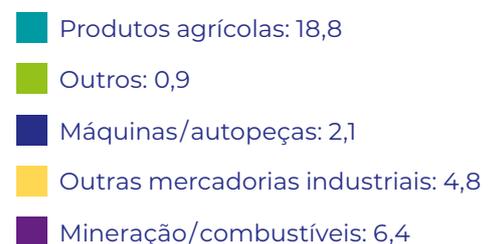
Gráficos 1 e 2: em bilhões de euros, fonte: Comissão Europeia, 20/05/2021



Exportações da UE ao Mercosul:



Importações do Mercosul à UE:





5. Foco no mercado automotivo: mercado de vendas do Mercosul

Um panorama das exportações europeias de automóveis ao Mercosul nos últimos cinco anos oferece algumas percepções sobre suas composições específicas. No período de 2016 a 2020, todas as exportações de automóveis de países europeus com produção de veículos para o Mercosul perfizeram cerca de 15,7 bilhões de euros. A maior parte, 12 bilhões de euros, correspondeu à exportação de peças de veículos, e apenas 3,7 bilhões a veículos (veja o Gráfico 3).

A grande importância da exportação de peças e componentes está relacionada às inúmeras unidades de produção nos países do Mercosul, em que esses produtos primários são transformados e montados. Principalmente na Argentina e no Brasil, os grandes fabricantes europeus de automóveis estão representados com suas próprias unidades de produção. Em ambos os países, VW, Renault e Stellantis têm fábricas de veículos de passeio. A BMW opera uma fábrica no Brasil. Além disso, as empresas europeias produzem veículos utilitários no Mercosul. Na Argentina, a Daimler e a Iveco têm fábricas; no Brasil, a Daimler e a MAN, subsidiária da VW, além da Scania.²¹ Além disso, há as subsidiárias no Mercosul de diversos fornecedores de componentes europeus, como Bosch, ZF, Mahle, Schaeffler, Continental ou Magna.

Exportações de automóveis da UE para o Mercosul de 2016 a 2020

Fonte: Oliver Worm/Greenpeace 2021

Gráfico 3: euros

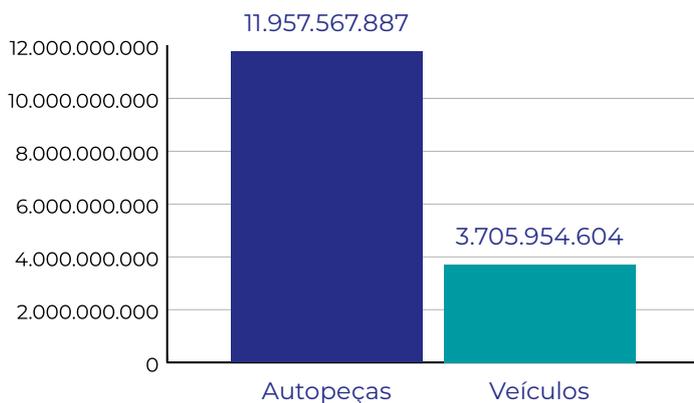
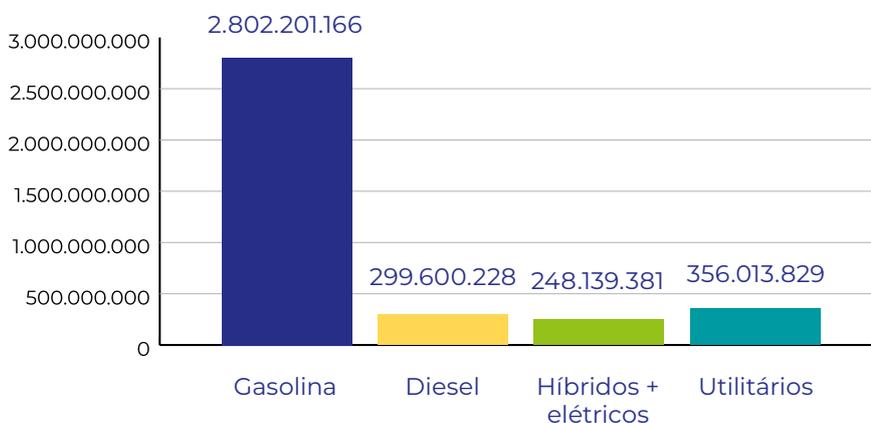
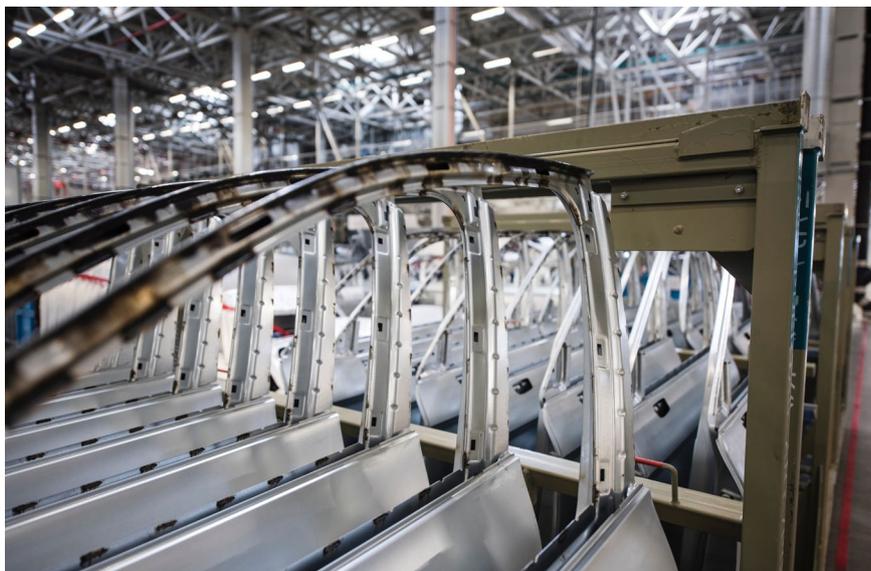


Gráfico 4: euros, tipos





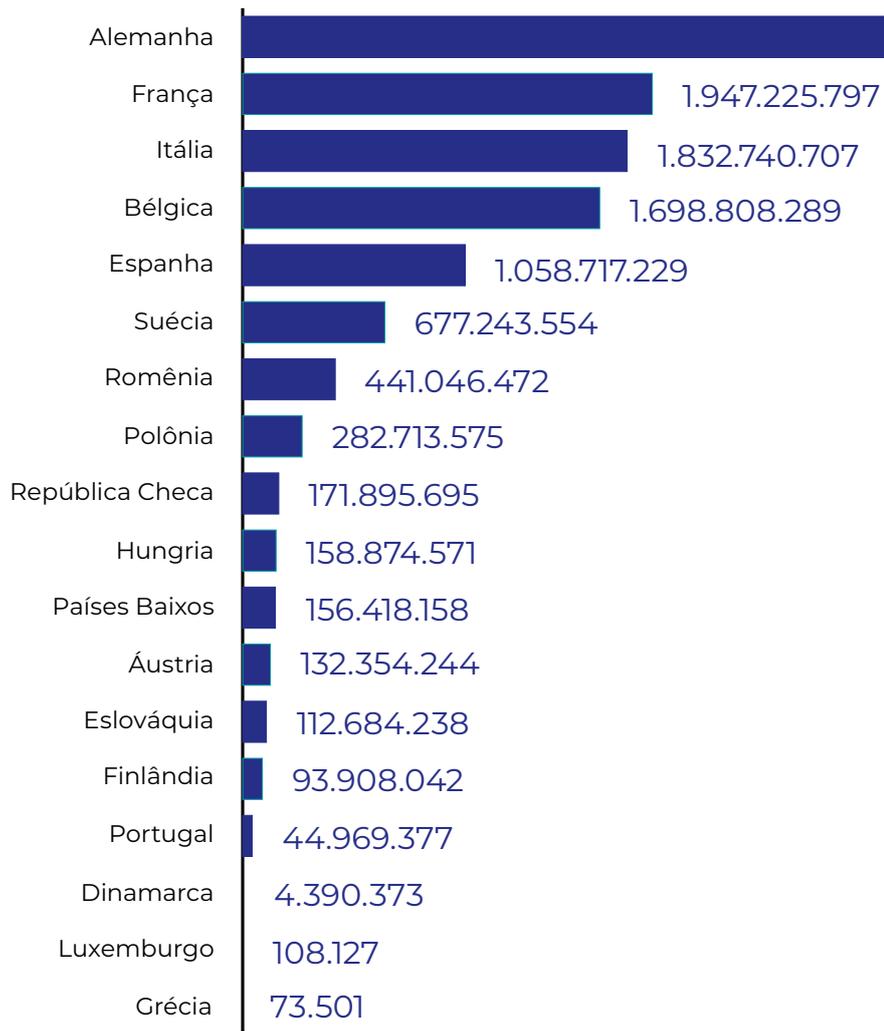
A UE exporta principalmente peças automotivas para o Mercosul, para montagem local nas plantas de fabricantes de automóveis europeus. Foto: carlos aranda, Unsplash

A maior parte dos automóveis exportados para o Mercosul são veículos de passeio, com somente uma pequena proporção de utilitários, como veículos comerciais leves. No que diz respeito à propulsão de veículos de passeio exportados da UE, ainda dominam os movidos a gasolina, com somente uma pequena parte de veículos a diesel, híbridos ou elétricos (veja o Gráfico 4).

Um motivo para a baixa exportação de veículos de passeio a diesel é que no Brasil, de longe o maior mercado de vendas do Mercosul, os veículos de passeio movidos a diesel foram proibidos já nos anos 1970. O motivo foi a crise de petróleo mundial e a elevada dependência do Brasil de caras importações de petróleo, que sobrecarregou sua balança comercial. A falta de combustível motivou medidas de economia por parte do governo brasileiro: que, por um lado, em 1975 ditou que o bioetanol fosse misturado ao combustível fóssil gasolina (veja a Caixa 2, p. 26) e, por outro, em 1976 restringiu o uso de diesel a fins de transporte comercial, como para caminhões, ônibus ou tratores. Em 1994, o governo modificou a norma para o diesel. Desde então, está proibido o uso de diesel em todos os veículos com carga útil inferior a 1000 quilogramas. A não ser em caminhões, ônibus e tratores, os motores a diesel só podem ser instalados em pick-ups pesadas e SUVs com tração nas quatro rodas.²²

Não obstante, os grupos automotivos estrangeiros tentaram derrubar nas últimas décadas a proibição de diesel para veículos de passeio no Brasil. Para esse fim, alguns fornecedores transacionais com subsidiárias brasileiras, entre eles os grupos empresariais alemães Bosch e Mahle, fundaram há alguns anos a associação lobista Aprove Diesel.²³ No entanto, até o momento, as iniciativas para derrubar a proibição de diesel não tiveram sucesso, mesmo que tenham sido ocasionalmente defendidas por alguns congressistas, como, por último, em meados de 2021.²⁴

Os fabricantes e fornecedores de componentes da indústria automotiva alemã dominam o comércio entre a UE e o Mercosul. Dos automóveis e peças automotivas no valor de 15,7 bilhões de euros que os fabricantes da UE exportaram entre 2016 e 2020 para o Mercosul, 44% vieram de empresas alemãs (veja o Gráfico 5).

UE: Exportações de veículos para o Mercosul, 2016–2020**Gráfico 5:** euros, veículos e autopeças, fonte: Oliver Worm/Greenpeace 2021**5. Foco no mercado automotivo: mercado de vendas do Mercosul**

A maior parte dos veículos de passeio da UE exportados para o Mercosul são a gasolina. Foto: AlfRibeiro, Adobe Stock

Nos veículos de passeio com motor a gasolina exportados para o Mercosul, a dominância alemã é ainda maior. Das exportações de veículos a gasolina da UE, 63% das exportações recaem sobre os fabricantes automotivos alemães. Em comparação com os demais fabricantes da UE, as empresas da Alemanha fornecem, além disso, um número desproporcionalmente elevado de veículos a gasolina, com capacidade cúbica de 1,5 a mais de 3 litros.²⁵ Também a indústria automotiva austríaca, com empresas como Magna, Miba ou AVL, lucra com o mercado de vendas do Mercosul. Enquanto as empresas vendem uma menor parte de seus produtos diretamente nos países do Mercosul, uma proporção maior de peças, componentes e veículos destina-se a empresas de marcas europeias, como VW, Daimler, BMW ou Stellantis, que vendem seus veículos motorizados no Mercosul, entre outros. Especialmente estreita é a interdependência com a Alemanha, à qual a indústria austríaca exporta cerca de metade de suas peças automotivas.²⁶

6.849.350.542

Os produtores de automóveis europeus detêm uma posição forte em ambos os principais mercados de vendas do Mercosul: Argentina e Brasil. No ranking dos fabricantes com o maior número de veículos de passeio vendidos no Brasil, a VW ficou, em média, em segundo lugar nos últimos cinco anos, atrás do grupo empresarial estadunidense General Motors. Em terceiro lugar estão as marcas da holding holandesa Stellantis, fundada em janeiro de 2021 – uma fusão da Fiat-Chrysler (FCA) e da Peugeot (PSA) – e em quarto lugar, a Renault-Nissan (veja o Gráfico 6).

Na Argentina, as marcas de veículos de passeio do Grupo Stellantis são líderes de mercado, seguidas pela Volkswagen em segundo lugar e pela Renault-Nissan em quarto (veja o Gráfico 7).

Participação de mercado dos fabricantes de veículos de passeio 2016–2020

Fonte: Oliver Worm/Greenpeace 2021

Gráfico 6: Brasil, valor médio em %

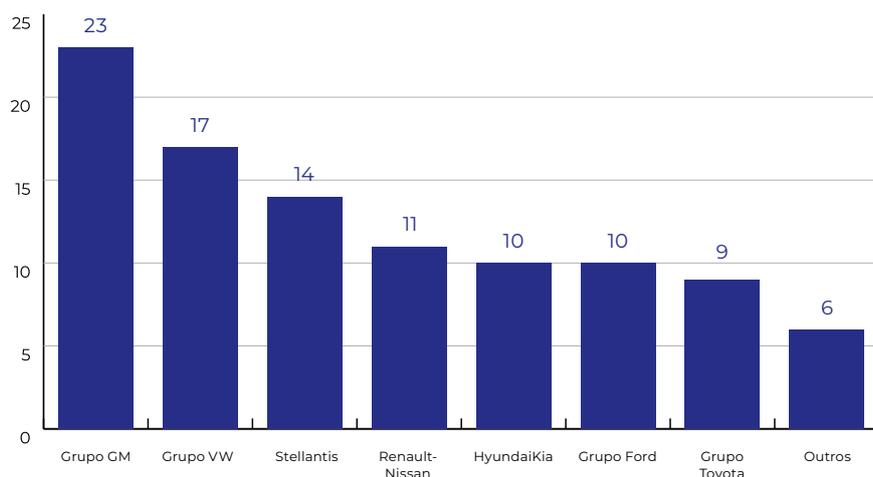
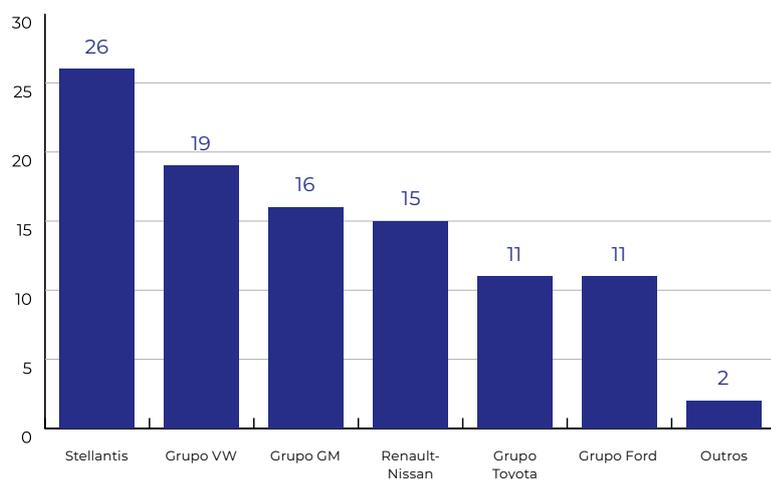


Gráfico 7: Argentina, valor médio em %





6. Veículos elétricos para a Europa, motores a combustão para o Mercosul

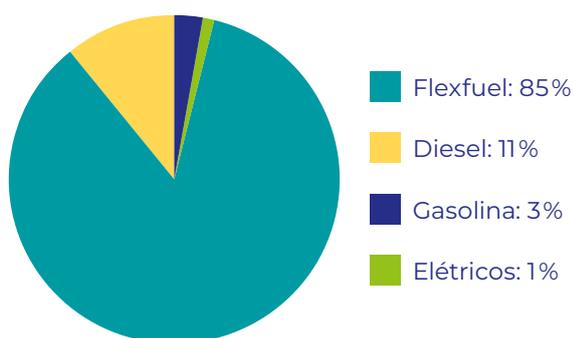
Enquanto alguns fabricantes de automóveis comunicaram datas de descontinuação de veículos de passeio com motores a combustão na Europa e mudaram para a produção de veículos elétricos, no Mercosul eles seguiram outra estratégia. Na América do Sul eles desejam manter, por bem mais tempo do que no mercado europeu, as tecnologias de combustão nocivas ao clima. A infraestrutura de recarga de veículos elétricos ainda precária nos países do Mercosul lhes serve de pretexto para isso. Além disso, especialmente no Brasil, as empresas de automóveis propagam o uso continuado de agrocombustíveis, com os quais a pegada de carbono de seus motores a combustão supostamente poderia melhorar.

Para o Mercosul, no entanto, essa estratégia esconde desvantagens significativas. Por um lado, a produção dos agrocombustíveis causa danos ambientais significativos e inúmeros conflitos agrários e, por outro, atrasaria ainda mais a transição para a mobilidade elétrica. Isso não apenas ameaça os países do Mercosul com emissões mais altas de gases do efeito estufa relacionadas ao tráfego, mas também com déficits tecnológicos. Enquanto, globalmente, a transição dos motores a combustão para motores elétricos progride, eles permanecem dependentes da ultrapassada tecnologia movida a combustão. Os grupos automotivos europeus, por sua vez, assegurariam a longo prazo na América do Sul um mercado de vendas para seus motores a combustão prejudiciais ao clima, que já não podem mais vender em outros lugares.

Os próprios países do Mercosul seguem diferentes estratégias para seus motores. O governo argentino apresentou, em outubro de 2021, um abrangente projeto de lei que também prevê o desenvolvimento da mobilidade elétrica (Ley de Movilidad Sustentable). Como vantagem local, o governo considera para isso a ampla incidência de lítio no país, que deseja usar para a estruturação de uma produção nacional de baterias.²⁷ O Brasil, em contrapartida, aposta principalmente nos chamados veículos de passeio flexfuel (flex), que permitem abastecer com qualquer mistura de bioetanol e gasolina. A mistura em massa de bioetanol começou já nos anos 1970 e foi intensamente incentivada pelo governo brasileiro com seu Programa Proálcool (veja a Caixa 2).

Brasil: Novos registros de veículos de passeio veículos comerciais ligeiros

Gráfico 8: em %, fonte: Anfavea 2021



A forte concorrência da tecnologia flexfuel com outros motores pode ser percebida nas homologações de veículos brasileiras. Em 2020, por exemplo, 85% dos novos registros de veículos de passeio e veículos comerciais leves foram contabilizados para carros flexfuel, com apenas 1% para carros elétricos (veja o Gráfico 8). O governo brasileiro, na sua futura descarbonização do setor de tráfego, também aposta em primeira linha nos agrocombustíveis como o bioetanol e o biodiesel, confiando, com isso, em um balanço mais favorável de poluentes e gases do efeito estufa em comparação com combustíveis puramente fósseis. Nesse contexto, o governo encontra apoio principalmente na poderosa indústria agrária do país, que para isso fornece as duas principais matérias-primas: cana-de-açúcar para o bioetanol e soja para o biodiesel.²⁸

Caixa 2: Programa Proálcool: Economizar petróleo, incentivar a cana-de-açúcar, vender VWs

O Brasil teve suas primeiras experiências com a mistura de bioetanol já durante a Primeira e a Segunda Guerra Mundiais, para contrabalancear a falta de combustível da época. O uso maciço de etanol obtido da cana-de-açúcar começou na crise do petróleo dos anos 1970, para economizar nas caras importações de petróleo. Ao mesmo tempo, a indústria brasileira da cana-de-açúcar tinha capacidade excedente na época, por ter perdido seus mercados de vendas nos EUA e Europa. Nos EUA, fabricantes de refrigerantes como a Coca-Cola começaram a substituir o açúcar por xarope de milho, enquanto a UE concedeu às suas ex-colônias na África, no Caribe e no Pacífico, os chamados países ACP, uma quota de importação de açúcar isenta de tarifas alfandegárias com o Acordo de Lomé.

Para economizar petróleo e apoiar ao mesmo tempo a indústria da cana-de-açúcar, o governo brasileiro decidiu-se, em 1975, pelo Programa Proálcool, que inicialmente ditava uma pequena adição de bioetanol anidro à gasolina. A partir de 1979, chegaram ao mercado veículos com motores puramente movidos a etanol, que podiam ser abastecidos totalmente com bioetanol hidrogenado. Em 2003, por fim, seguiram-se os veículos flex, que podem ser movidos a misturas aleatórias de bioetanol e gasolina. Nos EUA já havia nessa época diversos modelos flex, mas o primeiro carro desse tipo a entrar comercialmente no mercado brasileiro foi o Gol 1,6 Total Flex da Volkswagen.²⁹

Mesmo em relação a propulsões alternativas, o Brasil persegue projetos que apostem no bioetanol, como o flexfuel-híbrido. Esses modelos combinam um motor elétrico com um motor a combustão, que pode ser movido a gasolina e bioetanol. Outra esperança é depositada nos veículos com células de combustível que utilizam bioetanol. Nenhuma prioridade, por sua vez, é dada à promoção de uma difusão maior de veículos elétricos movidos puramente a baterias.³⁰



Em fábricas como essa em Costa Pinto, o combustível de etanol, supostamente sustentável, é fabricado a partir da cana-de-açúcar.
Foto: Mariordo, Wikimedia

A indústria automotiva apoia o caminho diferenciado focado em agrocombustíveis do Brasil, assim como a Volkswagen. O diretor de marcas da VW, Ralf Brandstätter, esclareceu em março de 2021 que o prazo visado para a Europa pela marca VW para abolir os motores a combustão – entre 2033 e 2035 – não seria realizável em países emergentes. No Brasil, o etanol representa “uma tecnologia de ponte eficaz” na trajetória para a descarbonização. Por esse motivo, no Brasil a VW criará um centro de pesquisa e desenvolvimento que se dedicará a novas tecnologias à base de etanol e outros agrocombustíveis, especialmente para países emergentes.³¹ O motivo para apoiar a opção do biocombustível, no entanto, é outro: a indústria automotiva pode continuar a utilizar seus investimentos existentes em motores a combustão por mais tempo, sem precisar de modernização.

Mas a eficácia climática da iniciativa de descarbonização brasileira no setor de transportes é totalmente duvidosa, como demonstra um estudo de dois cientistas do Instituto Wuppertal. A análise comparou dois cenários alternativos a um cenário business-as-usual, que ilustra a composição atual de combustíveis da frota de veículos brasileira até o ano de 2050. Os cenários alternativos modelam a transição gradual do Brasil para o uso total de agrocombustíveis ou de energia elétrica para o acionamento de veículos de passeio e ônibus.³²

O resultado: a eletrificação das frotas de veículos de passeio e ônibus até 2050 poderia resultar em uma nítida economia de CO₂, entre 65 e 89%. Na mudança para agrocombustíveis, por sua vez, o dióxido de carbono seria emitido em quantidade semelhante ou até maior à do cenário business-as-usual. Como motivo essencial para o pior desempenho da opção pelo biodiesel, os cientistas citam as elevadas emissões geradas pelas alterações do uso do solo para a construção de plantas de energia, como na conversão de florestas e pastagens em terras aráveis, ou nos ciclos regulares de colheita da cana-de-açúcar e da soja.³³

Como especialmente prejudicial ao clima é apontado o biodiesel obtido a partir do óleo de soja, como confirmou um estudo encomendado pela Comissão Europeia. De acordo com ele, na produção de diesel de soja são geradas praticamente o dobro de emissões de gases do efeito estufa em comparação com o diesel fóssil, principalmente devido às alterações de uso do solo.³⁴ Diante desse panorama, os países do Mercosul não devem se envolver na estratégia da indústria automotiva europeia, que pretende manter a região em contínua dependência de motores a combustão e agrocombustíveis. Em vez disso, eles deveriam obrigar a indústria automotiva a acelerar o desenvolvimento da infraestrutura de carregamento e a eletrificação da frota de veículos no Mercosul.

No entanto, também não é suficiente, nos países do Mercosul, simplesmente eletrificar o crescente transporte individual motorizado. Pois, seja movido a fontes fósseis, a agrocombustíveis ou eletricidade, o transporte individual caminha lado a lado com um consumo de matéria-prima não sustentável, que prejudica o clima e gera conflitos de direitos humanos. Uma transição puramente relacionada à forma de propulsão também não pode substituir uma transição mais abrangente na mobilidade no Mercosul. Pelo contrário, lá também se deveria reduzir as frotas de veículos e promover a expansão de meios de transporte coletivos como ônibus e trens. Mas, onde não se pode abrir mãos de carros, eles devem ser do menor tamanho possível, além de acionados eletricamente.

Como os veículos elétricos também consomem grandes quantidades de matérias-primas, eles precisam ser pequenos, duráveis e ter componentes reutilizáveis. Por esse motivo, a Argentina, por exemplo, que visa desenvolver suas próprias unidades de produção de baterias, deveria impor aos fabricantes a reciclabilidade delas. Com regulamentos correspondentes, o país poderia obter não só progressos tecnológicos, mas também nas políticas ambientais. Pois, aproveitando ao máximo o potencial de reciclagem das baterias, seu consumo de material corresponde a somente uma pequena fração do combustível que os motores a combustão consomem de forma irrecuperável.³⁵



A mudança para a mobilidade elétrica poderia economizar de 65 a 89% de CO₂ em comparação com os flexfuels. No entanto, é preciso reduzir o número total de veículos para impedir o uso excessivo de matérias-primas e energia. Foto: Ivan Radic, Flickr



7. Comércio de matérias-primas: A mineração e suas catástrofes

No ano de 2010, a associação automotiva ACEA queixou-se dos preços elevados do minério de ferro no mercado mundial e exigiu que a UE desenvolvesse uma estratégia para matérias-primas, bem como assegurasse seu suprimento a partir de países terceiros, a condições competitivas.³⁶ A associação fez o mesmo em uma declaração de posição em 2012, exigindo da UE a “*alavancagem*” das negociações comerciais para garantir o acesso a matérias-primas. Os acordos comerciais deveriam, sobretudo, reduzir as restrições à exportação que os países ricos em recursos empregam.³⁷

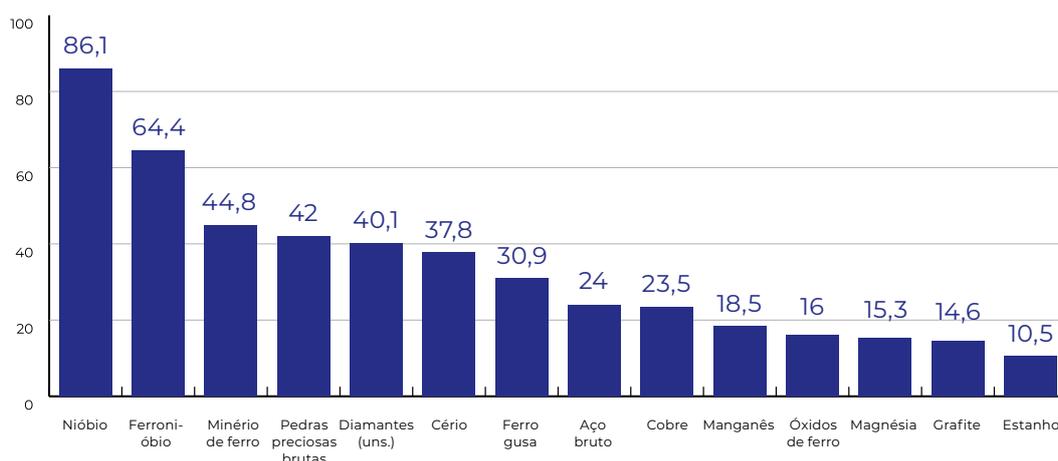
A Comissão da UE também aplicou esses desejos da indústria no seu acordo com o Mercosul. Diversos acordos no texto contratual presente até o momento visam assegurar o acesso a matérias-primas essenciais da forma mais barata possível. Entre as matérias-primas especialmente importantes para a fabricação de automóveis estão ferro e aço, alumínio, cobre, chumbo, zinco e, para os veículos elétricos, o lítio, cada vez mais importante. Mas não é somente para esses materiais que o acordo contém regras específicas. Ele diz respeito também ao comércio de combustíveis, sejam eles – como a gasolina e o diesel – obtidos do petróleo ou de recursos renováveis, como no caso do bioetanol e do biodiesel (veja os Capítulos 8 e 9).

Os países do Mercosul, principalmente o Brasil e, em dimensão menor, a Argentina são importantes fornecedores de recursos para a UE e a Alemanha. Muitos dos produtos de mineração de origem brasileira e argentina são totalmente imprescindíveis para a indústria automotiva. Em termos quantitativos, entre os materiais mais importantes está o minério de ferro importado do Brasil – a matéria-prima usada para a produção de aço, utilizada em grandes quantidades na fabricação de veículos.

A dependência das matérias-primas brasileiras é especialmente forte na Alemanha. De acordo com um estudo do Instituto Federal de Geociências e Recursos Naturais (BGR) da Alemanha, 44,8% do minério de ferro importado para a Alemanha é proveniente do Brasil (veja o Gráfico 9). As importações alemãs de ferro e aço brutos também vêm, respectivamente, cerca de 31 e 24% do Brasil. O cobre, o terceiro metal mais frequente na fabricação automotiva depois do aço e do alumínio, também é importado em grandes quantidades do Brasil pela Alemanha. Mas a maior dependência é do nióbio, um raro metal pesado utilizado sobretudo na fabricação de um metal especialmente sólido, que também encontra uso na indústria automotiva.³⁸ Devido à alta dependência das jazidas brasileiras, o nióbio está entre as matérias-primas críticas.³⁹

Alemanha: Importações de matéria-prima do Brasil, 2019

Gráfico 9: Percentual das importações totais, em %, fonte: BGR, nov. 2020



A Argentina também é uma importante fornecedora de matérias-primas da UE e da Alemanha, principalmente de prata, cobre, chumbo e lítio – materiais imprescindíveis da indústria automotiva. Das importações de prata da Alemanha, 26% provêm do país sul-americano, conforme informado pela BGR.⁴⁰ A prata é usada em grandes quantidades principalmente na eletrônica automotiva.

O lítio argentino também se destina aos carros europeus, principalmente na forma de baterias de íons de lítio para veículos elétricos ou híbridos. De acordo com informações do Serviço Geológico norte-americano, os recursos de lítio da Argentina estão entre os dois maiores do mundo, depois da Bolívia.⁴¹ Até o momento, o lítio é explorado para exportação em duas unidades na Argentina, e inúmeras outras devem se seguir. Uma das duas unidades de produção é de propriedade da empresa estadunidense Livent, que no início de 2021 anunciou o fechamento de um contrato de fornecimento de vários anos com a BMW. A BMW pretende utilizar a matéria-prima para sua própria produção de células de bateria – entre outros, na Alemanha.⁴²

De acordo com as partes do contrato já existentes, o Acordo UE-Mercosul deve colaborar não somente para assegurar o fornecimento de matérias-primas para a indústria automotiva, mas também para barateá-lo. Embora os direitos de importação da UE estejam praticamente a zero para algumas das principais matérias-primas, como para petróleo bruto, minério de ferro, cobre bruto ou prata, isso não se aplica a outros materiais como alumínio e muitos produtos de ferro, aço e cobre, bem como vários a outros recursos transformados imprescindíveis para a indústria automotiva.

Assim, produtos de ferro e aço do Mercosul podem estar sujeitos a tarifas alfandegárias na UE entre 1,7 e 5,7%; produtos de cobre, entre 3 e 5,2%; alumínio, entre 5 e 10%; lítio, entre 5,2 e 5,5%; e chumbo e zinco, entre 2,5 e 5%.⁴³ Além disso, existem direitos antidumping que a UE vem cobrando dos produtores de aço brasileiros sobre as exportações de aço plano desde outubro de 2017 (entre 53 e 63 euros por tonelada).⁴⁴

Não menos importantes para os fabricantes de automóveis e fornecedores de componentes europeus estabelecidos no Mercosul são as tarifas alfandegárias que a Argentina e o Brasil cobram para a importação de matérias-primas: são recolhidos 2% para o lítio, entre 2 e 16% para produtos de alumínio, entre 6 e 16% para produtos de cobre e entre 2 e 16% para produtos de chumbo e zinco.⁴⁵

Nas listas de acesso ao mercado do acordo de associação, UE e Mercosul comprometeram-se agora a abolir a maioria dessas tarifas alfandegárias em diversas etapas, dentro de dez anos após a entrada em vigor do acordo. Nesse período, a UE compromete-se, principalmente, a implementar um pouco antes a eliminação de tarifas alfandegárias, e o Mercosul, tendencialmente nos anos posteriores. Em casos individuais, o Mercosul pretende eliminar as tarifas alfandegárias somente após 15 anos.⁴⁶

Outra determinação extremamente importante: o acordo estabelece uma proibição fundamental de quaisquer impostos e encargos sobre exportações. Impostos de exportação são um importante instrumento para políticas de desenvolvimento e indústria, com os quais os governos obtêm receitas públicas e também podem assegurar a disponibilidade interna de matérias-primas escassas, sejam elas produtos alimentícios ou de mineração. Assim, os impostos de exportação podem ser utilizados, por exemplo, para garantir disponibilidade acessível de matérias-primas para o desenvolvimento de setores industriais próprios. Mas no Artigo 8 do capítulo sobre o comércio de mercadorias consta que, após três anos da entrada em vigor do Acordo UE-Mercosul, nenhuma das partes signatárias

deve introduzir ou manter impostos sobre exportações como esses. No entanto, o acordo dos países do Mercosul oferece a possibilidade de inserir exceções a essa regra em listas de obrigações específicas.⁴⁷

Essas listas de obrigações encontram-se no anexo do contrato relacionado a impostos sobre exportações.⁴⁸ Porém, até o momento, somente a Argentina e o Uruguai fizeram uso da possibilidade de inserir exceções à proibição geral de impostos sobre exportações em listas próprias. Enquanto a Argentina reserva-se o direito de recolher impostos de exportação para uma pequena lista de produtos, na lista do Uruguai aparece somente um grupo específico de mercadorias: produtos diversos de couro (veja o Capítulo 10).

Além disso, em sua lista, a Argentina compromete-se a congelar ou reduzir os impostos de exportação para diversos produtos, como no caso da soja e do biodiesel (veja o Capítulo 9). Outras matérias-primas importantes, por sua vez, estão totalmente ausentes, apesar de serem cobrados impostos de exportação para elas na Argentina, como no caso de ouro, prata, cobre ou lítio. De acordo com as normas atualmente vigentes para a mineração, a Argentina recolhe impostos de exportação sobre ouro e prata de até 8%, e sobre outras matérias-primas metálicas, de até 4,5%.⁴⁹

A renúncia à garantia de impostos de exportação futuros no acordo comercial parece extremamente míope, sobretudo porque o governo argentino planeja processar internamente matérias-primas como o lítio de forma mais intensa, por exemplo, pelo desenvolvimento de uma indústria própria de células de bateria.⁵⁰ Uma clara consolidação da política externa da decisão soberana sobre impostos de exportação fortaleceria o governo também em disputas com investidores estrangeiros que exploram as matérias-primas. Por exemplo, a Livent, a nova fornecedora de lítio da BMW, processou o governo argentino para a restituição dos impostos de exportação pagos.⁵¹

No Brasil, o debate sobre um retorno dos impostos de exportação sobre matérias-primas minerais e agrárias, que foram eliminados em 1986, também se reacendem regularmente. Principalmente os estados produtores de matérias-primas tiveram que aceitar perdas de receitas decorrentes. No ano de 2020, o Congresso discutiu dois projetos de lei para reintrodução dos impostos de exportação sobre matérias-primas, com duras críticas das associações industriais.⁵² Para evitar essa exigência, o governo central concordou, em janeiro de 2021, com indenizações compensatórias para os estados.⁵³ Não obstante, não é de se excluir uma retomada desse debate sob o novo governo. Porém, a reintrodução dos impostos de exportação poderia representar uma potencial violação do Acordo entre a UE e o Mercosul.

Em ambos os países do Mercosul, as atividades de mineração caminham de mãos dadas com inúmeros conflitos com comunidades locais e grupos indígenas. Os motivos devem-se não só aos danos ambientais na extração de matérias-primas, mas em parte também a graves violações aos direitos humanos. No árido norte da Argentina, por exemplo, comunidades locais e indígenas protestam contra a exploração local de lítio. Suas críticas são voltadas, entre outros, ao alto consumo de água na evaporação da água salgada com teor de lítio e aos resíduos tóxicos das minas.⁵⁴



Mina de minério de ferro ilegal na região da comunidade indígena dos Yanomami no Brasil. Foto: © Chico Batata / Greenpeace



Pouco antes do desastre em Brumadinho, a empresa alemã TÜV Süd classificou a barragem, que retinha a água ferrosa, como segura. Foto: Ibama, Flickr

As minas, além disso, são um fator comumente menosprezado para a degradação florestal. Os cientistas ambientais partem do princípio de que cerca de 10% do desflorestamento na Amazônia cai na conta da mineração. Uma parte significativa dessa perda foi causada pela Mina dos Carajás no estado do Pará, a maior mina de minério de ferro do mundo, operada pelo grupo empresarial brasileiro Vale.⁵⁵

Outra mina desse grupo, o Córrego do Feijão na comunidade de Brumadinho, também é a responsável por uma das maiores catástrofes minerárias do país. Em janeiro de 2019, a barragem de uma bacia de contenção rompeu no município e uma onda de lama de resíduos tóxicos varreu a região, custando a vida de 272 pessoas. Apenas quatro meses antes, uma subsidiária brasileira da empresa de auditoria alemã TÜV Süd havia certificado a estabilidade da barragem, apesar de substanciais deficiências de segurança. Por esse motivo, em outubro de 2019 a MISEREOR e a organização de direitos humanos ECCHR apresentaram queixa, em conjunto com cinco familiares de vítimas, contra a TÜV Süd e um dos seus funcionários. Os reclamantes acusam a empresa de violação de suas obrigações de fiscalização, e o funcionário de homicídio culposo, entre outros. Desde então, o Ministério Público de Munique iniciou investigações.⁵⁶

A Vale também fornece seu minério de ferro à UE, onde ele é transformado em aço usado na indústria automotiva. Cerca de metade do minério de ferro importado para a Alemanha é proveniente do Brasil. Os maiores produtores de aço da Alemanha são a ThyssenKrupp, a Arcelor Mittal e a Salzgitter AG. A ThyssenKrupp comprou mais de 40 milhões de toneladas de minério de ferro da Vale entre 2016 e 2018 e não apresentou objeções em duas auditorias realizadas na Vale. Mas após o desastre de Brumadinho, surge a questão de quão confiáveis essas auditorias realmente são para cumprir as obrigações de devida diligência ao longo da cadeia de suprimentos.⁵⁷



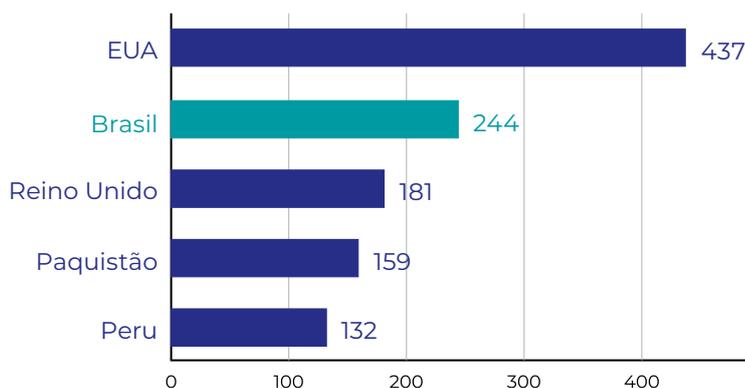
8. Bioetanol: Conflitos acerca da produção de cana-de-açúcar

A cota de bioetanol que a UE concede ao Mercosul aumenta a pressão por mudanças no uso do solo e em outras emissões de gases do efeito estufa no Mercosul, especialmente no Brasil. Os favorecimentos ao bioetanol, produzido principalmente a partir da cana-de-açúcar no Brasil, consistem em uma cota isenta de impostos alfandegários de 450.000 toneladas para uso na indústria química e uma cota isenta de impostos de 200.000 toneladas para uso como biocombustível. A antiga tarifa de importação de até 19 euros por hectolitro de bioetanol deve ser reduzida para um terço do valor atual.⁵⁸

Como resultado do aumento do consumo de biocombustíveis no setor de transportes da UE, o Brasil já conseguiu elevar drasticamente suas exportações de bioetanol para a UE nos últimos dois anos. De 2019 a 2020, as importações de bioetanol da UE do Brasil aumentaram de 17 milhões para 244 milhões de litros.⁵⁹ O país sul-americano agora é o segundo maior fornecedor de bioetanol para a UE, depois dos EUA (veja o Gráfico 10). Na UE, o bioetanol é misturado à gasolina em proporções diferentes, geralmente de 5 ou 10%, e comercializado como combustível E5 ou E10.

UE: 5 principais fornecedores de bioetanol, 2020

Gráfico 10: Milhões de litros, fonte: Eurostat/ePURE 2021



A cota de bioetanol do Acordo UE-Mercosul pode favorecer uma maior expansão do cultivo de cana-de-açúcar no Brasil. Segundo estimativas do Ministério da Agricultura do Brasil, a área cultivada com cana-de-açúcar aumentará de 9 milhões para 10 a 11 milhões de hectares entre 2020 e 2030.⁶⁰ Cientistas do serviço de pesquisas da UE, por outro lado, esperam que a área cultivada cresça ainda mais, para 14,8 milhões de hectares, a fim de atender toda a demanda de açúcar e etanol. De acordo com seu panorama, um terço das exportações brasileiras de etanol poderia se destinar à UE até 2030, superando em muito a cota de 650.000 toneladas.⁶¹

Embora o centro da cultura da cana-de-açúcar esteja mais ao sul do país (principalmente no estado de São Paulo), a maior expansão está ocorrendo no Centro-Oeste e Nordeste, especialmente na região de mata seca do cerrado. Portanto, foi um choque para o movimento ambiental brasileiro e internacional quando o presidente Jair Bolsonaro revogou um decreto sobre o zoneamento agroecológico da cana-de-açúcar em novembro de 2019. Esse decreto, promulgado pelo então presidente brasileiro Lula da Silva em 2009, restringiu o cultivo de cana-de-açúcar na Amazônia, no cerrado, na zona úmida do Pantanal e em territórios indígenas.⁶²

Entre os prejudicados pela revogação do decreto de zoneamento estão os povos indígenas do Brasil, cujos territórios tradicionais são vitimados pelo cultivo da cana-de-açúcar e outras plantações. Assim por exemplo,

a fabricante de bioetanol Raízen, uma joint venture entre a Shell e a Cosan, adquiriu cana de açúcar cultivada ilegalmente em territórios Guarani-Kaiowá no estado do Mato Grosso do Sul.⁶³ A falta de demarcação de áreas indígenas, que chegou a ser totalmente paralisada no governo Bolsonaro, piora a situação.⁶⁴

Além disso, a Câmara dos Deputados e o Supremo Tribunal Federal do Brasil estão atualmente discutindo uma iniciativa legislativa (PL 490/2007) que, contrariando a legislação internacional, visa introduzir um prazo para o reconhecimento dos direitos indígenas à terra.⁶⁵ De acordo com esse projeto de lei, as comunidades indígenas só poderiam reivindicar direitos territoriais e exigir demarcação se já residissem ou tivessem reivindicações legais formais sobre os territórios em questão em 5 de outubro de 1988, a data em que a Constituição brasileira entrou em vigor. A Articulação dos Povos Indígenas do Brasil (APIB) considera a lei uma das maiores ameaças aos seus membros.⁶⁶ Os temores da organização são agravados pelas ameaças do governo Bolsonaro de retirar a assinatura da Convenção 169 da OIT sobre os direitos dos povos indígenas. Essa convenção da Organização Internacional do Trabalho (OIT) estabelece o importante direito dos povos indígenas a um consentimento livre, prévio e informado para qualquer uso de seus territórios.⁶⁷

Somam-se a isso os consideráveis danos ambientais causados pelo cultivo intensivo das plantações de cana-de-açúcar: erosão do solo, alto consumo de água e considerável penetração de resíduos tóxicos devido ao uso elevado de pesticidas.⁶⁸ Além disso, também são usados nos canaviais ingredientes ativos de pesticidas altamente tóxicos que não são aprovados ou são proibidos na UE. Entre eles estão a imidacloprida, comercializada pela Bayer no Brasil, e o fipronil, produzido pela BASF. Ambos os ingredientes ativos são suspeitos de causar mortalidade das abelhas.⁶⁹

Os cientistas do serviço de pesquisas da UE também apontam que a cana-de-açúcar no Brasil está competindo com terras para pecuária e cultivo da soja. Sobretudo, a cana-de-açúcar ocupou antigas pastagens, que desde então têm sido abertas no cerrado e na Amazônia devido ao desmatamento. Toda a terra arável para soja, cana-de-açúcar e outras culturas brasileiras pode aumentar impressionantes 14 milhões de hectares até 2030, o que corresponde a cerca de 40% do território da Alemanha (35,7 milhões de hectares). Das novas terras aráveis, 91% são obtidas por meio da conversão de pastagens, e o restante, por desmatamento florestal e do cerrado.⁷⁰

Se esse cenário ocorrer, o Brasil ficará muito aquém de suas metas do Acordo de Paris, alertam os cientistas. Em vez de uma redução das emissões equivalentes de CO₂ oriundas da mudança do uso do solo de 113 milhões de toneladas até 2030, devem ser esperadas emissões adicionais de um bilhão de toneladas. Se a proteção ambiental for ainda mais enfraquecida, como foi o caso com Bolsonaro, as emissões adicionais podem aumentar ainda mais, para 1,7 bilhão de toneladas. Consequentemente, a política comercial não deve se limitar à consideração isolada do impacto ambiental de matérias-primas individuais, mas integrar as mudanças indiretas no uso do solo de forma sistêmica. A UE deve, portanto, negociar acordos comerciais baseados em padrões ambientais executáveis para todas as principais matérias-primas comercializadas e levar em consideração suas interações.⁷¹



A redução de tarifas alfandegárias, o aumento da demanda e o consequente aumento das monoculturas de cana-de-açúcar ameaçam o meio ambiente, a biodiversidade e o clima.
Foto: Sweet Alternative, Flickr



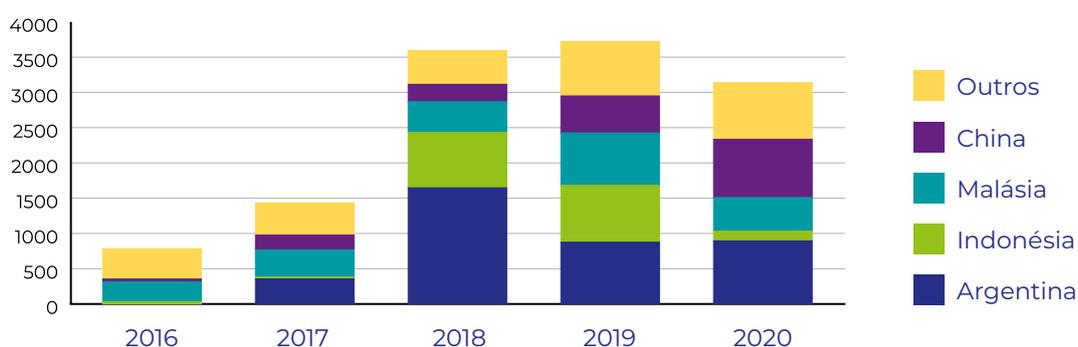
9. Biodiesel: Expansão da frente de soja

O acordo UE-Mercosul também pode favorecer as importações da UE de biodiesel do Mercosul. Na UE, até 7% de biodiesel é misturado ao diesel fóssil. Além da UE, dos EUA e da Indonésia, o Brasil e a Argentina estão entre os maiores produtores de biodiesel do mundo. Ambos os países utilizam o óleo de soja como a matéria-prima mais importante para a produção de biodiesel.

Atualmente, a maior parte das importações de biodiesel da UE é proveniente da Argentina. Entre 2013 e 2017, a UE impôs direitos antidumping à Argentina, contra os quais o país se defendeu com sucesso com uma queixa junto à OMC.⁷² Depois que a UE reduziu novamente suas tarifas alfandegárias em setembro de 2017, as importações de biodiesel da Argentina aumentaram enormemente (veja o Gráfico 11).

UE: Importações de biodiesel, 2016–2020

Gráfico 11: Países de origem, em 1.000 toneladas, fonte: Eurostat/OFI 2021



A soja em grãos importada do Mercosul também pode ser transformada em óleo de soja e biodiesel na UE. Já existe um regime de isenção de tarifas alfandegárias para a importação de soja na UE. Não obstante, o Acordo UE-Mercosul pode contribuir para uma redução ainda maior no preço da importação de soja e biodiesel da América do Sul. Pois, por um lado, o acordo prevê a eliminação da tarifa aduaneira padrão da UE de 6,5% sobre o biodiesel ao longo de 10 anos da sua entrada em vigor.⁷³ Por outro, a Argentina comprometeu-se a reduzir significativamente seus impostos de exportação de soja e biodiesel. Atualmente, os impostos de exportação sobre a soja representam 33% do valor da mercadoria; sobre o óleo de soja, 31%; e sobre o biodiesel, 29%.⁷⁴ No entanto, segundo o anexo sobre impostos de exportação, o país agora se compromete a reduzir os impostos de exportação de soja, óleo de soja e biodiesel para no máximo 18% cinco anos após a entrada em vigor do acordo, e para 14% após dez anos.⁷⁵ Se essas reduções de impostos forem implementadas, as importações de soja e biodiesel da Argentina podem se tornar significativamente mais baratas.

No entanto, isso aumentaria ainda mais a pressão para a expansão das plantações de soja na Argentina. Nos últimos anos, elas já se espalharam das regiões centrais do Pampa, principalmente para o nordeste mais seco do país, onde são responsáveis por grande parte do desmatamento local, juntamente com o pastoreio. No nordeste, na parte argentina do Pantanal, o Chaco, também estão aumentando os conflitos com grupos indígenas, cujos habitats estão diminuindo sensivelmente. Segundo pesquisas do Greenpeace da Argentina, essa dinâmica se mantém inalterada. Assim, as cinco províncias do norte de Santiago del Estero, Jujuy, Salta, Formosa e Chaco perderam cerca de 115.000 hectares de floresta virgem somente em 2020. As emissões decorrentes chegaram a atingir 20 milhões de toneladas de CO₂. Ao menos 5,8 milhões de hectares de floresta foram desmatados na Argentina entre 1998 e 2018.⁷⁶



10. Bancos de couro para veículos de passeio: Desmatamento na Amazônia

A indústria automotiva europeia também está entre as compradoras de um produto que faz parte do principal fator de desmatamento na América do Sul: o couro bovino. Todos os quatro países do Mercosul exportam couro bovino, que os fornecedores de componentes europeus transformam em bancos de automóveis e acabamentos internos, que são instalados nos modelos das grandes marcas. Na Argentina, no Paraguai e no Brasil, os maiores exportadores de couro bovino do mundo, esses rebanhos contribuem significativamente para o desmatamento local. Eles costumam pastar em áreas abertas por desmatamento ilegal, por exemplo, na região do Chaco no Paraguai ou na Amazônia brasileira.

Um estudo publicado pela ONG ambientalista alemã Deutsche Umwelthilfe e pela Rainforest Foundation Norway traça a complexa cadeia de suprimentos das pecuaristas brasileiras até os fabricantes de automóveis europeus. Devido à ausência ou inadequação de sistemas de rastreabilidade, nem curtumes nem fabricantes de couro, fábricas de bancos automotivos ou marcas podem comprovar com segurança a origem do couro bovino utilizado. Por isso, não se pode descartar que os grandes fabricantes europeus VW, Daimler, BMW, Renault e PSA utilizem componentes de couro provenientes de queima e derrubada ilegais na região amazônica. Graves violações dos direitos humanos na origem de suas cadeias de suprimentos também não podem ser descartadas. Várias pecuaristas que abastecem os matadouros amazônicos foram acusadas de grilagem de terras, falsificação de títulos de propriedade, ataques violentos e trabalho análogo ao escravo.⁷⁷

Cerca de metade do gado brasileiro é criado na Amazônia, onde também está localizada a maioria dos matadouros. Neles, o gado é esfolado e as peles são salgadas para conservação. As peles salgadas primeiro são processadas por curtumes para o chamado couro wet blue ou semiacabado, que então é transformado em couro acabado. Empresas especializadas transformam o couro acabado em couro automotivo, que depois é vendido para fabricantes de bancos automotivos. As maiores empresas com sede na UE que produzem bancos para carros incluem Adient, Lear, Faurecia, Toyota Boshoku e Magna. Os maiores produtores e exportadores de bancos automotivos na UE são a República Checa e a Alemanha.

No Brasil, a maioria dos curtumes produz o couro wet blue, mas alguns também produzem couro acabado. O país exporta tanto couros wet blue quanto acabados, além de quantidades menores de peles bovinas salgadas. Em termos de peso do produto, 86% das exportações brasileiras são de couro wet blue, 11% são de couro acabado e o restante são peles bovinas salgadas. Em termos de valor das mercadorias, no entanto, 58% das exportações são de couro acabado e 42% de couro wet blue, enquanto as peles bovinas salgadas são irrelevantes. Isso significa que os exportadores brasileiros obtêm receitas muito maiores com o couro acabado processado do que com o couro wet blue, que domina em termos de volume. Em termos de valor, cerca de metade do couro brasileiro exportado é destinado à indústria automotiva.⁷⁸



São necessárias áreas de pastagem para produzir o cobiçado couro para bancos automotivos no Mercosul. O resultado: ainda mais pressão sobre regiões florestais e áreas indígenas.
Foto: Sentinel Hub, Flickr



Nuvens de poeira em vez de floresta tropical são o preço da crescente demanda por couro. Foto: A C Moraes, Flickr

Na UE, a Itália é o principal comprador do couro brasileiro semiacabado e acabado. Lá, curtumes especializados preparam o couro para a indústria automotiva e depois o entregam a fabricantes de bancos de veículos na Alemanha, Áustria e República Checa, entre outros. No entanto, a Alemanha também compra couro acabado diretamente do Brasil. Em 2019, cerca de 42% do couro acabado importado no país veio da Itália e 17% do Brasil.⁷⁹

O Acordo UE-Mercosul pode aumentar novamente as exportações de couro bovino da América do Sul para a Europa, uma vez que as tarifas alfandegárias e as taxas de exportação devem ser reduzidas. Na UE, a importação de couro wet blue já é isenta de tarifas alfandegárias, mas para o couro acabado seco ou plena flor, devem ser recolhidas taxas de 6,5%. A UE pretende eliminar essas tarifas alfandegárias o mais tardar quatro anos após a entrada em vigor do acordo.⁸⁰

Segundo o anexo do acordo sobre impostos de exportação, a Argentina compromete-se a eliminar a alíquota padrão de 10% de impostos de exportação sobre couro wet blue e acabado, em até cinco anos após a entrada em vigor do acordo. O Uruguai também se comprometeu a reduzir a taxa padrão de impostos de exportação de couro wet blue de 5% para zero após cinco anos. O anexo do acordo ainda não contém nenhuma lista de compromissos do Brasil e do Paraguai.⁸¹ Se permanecesse assim, os dois países ficariam de mãos substancialmente atadas, uma vez que não seriam autorizados a introduzir ou reintroduzir quaisquer impostos de exportação.

O Brasil, por exemplo, cobra um imposto de exportação de 9% sobre couro wet blue e pelas bovinas salgadas desde 2000. Em setembro de 2018, no entanto, o governo conservador de Michel Temer decidiu ceder às reivindicações de longa data do lobby agrícola brasileiro e dos curtumes e abolir o imposto.⁸² Uma futura reintrodução, por exemplo, por um novo governo, no estado atual do texto do contrato, violaria o Acordo UE-Mercosul.



11. Trabalhadores: Medo de concorrência desenfreada e perda de empregos

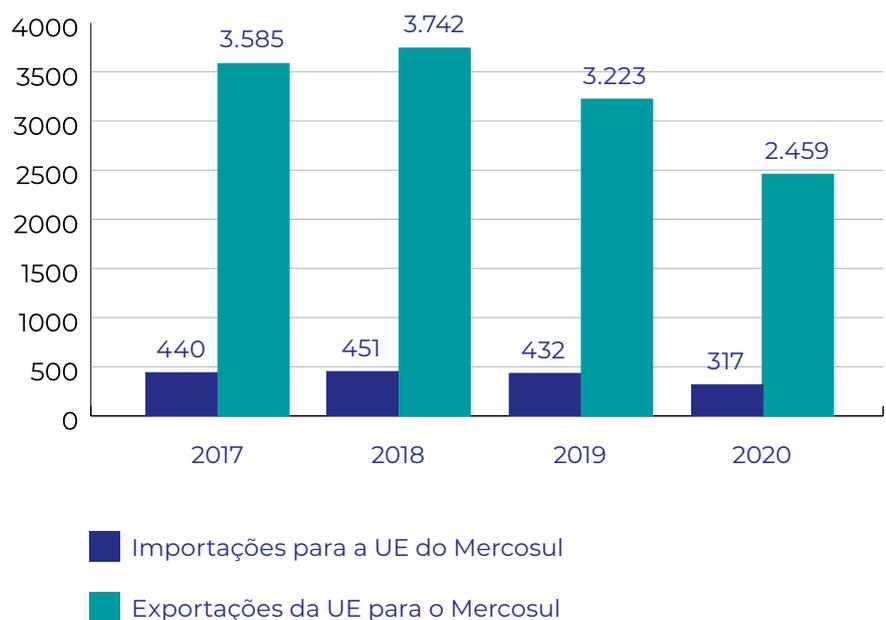


Para os trabalhadores das siderúrgicas do Mercosul, o dumping salarial e a concorrência acirrada podem aumentar com o acordo comercial. Foto: Luci Sallum/PMC, Flickr

O Acordo UE-Mercosul também causa preocupação especial nos trabalhadores da indústria automotiva, especialmente no lado do Mercosul. Eles temem o aumento da concorrência com as importações de carros e, especialmente, de peças automotivas da UE. O Mercosul já registra um flagrante déficit comercial com a UE no setor automotivo. Nos anos anteriores à crise do coronavírus, somente no importante setor de autopeças, o déficit era de cerca de 3 bilhões de euros (veja o Gráfico 12).

UE-Mercosul: Comércio de autopeças

Gráfico 12: Milhões de euros, fonte: Comissão Europeia, 20/05/2021



Como o acordo não contém nenhuma medida para melhorar a competitividade da indústria automotiva no Mercosul, a vantagem estrutural da indústria da UE com as reduções tarifárias acordadas será preservada. O acordo exige que o Mercosul elimine totalmente as tarifas alfandegárias sobre veículos em 15 anos após a entrada em vigor do acordo. Atualmente, o Brasil e a Argentina têm tarifas alfandegárias de 35% sobre carros; o Uruguai, de 23%; e o Paraguai, de 20%. A eliminação gradual das tarifas alfandegárias deve começar após um período transitório de sete anos após a entrada em vigor. Nesse período, porém, o Mercosul já concede uma cota de 50.000 veículos de passeio que podem ser importados por metade da tarifa. As tarifas de importação de autopeças no Mercosul estão em um nível ligeiramente inferior, a maioria entre 14 e 18%. Segundo o acordo, mais de 80% dessas tarifas alfandegárias serão eliminadas após dez anos, e outra parte após 15 anos.⁸³

Outra preocupação dos trabalhadores do Mercosul são as regras de origem do acordo, estabelecidas em protocolo próprio, além de em anexo específico por produtos. Em uma declaração de posição publicada em 2017, a associação europeia de fornecedores de automóveis CLEPA criticou a proporção de valor agregado local que os fabricantes de automóveis tiveram que pagar em seus países de origem para poderem exportar carros e peças para o Mercosul. Na Argentina e no Brasil, as chamadas frações de “*conteúdo local*” são de 60%.⁸⁴

O anexo sobre regras de origem, no entanto, agora prevê uma parcela menor de 55% do valor agregado local para as exportações de automóveis da UE, e de 50% para peças automotivas.⁸⁵ Além disso, o Mercosul aceitará no futuro a opção de que os exportadores forneçam certificados de origem dos seus produtos e componentes em forma de autocertificação.⁸⁶ No entanto, a autocertificação concede aos exportadores uma grande margem de manobra para disfarçar a origem de peças e produtos primários de países terceiros de fora da UE.

A CLEPA mostra-se extremamente satisfeita com o resultado das negociações. Com a exigência de “*conteúdo local*” reduzida, o Mercosul se aproximaria das regras de origem da UE para o setor automotivo.⁸⁷ É exatamente aí que os sindicatos do Mercosul veem um grande perigo. Porque agora os fabricantes da UE podem incorporar porções ainda maiores de produtos primários de países de baixos salários de fora da UE em seus carros e peças automotivas, que depois exportam para o Mercosul. Isso coloca os fornecedores de componentes do Mercosul sob pressão concorrencial ainda maior e sob ameaça de perda de mercado em sua própria região.

Em uma declaração conjunta, as organizações sindicais centrais do Mercosul criticaram as regulamentações acordadas do contrato com a UE. Segundo elas, o escopo da redução tarifária é muito grande e o ritmo é muito rápido para que a indústria local se adapte à competição acirrada. A flexibilização das regras de origem, por sua vez, traz o risco de que produtos primários de países terceiros, fabricados com salários de dumping e desrespeito às normas trabalhistas, gozem das preferências tarifárias do Mercosul. O acirramento da concorrência põe postos de trabalho em risco e aumenta a precariedade das relações laborais no Mercosul. Segundo os sindicatos, a assinatura do acordo foi “*a sentença de morte para as nossas indústrias*”.⁸⁸

Um estudo da Universidad Metropolitana (UMET) de Buenos Aires quantificou o número de empregos que podem estar em risco em diferentes setores da economia argentina como resultado do Acordo UE-Mercosul. Segundo esse estudo, um total de até 186.000 empregos podem ser perdidos como resultado da abertura do mercado. Na indústria metalúrgica, estão em risco 48.000 empregos, 32.500 na produção de autopeças e 9.500 na automotiva. Isso significa que pouco mais da metade das potenciais perdas de empregos ocorreriam nas indústrias automotiva e metalúrgica.⁸⁹



12. Adendo para automóveis: Reconhecimento de homologações e testes deficitários

A pressão competitiva no Mercosul também pode aumentar devido às regras do adendo para automóveis, que passará a fazer parte do acordo comercial. Esse adendo é dedicado à eliminação e simplificação de “*barreiras técnicas ao comércio*”, ou seja, à regulamentação estatal e às avaliações de conformidade para reconhecimento de testes e certificados estrangeiros.⁹⁰

O adendo refere-se ao acordo de 1958 da UNECE sobre regulamentos técnicos uniformes e reconhecimento mútuo de aprovações no setor automotivo. Cerca de 60 países europeus e alguns de fora da Europa assinaram esse acordo da Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa (UNECE). No entanto, faltam países importantes como EUA, China e Índia, bem como os países do Mercosul, o que foi objeto de críticas das associações de automóveis ACEA e CLEPA em suas declarações à Comissão da UE. Sob o acordo da UNECE, foram emitidos até agora cerca de 160 regulamentos técnicos para a homologação veicular e o reconhecimento das respectivas permissões, com a maioria delas incorporada às legislações nacionais pelos países signatários.

No adendo para automóveis, os países do Mercosul ainda não se comprometem a ratificar o acordo da UNECE, mas o reconhecem como uma “*referência útil*” para seus próprios processos de homologação. Além disso, os membros do Mercosul comprometem-se a compilar listas de relatórios de testes e certificados emitidos na UE com base em normas da UNECE ou da UE que serão reconhecidos pelos países do Mercosul. Essas listas devem ser anexadas ao adendo para automóveis e, consequentemente, se tornar parte obrigatória do Acordo UE-Mercosul, mas até agora ainda não foram divulgadas.⁹¹

No entanto, o reconhecimento de certificados e atestados com base em regulamentos da UNECE ou da UE envolve riscos, pois esses regulamentos muitas vezes mostraram-se muito frágeis no passado para atingir objetivos importantes, como a redução das emissões da frota de automóveis. Os fracos procedimentos de testes e homologação na UE não apenas tornaram mais fácil para as montadoras manipular as emissões de escape com dispositivos de desativação em testes de bancada,⁹² como também maquiar aritmeticamente seus balanços de emissões.

Até o momento, várias brechas na regulamentação da UE sobre limites de CO₂ na frota, aprovada em 2009 e alterada em 2019, tornaram possível exceder significativamente a meta da UE de emissões médias de dióxido de carbono em todos os carros novos (atualmente, de 95 gramas de CO₂ por quilômetro). De acordo com uma análise do Greenpeace, as emissões reais de CO₂ de carros novos da VW, Daimler e BMW excederam a meta de 95 gramas para a frota de veículos da UE em 65 a 85% em 2020.⁹³

Nesse contexto, não parece aconselhável que os países do Mercosul simplesmente reconheçam os certificados de homologação na UE. Em vez disso, seria muito mais desejável ter procedimentos de testes e homologação mais rigorosos, que compensassem as insuficiências da regulamentação da UE. No Brasil, por exemplo, em determinadas circunstâncias, o reconhecimento de certificados europeus poderia enfraquecer os procedimentos de homologação anteriores. Por exemplo, o Ibama, órgão ambiental brasileiro, até agora só aceitava testes para avaliar o impacto ambiental de tipos de veículos se eles fossem realizados na presença de funcionários do Ibama, um procedimento que possivelmente pode ser eliminado no futuro.⁹⁴



13. Insuficientes: Cláusulas para prevenção de riscos

Por fim, a indústria automotiva também se beneficia da elaboração extremamente deficiente das regras do Acordo UE-Mercosul, que deveriam mitigar os riscos ecológicos, sociais e aos direitos humanos do acordo. Devido a essa fragilidade, danos ambientais significativos e graves violações dos direitos humanos podem continuar a ocorrer ao longo das cadeias de suprimentos da indústria automotiva.

Se, por exemplo, o couro comercializado para bancos automotivos for proveniente de explorações pecuaristas brasileiras que praticam trabalho análogo ao escravo, tais violações aos direitos trabalhistas também deveriam ser penalizáveis no âmbito do acordo de princípio. Se essas operações também tiverem aberto seus pastos por meio de queimadas, grilagem e expulsão de indígenas, essas violações também deveriam ser puníveis. A mesma exigência vale se a cana-de-açúcar para a produção de bioetanol ou a soja para a produção de biodiesel forem provenientes de lavouras previamente desmatadas de forma ilegal. Penalizações também deveriam ser possíveis no caso de violações tão flagrantes da devida diligência corporativa, como no rompimento da barragem da mina de minério de ferro em Brumadinho.

No entanto, um dos capítulos centrais, que contém regulamentos sobre padrões internacionais em matéria de trabalho e meio ambiente, foi excluído do mecanismo de resolução de conflitos do Acordo UE-Mercosul. As violações das disposições desse capítulo de sustentabilidade podem, portanto, não estar fundamentalmente sujeitas a sanções comerciais.⁹⁵ Sendo assim, a imposição de seus requisitos é quase impossível.

Por exemplo, violações das normas ocupacionais fundamentais e de outras convenções da Organização Internacional do Trabalho (OIT) são abordadas no capítulo sobre sustentabilidade, mas não podem ser tratadas de forma eficaz. A isso se soma o fato de que o Brasil ainda não ratificou uma das normas trabalhistas fundamentais da OIT, a Convenção 87 sobre liberdade sindical.⁹⁶ E o Acordo do Mercosul também se abstém de tornar sua ratificação um pré-requisito para a entrada em vigor.

No capítulo de sustentabilidade, a UE e o Mercosul também se comprometem com a “*implementação efetiva*” dos acordos ambientais multilaterais, incluindo o acordo de proteção climática de Paris.⁹⁷ No entanto, o capítulo carece de medidas concretas que possam garantir a implementação das contribuições nacionais para a proteção climática com as quais os países-membros da UE e do Mercosul se comprometeram no Acordo de Paris.

Obrigações concretas para implementar cadeias de suprimentos sem desmatamento, como as discutidas atualmente na UE com base em uma proposta de regulamento relevante, também são uma lacuna no capítulo de sustentabilidade (veja o Capítulo 14).⁹⁸ Nesse sentido, trata-se de uma contradição que dificilmente pode ser ignorada: reconhecer na UE a necessidade de cadeias de suprimento sem desmatamento e querer garanti-las por meio de um regulamento, mas renunciar às salvaguardas correspondentes em um acordo comercial que ainda não foi assinado.

O capítulo sobre sustentabilidade também não oferece nenhuma ajuda para evitar os conflitos territoriais desenfiados nos países do Mercosul. No Artigo 8 do capítulo, consta apenas a obrigação das partes signatárias de promover a integração das comunidades locais e indígenas nas cadeias de suprimentos dos produtos florestais, sendo que os envolvidos devem dar seu “*consentimento prévio informado*” para tal envolvimento.⁹⁹ No entanto, essa formulação está muito aquém do conceito mais rigoroso da ONU quanto ao consentimento livre, prévio e informado, que exige a permissão dos povos indígenas para qualquer uso de seus territórios.

Embora a devida diligência corporativa tenha sido tão veementemente violada em Brumadinho e em outros desastres de mineração, o capítulo de sustentabilidade não contém nenhuma regra obrigatória de responsabilidade corporativa. Embora o Artigo 11 mencione a “*gestão responsável das cadeias de suprimentos*”, ele apenas obriga as partes do contrato a “*divulgar*” diretrizes não vinculativas de organizações internacionais (ONU, OCDE, OIT), desde que elas as tenham assinado.¹⁰⁰

Por último, continua questionável se o acordo de princípio conterà uma cláusula de direitos humanos que elimine as deficiências conhecidas do instrumento. A UE geralmente integra esse tipo de cláusula em seus acordos comerciais. No entanto, ela ainda não consta nas partes já publicadas do acordo com o Mercosul.¹⁰¹ Em princípio, essa cláusula permite a suspensão de vantagens comerciais em caso de violações dos direitos humanos. Porém, como os obstáculos para sua execução são extremamente altos, ela raramente foi aplicada até hoje. Além disso, faltam órgãos específicos de monitoramento e denúncia. Por esses motivos, a mera inclusão da cláusula de direitos humanos ainda não garantiria melhor aplicabilidade do instrumento.¹⁰²

Em suma, os fracos regulamentos de prevenção de riscos reforçam os já consideráveis privilégios da indústria automotiva europeia e das atividades econômicas a ela associadas. Os inúmeros favorecimentos aos fabricantes de veículos e fornecedores de componentes contrapõem-se a cláusulas ambientais, sociais e de direitos humanos altamente insuficientes. Dessa forma, o acordo protege as cadeias de suprimentos da indústria automotiva que são prejudiciais às pessoas e ao meio ambiente, sem um esforço adequado para sua transformação socioecológica.

Ao favorecer a indústria automotiva, o Acordo UE-Mercosul também impede a necessária transição da mobilidade. Graças ao seu fortalecimento nas relações comerciais, esse setor vive um novo ganho de poder, que lhe facilita repelir medidas para evitar o trânsito ou reduzir o transporte individual motorizado. Ao mesmo tempo, o acordo promove agrocombustíveis prejudiciais ao meio ambiente, como o bioetanol da cana-de-açúcar e o diesel da soja – pseudossoluções de políticas climáticas que conferem um falso aspecto mais ecológico aos motores de combustão de alto consumo e visam atrasar a necessária eliminação gradual das tecnologias de combustão. Nesse sentido, o acordo representa mais um freio para a transformação socioecológica da indústria automotiva e a transição abrangente nos transportes, que deve substituir os meios de transporte individuais prejudiciais ao clima por transporte público coletivo.

14. Conclusões e recomendações

A influência significativa que a indústria automotiva europeia e setores relacionados têm exercido sobre o Acordo UE-Mercosul reforça a urgência de uma reforma completa da política comercial da UE. Trata-se de um acordo que, muito explicitamente, leva a assinatura do setor automotivo, protege suas cadeias de suprimentos prejudiciais aos direitos humanos e ao meio ambiente e, com isso, impede uma tão urgente reviravolta na mobilidade – e que, por isso, não deveria mais ser ratificado. Ele fortaleceria a desigualdade global, levaria à desindustrialização nos países do Mercosul e aumentaria sua dependência de exportações problemáticas de matérias-primas. O acordo não faz jus aos desafios globais para deter as mudanças climáticas, a perda de biodiversidade e as violações dos direitos humanos.

Em vez de um acordo entre a UE e o Mercosul que coloca mais obstáculos na trajetória para a superação desses desafios globais, a UE precisa de um quadro legislativo que adeque suas relações comerciais externas ao meio ambiente e ao ser humano. O respeito aos limites do planeta e um acesso justo a bens e serviços devem ser a base de relações comerciais sustentáveis.

Assim, os acordos comerciais devem ser incorporados à transformação socioecológica da economia e do nosso modo de vida, apoiando-os. Eles devem contribuir de forma mensurável para a preservação dos fundamentos vitais e para uma distribuição mais justa de bens e serviços, respeitando os limites planetários. Pelo contrário, devem ficar no passado os acordos comerciais – como ainda é o caso – que privilegiam interesses corporativos em detrimento da proteção ambiental e dos direitos humanos e, assim, causam danos consideráveis.

Além de acordos comerciais inteiramente reformados, são necessários outros elementos para garantir que as empresas observem e implementem os direitos humanos e trabalhistas, bem como a proteção ambiental e climática, ao longo de todas as suas cadeias de suprimentos. A Comissão da UE apresentou esses elementos, mesmo que ainda insatisfatórios, com seu projeto de regulamento para cadeias de suprimentos sem desmatamento em novembro de 2021. No futuro, as empresas deverão comprovar que os produtos agrícolas e florestais críticos ao desmatamento que pretendem levar ao mercado da UE não contribuiram para o desmatamento e a degradação florestal.¹⁰³

O regulamento também abrange alguns dos produtos de alto risco consumidos em grandes quantidades pelas indústrias automotiva e de combustíveis, como couro, óleo de palma e de soja. No entanto, ainda falta, por exemplo, a matéria-prima borracha, importante para a indústria de pneus. Também não estão inclusas as matérias-primas minerais, cuja extração está muitas vezes associada a significativa destruição florestal, sejam elas minério de ferro, cobre ou ouro. O projeto também exclui outros ecossistemas do escopo de aplicação, como zonas úmidas e savanas, atualmente vítimas do cultivo de commodities agrícolas. No regulamento também falta a consolidação de padrões internacionais de direitos humanos, embora seja comum a incidência de violações de direitos humanos, como grilagem de terras ou expulsões, durante a extração das matérias-primas em questão.¹⁰⁴ Com o regulamento para cadeias de suprimentos sem desmatamento, a UE persegue uma abordagem relacionada a produtos, que também é base de alguns outros regulamentos da UE, como os relacionados a minerais de conflito, produtos da pesca ou comércio ilegal de madeira. Mesmo o projeto de ajustamento transfronteiriço de CO₂ recentemente apresentado pela Comissão também tem como base uma abordagem orientada a produtos. O ajustamento transfronteiriço visa impor uma sobretaxa à importação de determinados produtos industriais cuja fabricação exceda certos limites de emissão de gases do efeito estufa. Os produtos abrangidos incluem matérias-primas importantes, como ferro, aço e alumínio, utilizadas em grandes quantidades pela indústria automotiva.¹⁰⁵

No entanto, as brechas nos projetos de lei e diretivas até aqui demonstram que é necessária não só a criação de mais legislação específica para produtos. Além disso, há uma necessidade urgente de uma lei-quadro que obrigue as empresas de todos os setores a cumprir a devida diligência ambiental e de direitos humanos. Após vários adiamentos, em 23 de fevereiro de 2022, a Comissão Europeia publicou seu projeto de uma lei dessa natureza para a cadeia de suprimentos da UE, a Diretiva da UE sobre Devida Diligência de Sustentabilidade Corporativa (Corporate Sustainability Due Diligence).¹⁰⁶ É positivo que a proposta não preveja apenas obrigações de devida diligência de direitos humanos, mas também ambientais e climáticas. Outro grande avanço: além das sanções oficiais, a Comissão também propõe responsabilidade civil se as empresas tiverem contribuído para o dano ao não exercerem sua devida diligência.

No entanto, a proposta contém várias brechas que limitariam fortemente a eficácia da lei da cadeia de suprimentos da UE. Em princípio, as obrigações de devida diligência se aplicam a toda a cadeia de valor, mas apenas no que diz respeito às chamadas “*relações comerciais estabelecidas*”, que são projetadas para o longo prazo. Assim estariam excluídas transações de curto prazo, que também podem prejudicar as pessoas e o meio ambiente. Além disso, essa brecha convida as empresas a trocarem de parceiros de negócios com mais frequência, principalmente em áreas de risco.

Outra deficiência: em caso de má conduta por parte de parceiros de negócios indiretos, as empresas podem se furtar da responsabilidade ao incluir cláusulas de direitos humanos em contratos comerciais e delegar sua verificação a terceiros. Mas o devastador rompimento da barragem de Brumadinho, no Brasil, e vários incêndios no setor têxtil já evidenciaram que auditorias e certificações superficiais podem colocar vidas humanas em risco. Também é insatisfatório que as empresas tenham que publicar, por exemplo, planos climáticos compatíveis com a meta de 1,5 grau, mas não sejam explicitamente obrigadas a implementá-los. O projeto teria que ser melhorado nesses e em outros aspectos para que a lei da cadeia de suprimentos da UE faça avançar efetivamente a proteção dos direitos humanos, do meio ambiente e do clima.

Um quadro legislativo assim, que combine a lei da cadeia de suprimentos da UE em todos os setores a regulamentos mais detalhados baseados em produtos, poderia ajudar a fortalecer os direitos humanos e a proteção ambiental nas relações comerciais externas da UE. No entanto, os problemas estruturais decorrentes de acordos comerciais deficitários, como o com o Mercosul, ainda não seriam eliminados.

Porém, uma vez que a UE decidiu remediar alguns dos déficits ecológicos e de direitos humanos em sua política de comércio exterior, não seria aceitável fazer cumprir o acordo com o Mercosul na sua forma atual. Em vez disso, a UE deveria reconhecer os riscos consideráveis do acordo, colocar a ratificação planejada em suspensão e, em vez disso, empenhar-se em uma renegociação. Ao fazê-lo, a UE enviaria um forte sinal para a transformação socioecológica urgentemente necessária em suas relações comerciais.

Para isso, as negociações futuras devem visar acordos que atendam aos seguintes requisitos mínimos:

- **Avaliações de impacto participativas e eficazes:** O sistema atual de quatro fases da Comissão da UE para avaliar o impacto de um acordo comercial [Impact Assessment (IA), Sustainability Impact Assessment (SIA), Economic Assessment of the negotiated outcome, Ex-post evaluation], deve ser fundamentalmente reformado. Em especial, a Avaliação de Impacto na Sustentabilidade (AIS) realizada durante as negociações deve ser fundamentalmente alterada. Tendo em vista a metodologia, é particularmente necessária a aplicação de diferentes modelos econométricos. No que diz respeito ao procedimento, deve haver a maior transparência possível e amplo envolvimento da sociedade civil em todas as fases da avaliação de impacto. É importante, além disso: a Avaliação de Impacto na Sustentabilidade deve ser concluída antes do início das negociações e já servir como base para a delegação de um mandato negocial à Comissão. As Avaliações de Impacto na Sustentabilidade devem ser repetidas antes da assinatura e após uma determinada fase de implementação dos acordos.¹⁰⁷
- **Respeito aos limites planetários:** Os acordos comerciais devem ser elaborados para respeitar os limites planetários e garantir um uso justo, sustentável e responsável dos recursos naturais. Eles devem seguir o princípio do poluidor-pagador e impedir que a sociedade arque com os custos da reparação de danos ambientais causados pelo comércio.
- **Controle democrático do processo de negociação:** Para evitar a forte influência de grupos poderosos como a indústria automotiva, todas as fases do processo, desde as negociações preliminares até a negociação de futuros acordos, devem ocorrer de forma transparente. O Parlamento Europeu, os parlamentos dos países-membros e o público devem ter pleno acesso aos mandatos, propostas de negociação e textos consolidados durante as tratativas. Os integrantes dos parlamentos Europeu e nacionais, para além do seu direito à informação, devem ter a possibilidade de introduzir metas vinculativas e novas propostas nas negociações em curso. Os debates a respeito devem ser realizados em público e com o envolvimento da sociedade civil. Para evitar que grupos lobistas específicos exerçam qualquer influência unilateral, os acordos comerciais também devem ser dotados de uma “*pegada legislativa*” que torne transparente a origem de cada cláusula contratual.
- **Proteção do clima e da biodiversidade como componentes essenciais:** Além dos direitos humanos, os futuros acordos comerciais também devem consolidar a proteção climática e da diversidade com os chamados “*elementos essenciais*”. Violações desses elementos essenciais devem ser punidas. Isso significa que: em caso de violação, um acordo pode ser suspenso total ou parcialmente, após a realização de um processo de consulta participativa.
- **Implementação de acordos internacionais sobre direitos humanos, normas trabalhistas e meio ambiente:** Os capítulos de sustentabilidade vinculatórios e protegidos por sanções nos acordos comerciais devem obrigar todas as partes do contrato a implementar efetivamente os acordos internacionais ambientais e de direitos humanos, bem como as normas trabalhistas fundamentais da OIT. Isso deve incluir o estabelecimento estatutário das obrigações de devida diligência correspondentes para as empresas e o acesso a recursos legais para os afetados. As obrigações de devida diligência aplicam-se a todos os setores abrangidos pelo acordo, incluindo setores de alto risco, como automotivo e de mineração. As partes devem disponibilizar recursos para implementar essas obrigações e garantir que

remediações sejam facilmente utilizáveis e estejam acessíveis para os cidadãos afetados e integrantes da sociedade civil. Uma cláusula geral de exceção também deve garantir que as regras de comércio e investimento não impeçam medidas para fazer valer os direitos humanos, trabalhistas, padrões ambientais e de proteção do clima. Critérios de sustentabilidade obrigatórios e sancionados não devem constar apenas no respectivo capítulo de sustentabilidade, mas em todos os capítulos de um acordo. Violações persistentes dos critérios de sustentabilidade devem ser passíveis de punição com sanções graduais, que incluam a suspensão das preferências comerciais.

- **Mecanismos de monitoramento e reclamações:** Além disso, no âmbito de um acordo comercial, devem ser estabelecidos órgãos de monitoramento e mecanismos de reclamações. Para garantir o monitoramento, são necessários recursos suficientes que também permitam à sociedade civil dos países parceiros realizar as funções de controle necessárias. Da mesma forma, devem ser estabelecidos mecanismos de reclamação que permitam às partes afetadas nos países parceiros denunciar violações das cláusulas ambientais e de direitos humanos de um acordo comercial. Se as violações contratuais não forem sanadas, as reclamações da sociedade civil também devem poder levar a sanções graduais. O mecanismo de reclamações recentemente criado pela Comissão no âmbito do Single Entry Point é insuficiente para esse fim e ainda não se provou eficaz.¹⁰⁸ Entre novembro de 2020 e outubro de 2021, foram apresentadas reclamações somente por parte de empresas que também visavam a remoção de barreiras comerciais em países fora da UE. No entanto, não houve queixas sobre a violação das obrigações de sustentabilidade. Ademais, o mecanismo só está aberto a cidadãos e organizações da UE que queiram apresentar queixas sobre violações em países terceiros.¹⁰⁹
- **Limitação temporal da validade dos acordos e introdução de uma cláusula de revisão:** Os acordos comerciais devem ter duração limitada (por exemplo, de 10 anos), cuja extensão requeira o consentimento ativo dos parlamentos dos países-membros. Por último, mas não menos importante, seria necessária uma cláusula de revisão que permitisse a alteração de um acordo comercial se suas disposições se mostrassem insuficientes para a transformação socioecológica das cadeias de suprimentos e para o cumprimento dos direitos humanos.

Acordos comerciais significativamente melhorados são necessários para que seja possível enfrentar as próximas missões sociais, sejam elas a proteção climática e da biodiversidade ou a transição da mobilidade e da agricultura. Mas também é necessária uma transformação socioecológica nas áreas de produção e consumo a montante e a jusante do comércio. Isso deve ser integrado com coerência à reforma das relações comerciais aqui delineada.

Notas finais

- 1 Comissão Europeia: UE e Mercosul chegam a acordo sobre o comércio, comunicado de imprensa, 28 jun. 2019. Disponível em: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pt/IP_19_3396
- 2 EEAS: EU-Mercosur Association Agreement: conclusion of negotiations on the Political Dialogue and Cooperation pillar, European External Action Service, 2 jul. 2020. Disponível em: https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/81950/eu-mercosur-association-agreement-conclusion-negotiations-political-dialogue-and-cooperation_en
- 3 Não obstante, partes do acordo de associação foram vazadas em outubro de 2020. Ver: Greenpeace Países Baixos: EU-Mercosur Association Agreement Leaks, 8 out. 2020. Disponível em: <https://trade-leaks.org/mercosur-eu-association-agreement-leaks-8-october-2020/>
- 4 <https://www.cancilleria.gob.ar/es/actualidad/noticias/declaracion-conjunta-con-motivo-de-la-visita-oficial-la-republica-argentina-del>
- 5 VDA: Jahresbericht 2020: Die Automobilindustrie in Daten und Fakten, Associação da Indústria Automotiva da Alemanha (VDA), Berlim, out. 2020, p. 73. Disponível em: <https://www.vda.de/de/aktuelles/publikationen/publication/jahresbericht-2020>
- 6 VDA: Mattes: Freihandelsabkommen mit Mercosur bietet große Chancen, Associação da Indústria Automotiva da Alemanha (VDA), Berlim, 29 jun. 2019. Disponível em: <https://www.pressebox.de/inaktiv/verband-der-auto-mobilindustrie-ev-vda/Mattes-Freihandelsabkommen-mit-Mercosur-bietet-grosse-Chancen/boxid/963058>
- 7 A avaliação baseia-se em respostas a solicitações de liberdade de informação ao Ministério da Economia alemão por parte da PowerShift e à Comissão Europeia pelo Forum Umwelt und Entwicklung. A solicitação da PowerShift pode ser visualizada em: <https://fragenstaat.de/anfrage/kommunikation-zu-eu-mercosurabkommen-von-deutschen-pestizid-und-autoherstellern-bayer-basf-vw-bmw-mercedes/> A resposta do Ministério à PowerShift está disponível no seguinte link: <https://power-shift.de/wp-content/uploads/2021/12/Korrespondenz-BmWi-VDA.pdf>. A solicitação do Forum Umwelt und Entwicklung, junto com a resposta da Comissão Europeia, pode ser visualizada em: https://www.asktheeu.org/en/request/meetings_and_correspondence_on_t_3#incoming-28452
- 8 BMWi: E-mail do relatório VA9 Lateinamerika, Ministério de Economia e Energia da Alemanha, de 29 mai. 2017 à VDA, assunto: EU-Mercosur Verhandlungen.
- 9 VDA: E-mail da Associação da Indústria Automotiva da Alemanha (VDA) ao BMWi de 27 jun. 2017, assunto: AW: EU-Mercosur Verhandlungen.
- 10 ACEA/CLEPA: carta a Cecilia Malmström, Comissária de Comércio, Comissão Europeia, assunto: EU Mercosur Free Trade Agreement, Bruxelas, 19 jun. 2017.
- 11 Comissão Europeia: Questionnaire on a trade pillar of the EU-Mercosur Association Agreement, 22 jul. 2016. Disponível em: https://trade.ec.europa.eu/consultations/index.cfm?consul_id=213
- 12 AsktheEU.org: Meetings and correspondence on the EU-Mercosur agreement, 4 set. 2020. Disponível em: https://www.asktheeu.org/en/request/meetings_and_correspondence_on_t_3#in-coming-28452
- 13 Comissão Europeia: Meeting summary, ACEA, Sandra Gallina, DG Trade, UNIT C3 (Latin America), sexta-feira, 3 mar. 2017.
- 14 Cecilia Malmström: Putting Europe in top gear, discurso de Cecilia Malmström, Comissária de Comércio da UE, Associação de Fabricantes de Automóveis Europeus (ACEA), Bruxelas, 1 jun. 2017.
- 15 Cecilia Malmström: carta à ACEA e CLEPA, Bruxelas, 26 jul. 2017.
- 16 Comissão Europeia: reunião entre Cristina Rueda-Catry e ACEA (Associação de Fabricantes de Automóveis Europeus), relatório, 17 dez. 2019.
- 17 Comissão Europeia: minutos de encontro entre o Comissário Hogan e uma delegação da ACEA (Associação de Fabricantes de Automóveis Europeus), 31 jan. 2020
- 18 Cornelia Woll: Trade Policy Lobbying in the European Union: Who Captures Whom? Artigo apresentado na EUSA Tenth Biennial International Conference, Montreal, Canadá, 17 a 19 mai. 2007. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/5015585_Trade_Policy_Lobbying_in_the_European_Union_Who_Captures_Whom
- 19 Comissão Europeia: European Union, Trade in goods with Mercosur, 20 mai. 2021. Disponível em: https://webgate.ec.europa.eu/isdb_results/factsheets/region/details_mercosur-4_en.pdf
- 20 Ibid.
- 21 Oliver Worm: Handels- und Marktdaten EU-Mercosur zu Fahrzeugen, 24 jun. 2021, pesquisa interna de banco de dados para Greenpeace Alemanha.
- 22 CNN Brasil: Uma lei de 1976 impede você de ter um carro a diesel, 15 mai. 2021. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/business/uma-lei-de-1976-te-impede-de-ter-um-carro-a-diesel/>
- 23 Tim Dallmann/Cristiano Façanda: Environmental Risks of Diesel Passenger Vehicles in Brazil, The International Council on Clean Transportation (icct), informativo, mar. 2016. Disponível em: <https://theicct.org/publications/environmental-risks-diesel-passenger-vehicles-brazil>
- 24 Nayara Machado: Liberação de veículos leves a diesel volta à pauta da Câmara, epbr, 14 jun. 2021. Disponível em: <https://epbr.com.br/liberacao-de-veiculos-leves-a-diesel-volta-a-pauta-da-camara/>
- 25 Oliver Worm: Handels- und Marktdaten EU-Mercosur zu Fahrzeugen, 24 jun. 2021, pesquisa interna de banco de dados para Greenpeace Alemanha.
- 26 Bank Austria: Fahrzeugzeugung, relatório setorial, fev. 2021. Disponível em: <https://www.bank-austria.at/files/Fahrzeugzeugung.pdf>
- 27 Ministério da Economia da Argentina: Se presentó el proyecto de Ley de Promoción de la Movilidad Sustentable, 12 out. 2021. Disponível em: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/se-presento-el-proyecto-de-ley-de-promocion-de-la-movilidad-sustentable>

- 28 Argus: Brazil favoring biofuels over EVs to cut emissions, 6 mai. 2021. Disponível em: <https://www.argusme-dia.com/en/news/2212635-brazil-favoring-biofuels-over-evs-to-cut-emissions>
- 29 Dustin Meyer et al.: Brazilian Ethanol: Unpacking a Success Story of Energy Technology Innovation, in: A. Grubler/C. Wilson: Energy Technology Innovation: Learning from Historical Successes and Failures. Cambridge, 2014. Disponível em: <http://pure.iiasa.ac.at/id/eprint/11076/>
- 30 Argus: Brazil's ethanol producers push back on EVs, 22 mar. 2021. Disponível em: <https://www.argusmedia.com/news/2198324-brazils-ethanol-producers-push-back-on-evs>
- 31 Ralf Brandstätter: Bioethanol in Brazil: On the #WaytoZero in Emerging Markets, LinkedIn, 12 jul. 2021. Disponível em: https://www.linkedin.com/pulse/bioethanol-brazil-waytozero-emerging-markets-ralf-brandst%C3%A4tter?trk=public_profile_article_view
- 32 Kain Glensor/María Rosa Muñoz B.: Life-Cycle Assessment of Brazilian Transport Biofuel and Electrification Pathways, Sustainability 2019, 11(22): <https://doi.org/10.3390/su11226332>
- 33 Ibid.
- 34 Hugo Valin et al.: The land use change impact of biofuels consumed in the EU – Quantification of area and greenhouse gas impacts, ECOFYS, IIASA, E4tech, Utrecht, 27 ago. 2015. Disponível em: https://ec.europa.eu/energy/sites/default/files/documents/Final%20Report_GLOBIOM_publication.pdf
- 35 Christian Russau: Staudamm Belo Monte: Wegen Dürre nur eine Turbine in Betrieb und Fische sterben wegen erhöhter Wassertemperatur, Kooperation Brasilien, 8 out. 2021. Disponível em: <https://www.kooperation-brasilien.org/de/themen/landkonflikte-umwelt/staudamm-belomonte-wegen-duerre-nur-eine-turbine-in-betrieb-und-fisch-sterben-wegen-erhoehter-wassertemperatur>
- 36 Green Car Congress: European auto industry expresses concern over iron ore price hikes, 1 abr. 2010. Disponível em: <https://www.greencarcongress.com/2010/04/acea-ore-20100401.html>
- 37 ACEA: ACEA Position on the Commission's Initiatives on Raw Materials, and the Flagship Initiative for a Resource Efficient Europe, Bruxelas, out. 2012. Disponível em: <https://www.acea.auto/publication/position-paper-ec-initiatives-on-raw-materials/>
- 38 BGR: Deutschland – Rohstoffsituation 2019, Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe, Hanôver, nov. 2020. Disponível em: https://www.bgr.bund.de/DE/Themen/Min_rohstoffe/Downloads/rohsit-2019.html
- 39 Comissão Europeia: Critical Raw Materials: https://ec.europa.eu/growth/sectors/raw-materials/specific-interest/critical_en
- 40 BGR: Deutschland – Rohstoffsituation 2019, Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe, Hanôver, nov. 2020. Disponível em: https://www.bgr.bund.de/DE/Themen/Min_rohstoffe/Downloads/rohsit-2019.html
- 41 USGS: Lithium, U.S. Geological Survey, Mineral Commodity Summaries, jan. 2021. Disponível em: <https://pubs.usgs.gov/periodicals/mcs2021/mcs2021-lithium.pdf>
- 42 Cora Werwitzke: BMW bezieht künftig auch Lithium von US-Firma Livent, electrive.net, 30 mar. 2021. Disponível em: <https://www.electrive.net/2021/03/30/bmw-bezieht-kuenftig-auch-lithium-von-us-firma-livent/>
- 43 União Europeia: Market Access Offer for Goods, Trade Part of the EU-Mercosur Association Agreement: <https://trade.ec.europa.eu/doclib/html/159729.htm>
- 44 Comissão Europeia: REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2017/1795 DA COMISSÃO, de 5 de outubro de 2017, que institui um direito anti-dumping definitivo sobre as importações de determinados produtos planos laminados a quente, de ferro, de aço não ligado ou de outras ligas de aço, originários do Brasil, do Irão, da Rússia e da Ucrânia e que encerra o inquérito sobre as importações de determinados produtos planos laminados a quente, de ferro, de aço não ligado ou de outras ligas de aço, originários da Sérvia. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32017R1795>
- 45 Mercosul: Market Access Offer for Goods, Trade Part of the EU-Mercosur Association Agreement: <https://trade.ec.europa.eu/doclib/html/159730.htm>
- 46 Ver Market Access Offer for Goods da UE <https://trade.ec.europa.eu/doclib/html/159729.htm> e do Mercosul: <https://trade.ec.europa.eu/doclib/html/159729.htm>
- 47 Comissão Europeia: Trade part of the EU-Mercosur Association Agreement, anexo 2 – Export Duties: <http://trade.ec.europa.eu/doclib/html/158187.htm>
- 48 Comissão Europeia: Trade part of the EU-Mercosur Association Agreement, cap. Trade in Goods: <http://trade.ec.europa.eu/doclib/html/158144.htm>
- 49 Roberto Bellato: El gobierno evalúa bajar retenciones a la minería para incentivar nuevas inversiones en el sector, EconoJournal, 21 set. 2012. Disponível em: <https://econojournal.com.ar/2021/09/el-gobierno-evalua-bajar-retenciones-a-la-mineria-para-incentivar-nuevas-inversiones-en-el-sector/>
- 50 Ministério da Economia da Argentina: Se presentó el proyecto de Ley de Promoción de la Movilidad Sustentable, 12 out. 2021. Disponível em: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/se-presento-el-proyecto-de-ley-de-promocion-de-la-movilidad-sustentable>
- 51 Livent: Relatório anual de 2020 da Securities and Exchange Commission dos EUA, Form 10-K: <https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1742924/000174292421000016/lthm-20201231.htm>
- 52 Wellton Máximo: ICMS sobre exportações pode extinguir até 728 mil empregos, prevê CNI, Agência Brasil, 8 fev. 2020. Disponível em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2020-02/icms-sobre-exportacoes-pode-extinguir-ate-728-mil-empregos-preve-cni>
- 53 Carol Siqueira: Sancionada lei com regras para compensação da Lei Kandir aos estados, Agência Câmara de Notícias, 5 jan. 2021. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/noticias/719786-sanciona-da-lei-com-regras-para-compensacao-da-lei-kandir-aos-estados/>
- 54 Javier Lewkowicz: Argentina at crossroads over the future of the lithium sector, Diálogo Chino, 1 out. 2021. Disponível em: <https://dialogochino.net/en/extractive-industries/argentina-future-of-lithium-sector/>

- 55** Zoe Sullivan: Mining activity causing nearly 10 percent of Amazon deforestation, Mongabay, 2 nov. 2017. Disponível em: <https://news.mongabay.com/2017/11/mining-activity-causing-nearly-10-per-cent-of-amazon-deforestation/>
- 56** ECCHR: Tausend Tage Straflosigkeit – Der Dammbruch von Brumadinho, European Center for Constitutional and Human Rights, out. 2021. Disponível em: <https://www.ecchr.eu/veranstaltungen/tausend-tage-straftlosigkeit-der-dammbruch-von-brumadinho/>
- 57** Susanne Fries: Die Schlammlawine von Brumadinho: Eine Katastrophe mit Ansage, blog MISEREOR, 19 fev. 2019. Disponível em: <https://blog.misereor.de/2019/02/19/die-schlammlawine-von-brumadinho-eine-katastrophe-mit-ansage/>
- 58** Comissão Europeia: EU-Mercosur Trade Agreement, Better Opportunities for European Farmers and Food Producers, ficha técnica, jul. 2019. Disponível em: <http://trade.ec.europa.eu/doclib/html/158059.htm>
- 59** Bioenergy International: Ethanol imports into EU continue a “troubling trend” – ePURE, 19 abr. 2021. Disponível em: <https://bioenergyinternational.com/opinion-commentary/ethanol-imports-into-eu-continue-troubling-trend-epure>
- 60** MAPA: Projeções do Agronegócio, Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Brasil 2020/21 a 2030/31, Projeções de Longo Prazo, Brasília, 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/politica-agricola/todas-publicacoes-de-politica-agricola/projecoes-do-agronegocio/projecoes-do-agronegocio-2020-2021-a-2030-2031.pdf/view>
- 61** Marco Follador et al.: Brazil's sugarcane embitters the EU-Mercosur trade talks, Nature, Scientific Reports, 2021. Disponível em: <https://www.nature.com/articles/s41598-021-93349-8>
- 62** Mateus Ferreira/Rikardy Tooge: Governo revoga decreto que colocava limites para a expansão da produção de cana na Amazônia e no Pantanal, G1, 6 nov. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/agronegocios/noticia/2019/11/06/governo-revoga-decreto-que-colocava-limites-para-a-expansao-da-producao-de-cana-na-amazonia-e-no-pantanal.ghtml>
- 63** Leandro Barbosa: O calvário das crianças Guarani Kaiowá contaminadas por agrotóxicos, 5 ago. 2019. Disponível em: <https://cimi.org.br/2019/08/o-calvario-das-criancas-guarani-kaiowa-contaminadas-por-agrotoxicos/>
- 64** Beatriz Jucá: Governo Bolsonaro manobra para travar a demarcação de terras indígenas no Brasil, El País, 4 fev. 2020. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/brasil/2020-02-04/governo-bolsonaro-manobra-para-travar-a-demarcacao-de-terras-indigenas-no-brasil.html>
- 65** Gabriel Hirabahasi/Larissa Rodrigues: Após STF liberar ação, projeto de demarcação de terras é debatido por ruralistas, CNN Brasil, 18 out. 2021. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/politica/apos-stf-liberar-acao-projeto-de-demarcacao-de-terras-e-debatido-por-ruralistas/>
- 66** HRW: Brazil: Reject Anti-Indigenous Rights Bill, Human Rights Watch, 24 ago. 2021. Disponível em: <https://www.hrw.org/news/2021/08/24/brazil-reject-anti-indigenous-rights-bill>
- 67** Christian Russau: Brasilianische Agrarlobby fordert Austritt des Landes aus der ILO-169 Konvention zum Schutze der Rechte der indigenen Völker, Kooperation Brasilien, 18 ago. 2021. Disponível em: <https://www.kooperation-brasilien.org/de/themen/menschenrechte-gesellschaft/brasilianische-agrarlobby-fordert-austritt-des-landes-aus-der-ilo-169-konvention-zum-schutze-der-rechte-der-indigenen-voelker>
- 68** Audrey Changoe: Ethanol expansion and the EU-Mercosur trade deal, Friends of the Earth Europe, nov. 2021. Disponível em: <https://friendsoftheearth.eu/publication/ethanol-eu-mercosur-trade/>
- 69** Vanessa Reithinger: EU-Mercosur: Zweierlei Maß bei Ackergiften. Wie die EU und deutsche Unternehmen vom Handel mit für die Artenvielfalt gefährlichen Pestiziden profitieren. Kurzanalyse zu Pestiziden im Kontext des EU-Mercosur Handelsabkommens, Greenpeace, mai. 2020. Disponível em: <https://www.greenpeace.de/publikationen/zweierlei-mass-ackergiften>
- 70** Marco Follador et al.: Brazil's sugarcane embitters the EU-Mercosur trade talks, Nature, Scientific Reports, 2021. Disponível em: <https://www.nature.com/articles/s41598-021-93349-8>
- Sobre a ampla infraestrutura criada para o cultivo e exportação de soja no Brasil, ver também: Diana Aguiar: Dossiê Crítico da Logística da Soja, FASE, Rio de Janeiro, 2021. Disponível em: <https://acervo.socioambiental.org/acervo/documentos/dossie-critico-da-logistica-da-soja-em-defesa-de-alternativas-cadeia-monocultural>
- 71** Marco Follador et al.: Brazil's sugarcane embitters the EU-Mercosur trade talks, Nature, Scientific Reports, 2021. Disponível em: <https://www.nature.com/articles/s41598-021-933498>
- 72** GTAI: Antidumping – Biodiesel mit Ursprung Argentinien und Indonesien, Reduzierung des Antidumpingzolls, German Trade and Invest, 19 set. 2017. Disponível em: <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/zoll/eu-customs-trade-news/eu/antidumping-biodiesel-mit-ursprung-in-argentinien-und-53662>
- 73** Mercosul: Market Access Offer for Goods, Trade Part of the EU-Mercosur Association Agreement. Disponível em: <https://trade.ec.europa.eu/doclib/html/159730.htm>
- 74** USDA: Biofuels Annual, Argentina, United States Department of Agriculture, Foreign Agricultural Service, 18 ago. 2021. Disponível em: https://apps.fas.usda.gov/hewgainapi/api/Report/Download-ReportByFileName?fileName=Biofuels%20Annual_Buenos%20Aires_Argentina_07-26-2021.pdf
- 75** Comissão Europeia: Trade part of the EU-Mercosur Association Agreement, anexo 2, Export Duties. Disponível em: <http://trade.ec.europa.eu/doclib/html/158187.htm>
- 76** Greenpeace Argentina: Deforestación en el Norte de Argentina, Informe Anual 2020, fev. 2021. Disponível em: <https://www.greenpeace.org/argentina/story/uncategorized/la-pandemia-no-freno-las-topadoras-y-en-2020-aumento-la-deforestacion-en-el-norte/>
- 77** Joana Faggin et al.: Nächste Ausfahrt Entwaldung: Der Beitrag der europäischen Automobilindustrie zur Entwaldung in Brasilien, Rainforest Foundation Norway/Deutsche Umwelthilfe, Oslo/Radolfzell, abr. 2021. Disponível em: https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Naturschutz/Leder/210431_DUH_RFN_Bericht_N%C3%A4chste_Ausfahrt_Entwaldung.pdf

- 78** Ibid
- 79** Ibid
- 80** Mercosul: Market Access Offer for Goods, Trade Part of the EU-Mercosur Association Agreement. Disponível em: <https://trade.ec.europa.eu/doclib/html/159730.htm>
- 81** Comissão Europeia: Trade part of the EU-Mercosur Association Agreement, anexo 2, Export Duties. Disponível em: <http://trade.ec.europa.eu/doclib/html/158187.htm>
- 82** AgênciaFPA: Imposto de exportação sobre couro brasileiro é extinto, 14 set. 2018. Disponível em: <https://agencia.fpagropecuaria.org.br/2018/09/14/imposto-de-exportacao-sobre-couro-brasileiro-e-extinto/>
- 83** Comissão Europeia: New EU-Mercosur trade agreement – The agreement in principle, 1 jul. 2019. Disponível em: <http://trade.ec.europa.eu/doclib/html/157964.htm>
- 84** CLEPA: CLEPA Position Paper – EU-Mercosur Free Trade Agreement, European Association of Automotive Suppliers, 3 mar. 2017. Disponível em: <https://clepa.eu/mediaroom/20170303-clepa-position-paper-eu-mercotur-fta/>
- 85** Comissão Europeia: Trade part of the EU-Mercosur Association Agreement, anexo II, Product Specific Rules of Origin. Disponível em: <http://trade.ec.europa.eu/doclib/html/158188.htm>
- 86** Comissão Europeia: Trade part of the EU-Mercosur Association Agreement, Protocol on Rules of Origin. Disponível em: <https://trade.ec.europa.eu/doclib/html/158148.htm>
- 87** CLEPA: European Automotive suppliers welcome the EU-Mercosur concluded landmark agreement, 1 jul. 2019. Disponível em: <https://clepa.eu/mediaroom/european-automotive-suppliers-welcome-the-eu-mercotur-concluded-landmark-agreement/>
- 88** CCSCS: Comunicado de la Coordinadora de Centrales Sindicales del Cono Sur sobre el tratado de Libre Comercio entre el Mercosur y la Unión Europea, 28 jun. 2019. Disponível em: <https://www.cta.org.ar/comunicado-de-la-coordinadora-de.html>
- 89** ODEP: Acuerdo Union Europea-Mercosur: 186.000 puestos de trabajo em riesgo, Observatorio de Empleo, Producción y Comercio Exterior, UMET, 2017.
- 90** Comissão Europeia: anexo Motor Vehicles, Equipment, and Parts Thereof, Trade Part of the EU-Mercosur Association Agreement. Disponível em: <http://trade.ec.europa.eu/doclib/html/158154.htm>
- 91** Ibid.
- 92** Mais detalhes na Wikipedia: Escândalo de emissões de poluentes da Volkswagen: https://pt.wikipedia.org/wiki/Esc%C3%A2ndalo_de_emiss%C3%B5es_de_poluentes_da_Volkswagen
- 93** Benjamin Stephan/Benjamin Gehrs: Das Märchen vom Klimafortschritt: Wie Volkswagen, Daimler und BMW mit Rechenricks und Schlupflöchern ihre europäischen CO₂-Bilanzen frisieren, Greenpeace, Hamburgo, mar. 2021. Disponível em: <https://www.greenpeace.de/presse/publikationen/das-maerchen-vom-klimafortschritt>
- 94** Ver: Eurosupport Consortium – AESA: Mapping of applicable technical regulations, conformity assessment procedures and supporting standards in support of EU-Brazil business development, Deliverable 2: BRAZIL – AUTOMOTIVE SECTOR, mai. 2018. Disponível em: <https://ccqi.fgv.br/sites/ccqi.fgv.br/files/u5/00%20Deliverable%20%20vehicles.pdf>
- 95** Comissão Europeia: Trade part of the EU-Mercosur Association Agreement, cap. Trade and Sustainable Development. Disponível em: <http://trade.ec.europa.eu/doclib/html/158166.htm>
- 96** Ver: Organização Internacional do Trabalho – Ratifications for Brazil. Disponível em: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11200:0::NO:11200:P11200_COUNTRY_ID:102571
- 97** Comissão Europeia: Trade part of the EU-Mercosur Association Agreement, cap. Trade and Sustainable Development, art. 5, parágrafo 3; art. 6. Disponível em: <http://trade.ec.europa.eu/doclib/html/158166.htm>
- 98** Em 17 de novembro de 2021, a Comissão Europeia apresentou sua proposta de uma regulamentação sobre produtos não associados ao desmatamento. Ver: Comissão Europeia: Perguntas e respostas sobre as novas regras para produtos não associados à desflorestação, 17 nov. 2021. Disponível em: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pt/qanda_21_5919. O regulamento visa garantir que determinados produtos – soja, carne bovina, óleo de palma, madeira, cacau, café e produtos derivados como couro, chocolate e móveis – só entrem no mercado da UE se não estiverem associados ao desmatamento e se cumprirem as leis do país de origem. Além disso, os importadores devem garantir a rastreabilidade desses produtos. Organizações não-governamentais, no entanto, criticaram a proposta como insuficiente, uma vez que não inclui todos os produtos críticos (por exemplo, carne de porco, aves, milho e borracha) nem outros ecossistemas ameaçados (por exemplo, savanas, pântanos ou manguezais). A responsabilidade do setor financeiro também fica de fora. Outra deficiência: a violação de direitos humanos – como expulsão de terras originalmente utilizadas – na produção dos bens de risco selecionados também não é levada em consideração. Veja o posicionamento da FERN (https://www.fern.org/fileadmin/uploads/fern/Documents/2021/Fern_Deforestation-Regulation-briefing_01.pdf), Germanwatch (<https://www.germanwatch.org/de/21196>) und Greenpeace (<https://www.greenpeace.org/eu-unit/issues/nature-food/45934/glimmer-of-hope-for-eu-anti-deforestation-law/>)
- 99** Capítulo Trade and Sustainable Development, art. 8, parágrafo 2(b). Disponível em: <http://trade.ec.europa.eu/doclib/html/158166.htm>
- 100** Capítulo Trade and Sustainable Development, art. 11, Trade and Sustainable Management of Supply Chains. Disponível em: <http://trade.ec.europa.eu/doclib/html/158166.htm>
- 101** Em um vazamento do acordo de associação, a cláusula de direitos humanos já existia. Mas permanece incerto se ela também será incorporada ao acordo definitivo ou se possivelmente ainda será modificada. Ver: Greenpeace Países Baixos: EU-Mercosur Association Agreement Leaks, 8 out. 2020. Disponível em: <https://trade-leaks.org/mercotur-eu-association-agreement-leaks-8-october-2020/>
- 102** Armin Paasch: Menschenrechte und Handelspolitik. Posicionamento durante a audiência pública da Comissão de Direitos Humanos e Auxílio Humanitário do Parlamento Alemão. Berlim, 30 set. 2015. Disponível em: https://www.bundestag.de/resource/blob/485936/c55777328aa9c401c2cb66aae130989d/stellungnahme_paasch-data.pdf

- 103** Comissão Europeia: Pacto Ecológico Europeu: Comissão adota novas propostas para travar a desflorestação, inovar na gestão sustentável de resíduos e tornar os solos mais saudáveis em prol das pessoas, a natureza e o clima, comunicado de imprensa, 17 nov. 2021. Disponível em: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pt/ip_21_5916
- 104** Fern: EU Regulation on deforestation-free products: What's in the new proposal and what does it mean, 7 dez. 2021. Disponível em: <https://www.fern.org/publications-insight/ferns-response-to-the-proposed-regulation-on-deforestation-free-products-2437/>. Ver também: 11.11.11 et.al.: Stellungnahme der Zivilgesellschaft zur der vorgeschlagenen EU-Verordnung über entwaldungsfreie Produkte, 2 fev. 2022. Disponível em: https://together4forests.eu/resources/DE_Civil%20Society%20Position%20Statemet_Proposed%20EU%20regulation%20on%20deforestation-free%20products.pdf
- 105** Comissão Europeia: Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que cria um mecanismo de ajustamento carbónico fronteiriço, Bruxelas, 14 jul. 2021, COM(2021) 564 final. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/ALL/?uri=CELEX:52021PC0564>
- 106** Comissão Europeia: Proposta de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativa ao dever de diligência das empresas em matéria de sustentabilidade e que altera a Diretiva (UE) 2019/1937, Bruxelas, 23 fev. 2022, COM(2022) 71 final. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:52022PC0071&from=EN>
- 107** Uma análise detalhada do sistema atual de avaliação de impactos de sustentabilidade e sugestões para modificações no processo estão disponíveis em: VEBLEN/Greenpeace 2022: The European Commission's Trade Sustainability Impact Assessments: A critical review, no prelo.
- 108** Comissão Europeia: Chief Trade Enforcement Officer. Disponível em: <https://ec.europa.eu/trade/trade-policy-and-you/contacts/chief-trade-enforcement-officer/>
- 109** Comissão Europeia: RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ DAS REGIÕES sobre a Aplicação e o Cumprimento dos Acordos Comerciais da UE, Bruxelas, 27 out. 2021, COM(2021) 654 final. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021DC0654&from=EN>

Verificação final dos links em 16 fev. 2022

Créditos de fotos

Capa Colagem Chris Freeman usando:

Legenda original: Soy Investigation, Foto: Victor Moriyama/ Rainforest Foundation Norway, einmalige Nutzung,

<https://flic.kr/p/SefAbG>, Legenda original: Hafen und Schiff, Foto: Rainer Nicolai, Flickr, CC BY-NC-ND 2.0, <https://creativecommons.org/licenses/by-nd/2.0/>,

<https://www.istockphoto.com/de/foto/gruppe-von-zeilen-der-grünen-gestapelten-biokraftstoff-trommeln-in-lagerhalle-gm960374702-262259265>, Legenda original: Gruppe von Zeilen der grünen gestapelten Biokraftstoff Trommeln in Lagerhalle, Foto: scanrail, iStock

S. 9 <https://flic.kr/p/SefAbG>, Legenda original: Hafen und Schiff, Foto: Rainer Nicolai, Flickr, CC BY-NC-ND 2.0, <https://creativecommons.org/licenses/by-nd/2.0/>

S. 10 https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Luftaufnahmen_Nordseekueste_2013_05_by-RaBoe_630.jpg, Legenda original: Luftaufnahmen Nordseekueste 2013 05 by-RaBoe 630, Foto: Ra Boe, Wikimedia, CC-BY-SA 3.0 de, <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/de/legalcode>

S. 11 https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Hildegard_Wortmann_Angela_Merkel_Bernhard_Mattes_Bram_Schot_IAA_2019_JM_1278.jpg, Legenda original: Hildegard Wortmann (Audi), Angela Merkel, Bernhard Mattes, Bram Schot, Foto: Johannes Maximilian, Wikimedia, CC BY 4.0, <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/legalcode>

S. 14 <https://unsplash.com/photos/snNHKZ-mGfE>, Legenda original: stack of books on table, Foto: Wesley Tingey, Unsplash, Unsplash License

S. 15 <https://unsplash.com/photos/jHZ70nRk7Ns>, Foto: Lenny Kuhne, Unsplash, Unsplash License

S. 17 <https://stock.adobe.com/de/images/front-view-of-a-large-container-ship/112818364>, Originaltitel: Front view of a large container ship, Foto: Von VanderWolf Images, Adobe Stock

S. 19 <https://www.istockphoto.com/de/foto/autos-und-container-warten-im-hafen-auf-den-export-gm1205528883-347309173>, Legenda original: Autos und Container warten im Hafen auf den Export, Foto: geogif, iStock

S. 21 <https://unsplash.com/photos/SVUqHTVyn6w>, Legenda original: white metal frame on brown wooden table, Foto: carlos aranda, Unsplash, Unsplash License, <https://unsplash.com/license>

S. 22 https://stock.adobe.com/de/images/sao-paulo-brazil-november-23-2021-car-is-fueled-with-fuel-ethanol-at-a-gas-station-in-the-south-of-sao-paulo/472741606?asset_id=472741606, Legenda original: Sao Paulo, Brazil November 23 2021. Car is fueled with fuel ethanol at a gas station in the south of São Paulo, Foto: AlfRibeiro, Adobe Stock

S. 24 <https://flic.kr/p/94Q3ch>, Legenda original: View from the port of Rio, Foto: Celine Massa, Flickr, CC BY-NC 2.0, <https://creativecommons.org/licenses/by-nd/2.0/>

S. 25 https://en.wikipedia.org/wiki/Ethanol_fuel_in_Brazil#/media/File:Panorama_Usina_Costa_Pinto_Piracicaba_SAO_10_2008.jpg, Legenda original: Panorama Usina Costa Pinto Piracicaba SAO 10 2008, Foto: Mariordo, Wikimedia, CC BY-SA 3.0, <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/>

S. 27 <https://flic.kr/p/2kF3hVT>, Legenda original: Close-up of an electric car charging. Traffic lights in a blurry background, Foto: Ivan Radic, Flickr, CC BY 2.0, <https://creativecommons.org/licenses/by/2.0/>

S. 28 <https://flic.kr/p/7BN7WF>, Legenda original: Serra dos Carajas 1, Foto: Marcelo Correa, Flickr, CC BY-NC 2.0, <https://creativecommons.org/licenses/by-nd/2.0/>

S. 31 <https://media.greenpeace.org/archive/Mining-in-the-Yanomami-Indigenous-Land-in-Brazil-27MDHURMKN4.html>, Legenda original: GPISU061, Mining in the Yanomami Indigenous Land in Brazil, Foto: © Chico Batata / Greenpeace, Greenpeace, Einmalige Nutzung

S. 32 <https://flic.kr/p/2eD9Cd7>, Legenda original: Brumadinho, Minas Gerais, Foto: Ibama, Flickr, CC BY-SA 2.0, <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

S. 33 <https://flic.kr/p/7YEEaU>, Legenda original: Ethanol at the pump, Foto: Sweeter Alternative, Flickr, CC BY-ND 2.0, <https://creativecommons.org/licenses/by-nd/2.0/>

S. 35 <https://flic.kr/p/7YEWuN>, Legenda original: Sugarcane Ethanol, Foto: Sweeter Alternative, Flickr, CC BY-ND 2.0, <https://creativecommons.org/licenses/by-nd/2.0/>

S. 36 Legenda original: Soy Investigation, Foto: Victor Moriyama/ Rainforest Foundation Norway, einmalige Nutzung

S. 38 <https://unsplash.com/photos/PxTh6VzXuSo>, Foto: Stephan Louis, Unsplash, Unsplash License

S. 39 <https://flic.kr/p/2dozpmW>, Legenda original: Deforestation in the Amazon, Foto: Sentinel Hub, Flickr, CC BY 2.0, <https://creativecommons.org/licenses/by/2.0/>

S. 40 <https://flic.kr/p/9b7JXp>, Legenda original: Tocando o Gado, Foto: A C Moraes, Flickr, CC BY 2.0, <https://creativecommons.org/licenses/by/2.0/>

S. 41 <https://lmy.de/OSwzG>, Legenda original: Workers protest against TISA – Montevideo, Foto: Montecruz Foto, Creative Commons Attribution Share Alike

S. 42 <https://flic.kr/p/2mGtoPX>, Legenda original: Visita à Empresa Ferrolene – 04.11.2021, Foto: Luci Sallum/PMC, Flickr, CC BY-NC 2.0, <https://creativecommons.org/licenses/by-nd/2.0/>

S. 44 https://unsplash.com/photos/l74mkR_3OP0, Legenda original: An exhaust of a car, Foto: Matt Boitor, Unsplash, Unsplash License, <https://unsplash.com/license>

S. 46 [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Brumadinho_Minas_Gerais_\(40109063973\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Brumadinho_Minas_Gerais_(40109063973).jpg), Legenda original: Brumadinho, Minas Gerais, Foto: Ibama, Wikimedia, CC-BY-SA 2.0, <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/deed.en>

