

## Importação de carros chineses tem salto no 1º tri

**Comércio exterior** Veículos elétricos e híbridos dominam; total é mais de 5 vezes maior que no 1º tri de 2023

# China acelera venda de carro para evitar imposto

Marta Watanabe  
São Paulo

O cronograma de elevação de alíquotas de importação de veículos elétricos e híbridos provocou antecipação de embarques de carros da China para o Brasil neste início de 2024. Em janeiro e fevereiro, a China exportou US\$ 589,9 milhões em automóveis para o Brasil. Em março, o ritmo se acelerou e foram outros US\$ 580 milhões, somando no primeiro trimestre deste ano US\$ 1,17 bilhão, mais de metade do que foi vendido ao Brasil em todo o ano passado e mais de cinco vezes os US\$ 239,42 milhões exportados em iguais meses de 2023, segundo a Administração Geral de Alfândega da China.

O Brasil, que era o 19º maior destino de veículos para passageiros embarcados pela China no primeiro bimestre de 2023, ficou em quinto lugar em iguais meses deste ano. Com os dados de março, o Brasil subiu para a quarta posição no acumulado do primeiro trimestre, atrás de Rússia, Bélgica e Reino Unido, e deixando o México para trás, embora com pouca diferença, de menos de US\$ 50 milhões.

Considerando somente março, o Brasil foi o terceiro maior comprador de carros exportados pelos chineses, atrás apenas de Rússia e Bélgica. Do total que a China embarcou ao Brasil no primeiro trimestre, 40,9% são elétricos e pelo menos outros 36,8% são os híbridos plug-in, também chamados de conectivos, que permitem a recarga na rede elétrica doméstica ou em estações de carga rápida.

Embora o embarque acelerado de carros chineses ao Brasil se explique pelo cronograma de alta de alíquota de importação e o ritmo dessas exportações deva se ajustar à medida que a tributação suba, especialistas não acreditam que haverá queda brusca.

"O que vemos agora é um movimento de antecipação de embarques, mas depois desse período haverá quedas grandes nessas exportações? Provavelmente não", diz Lívio Ribeiro, sócio da BRCG e pesquisador do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (FGV Ibre).

Para Tullio Carriello, diretor de conteúdo e pesquisa do Conselho Empresarial Brasil-China, o salto no embarque chinês de carros ao Brasil faz parte de uma estratégia típica do país asiático, de longo prazo. "Eles sabem que seus veículos fazem parte de um mercado de nicho crescente. Eles querem construir esse mercado e já posicionam o produto chinês, o que converge com o movimento de chegada de montadoras chinesas ao Brasil, como a GWM e a BYD", diz.

Desde janeiro, o desembarque de carros elétricos e híbridos está sujeito ao pagamento no Brasil do imposto de importação. Pelo cronograma estabelecido pelo governo, o imposto começou a ser cobrado desde janeiro e vai aumentar gradualmente até chegar a 35%



Welber Barral: Há pressão muito grande por estímulos ao etanol

em julho de 2026. Para carros elétricos, a alíquota é de 10%. Para os híbridos e híbridos plug-in já é de 15% e 12%, respectivamente. As alíquotas quase dobraram em julho: vão para 18% para os elétricos, para 25% nos híbridos e para 20% nos híbridos plug-in.

Há também as cotas estabelecidas para aproveitar um teto de isenção. Definidas para cada empresa importadora, essas cotas vão diminuir gradativamente e desaparecerão a partir de julho de 2026. A cota global para carros elétricos, por exemplo, iniciou com US\$ 283 milhões até junho de 2024, cairá para US\$ 226 milhões até julho de 2025 e, depois, há um último período com limite de US\$ 75 milhões até julho de 2026 (ver quadro).

Como a "viagem" dos carros que saem da China ao Brasil leva de 45 a 60 dias, parte desses automóveis que já deixaram o Oriente nem desembarcou ainda em território brasileiro. Por isso a estatística da Secretaria de Comércio Exterior (Secex/Mdic) indica que de janeiro a março o Brasil importou US\$ 569,9 milhões em carros da China.

Ribeiro lembra que possivelmente as montadoras chinesas têm operado com margens de lucro baixas e eventualmente têm espaço para absorver parte da tributação maior sem perder tanto o market share que vêm conquistando. "Como os carros chineses estão entrando num mercado de nicho, a elasticidade em relação a preço tende a ser menor, mas a alíquota não é pequena", diz.

A tributação na importação de carros elétricos e híbridos desde janeiro de 2024 resultou de uma reação das montadoras mais tradicionais no Brasil em relação ao desembarque crescente de carros hí-

bridos e elétricos chineses. Dados da alfândega da China mostram que os embarques de automóveis para passageiros do país asiático rumo ao Brasil iniciaram o ano passado com US\$ 71,5 milhões em janeiro e US\$ 63,12 milhões em fevereiro. Em março, as exportações chegaram a US\$ 104,8 milhões, mas foi no decorrer do segundo semestre que a tendência de crescimento ficou mais clara.

O embarque chinês de carros ao Brasil fechou o ano passado em US\$ 2,11 bilhões, quase quatro vezes os US\$ 553,59 milhões de 2022, segundo o governo chinês. Pelos números da Secex/Mdic, o abastecimento chinês alcançou cerca de 40% do total de carros que o Brasil importou de janeiro a março, deixando para trás a Argentina, fornecedora tradicional do item.

Os carros elétricos e híbridos, importados ou não, ainda devem ser alvo de outros debates no Brasil. No Projeto de Lei Complementar (PLP) 68/2024, sobre a regulamentação da reforma tributária sobre consumo, o governo propõe que os veículos se sujeitem ao Imposto Seletivo, novo tributo criado pela reforma e que será cobrado sobre bens e serviços considerados nocivos à saúde ou ao meio ambiente. No texto proposto, ficarão com alíquota zero os automóveis comerciais leves, considerados como "sustentáveis". Para o veículo ser caracterizado como tal serão verificados a emissão de dióxido de carbono, reciclabilidade veicular, realização de etapas fabris no país e categoria do veículo.

A proposta tem gerado debates sobre eventual regressividade, caso carros elétricos sejam contemplados, já que esse tipo de automóvel é pouco acessível considerando a renda das famílias no Brasil.

Welber Barral, sócio da BMJ e secretário de Comércio Exterior, avalia que o assunto deve gerar uma batalha. "Não há nem entre os tradicionais fabricantes brasileira um consenso sobre isso", diz.

Ele destaca que, na discussão sobre transição energética envolvendo carros, há muita pressão por estímulos ao etanol, sob alegação de que o biocombustível é um projeto grande e muito antigo e que não pode simplesmente ser abandonado.

### Embarque de carros chineses acelera

Exportação chinesa de veículos para passageiros - US\$ milhões - Mês/Ano Valor



Brasil é quarto maior destino

(Embarques de carros para passageiros da China por países de Jan-Mar/24 - US\$ bilhões)



Cronograma do imposto para elétricos e híbridos (Em veículos para transporte de passageiros)

Tipo de carro	Data	Imposto de Importação (%)	Cota global (US\$ milhões)
Elétrico, somente com motor elétrico, sem motor a combustão	1/jan/2024 a 30/jun/2024	10	283
	1/jul/2024 a 30/jun/2025	18	226
	1/jul/2025 a 30/jun/2026	25	141
	A partir de 1/jul/2026	35	Sem cotas
Híbrido, com motor a combustão e outro elétrico, com baterias que se recarregam em freadas ou no funcionamento do motor a combustão	1/jan/2024 a 30/jun/2024	15	130
	1/jul/2024 a 30/jun/2025	25	97
	1/jul/2025 a 30/jun/2026	30	43
Híbrido plug-in, com motor a combustão e outro elétrico, que pode ser recarregado na tomada	A partir de 1/jul/2026	35	Sem cotas
	1/jan/2024 a 30/jun/2024	12	226
	1/jul/2024 a 30/jun/2025	20	169
	1/jul/2025 a 30/jun/2026	28	75
	A partir de 1/jul/2026	35	Sem cotas

Fonte: Para embarques chineses: Administração Geral de Alfândega da China. Para dados do imposto e cotas: Resolução Gesso 53/23

"O que vemos agora é um movimento de antecipação de embarques"  
Lívio Ribeiro

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal Valor Econômico - São Paulo/SP

Seção: Brasil Caderno: A Página: 4