

Brasília, 19 de junho de 2026.

CARTA PRE 096/2026

Ao Excelentíssimo Senhor
Luiz Inácio Lula da Silva
Presidente da República Federativa do Brasil

Assunto: *Cronograma de recomposição tarifária de veículos eletrificados. NCMs 8703.40.00, 8703.60.00, 8703.80.00 e 8704.60.00*

Excelentíssimo Senhor Presidente,

A **ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (ANFAVEA)**, entidade representativa das fabricantes de veículos do Brasil, vem, respeitosamente, considerando a proximidade do término da redução tarifária aplicável aos veículos eletrificados montados (CBU) e semidesmontados (SKD) para 35% para julho de 2026, e dos desmontados (CKD) para janeiro de 2027, reiterar a importância de **preservação do cronograma e sistemática de recomposição do imposto de importação aplicável aos veículos eletrificados** implementado em julho de 2025.

A manutenção das condições vigentes é fundamental para assegurar a estabilidade e confiabilidade da política implementada, assegurando um ambiente concorrencial equilibrado e a adequada transição para o cenário tarifário previsto a partir de 2027.

I. DO HISTÓRICO RECENTE DA POLÍTICA TARIFÁRIA APLICÁVEL AOS VEÍCULOS ELETRIFICADOS

Em **novembro de 2023**, após longo período de reduções tarifárias para a importação de veículos híbridos e elétricos, o Governo Federal reconheceu que o desenvolvimento da eletromobilidade brasileira deveria ingressar em uma nova etapa, voltada não apenas à expansão do mercado consumidor, mas também ao fortalecimento da produção nacional.

A edição da Resolução GECEX nº 532/2023, estabeleceu a retomada gradual da tributação dos veículos eletrificados classificados nas NCMs 8703.40.00, 8703.60.00, 8703.80.00 e 8704.60.00, com cronograma de recomposição da alíquota até o patamar de 35%, acompanhado de cotas de importação com alíquota zero durante o período de transição entre 1º de janeiro de 2024 e, conforme o produto e o grau de montagem do veículo, estendia-se originalmente até 30 de junho de 2028.



Nos termos do cronograma original, os veículos montados (CBU) ou semidesmontados (SKD) classificados nas NCMs 8703.40.00, 8703.60.00 e 8703.80.00 alcançariam a alíquota de 35% em 1º de julho de 2026. Os veículos montados ou semidesmontados para transporte de mercadorias classificados na NCM 8704.60.00, por sua vez, alcançaram a alíquota integral em 1º de julho de 2024. Quanto aos veículos desmontados (CKD) classificados nas quatro NCMs, a recomposição integral estava originalmente prevista apenas para 1º de julho de 2028.

Em **outubro de 2024**, a ANFAVEA formalizou pedido de revisão do cronograma, com antecipação da recomposição tarifária e imediata elevação da alíquota de 35%, em razão do crescimento da capacidade e das exportações chinesas, da adoção de medidas restritivas em importantes mercados consumidores e o risco de redirecionamento desses fluxos comerciais para o Brasil, com risco iminente à produção nacional.

No mesmo período, a BYD Auto do Brasil Ltda. apresentou pleitos para a criação de Ex-tarifários específicos para veículos eletrificados importados desmontados ou semidesmontados.

Em **julho de 2025**, os pleitos da ANFAVEA e da BYD foram apreciados na 3ª Reunião Extraordinária de 2025 do GECEX, na qual o órgão acolheu parcialmente o pleito da ANFAVEA e indeferiu os pleitos específicos da BYD.¹ Na prática, o GECEX antecipou o término da redução tarifária aplicável aos veículos eletrificados desmontados, estabelecendo a aplicação da alíquota de 35% a partir de janeiro de 2027 em substituição à data originalmente prevista, 01 de julho de 2028, e criou cotas de importação com alíquota zero para veículos CKD e SKD classificados nas NCMs abrangidas pela medida, que vigoraram entre 01 de agosto de 2025 e 01 de janeiro de 2026.

Essa alteração entrou em vigor com a publicação da Resolução GECEX nº 774, de 30 de julho de 2025 e as cotas representaram um benefício na ordem de \$463 milhões de dólares, reduzindo a arrecadação do imposto na ordem de \$102 milhões de dólares. Ou seja, o mercado foi impactado de forma desigual, já que poucas empresas cumpriam os requisitos de acessibilidade às cotas

Ademais, importante frisar que, a despeito da recomposição tarifária gradual, observou-se um crescimento de 214% dos emplacamentos de veículos eletrificados importados, entre 2023 e 2025.

Dessa forma, o país perdeu duplamente: na arrecadação gerada pela importação via cotas e no impacto das vendas dos veículos produzidos nacionalmente.

O regime de cotas, concebido como instrumento de transição, foi apropriado de modo desproporcional por algumas empresas, que o utilizaram para ampliar seus estoques de veículos importados no país.

¹ Ver: <https://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/camex/outr-os-documentos/deliberacoes/deliberacoes-da-3a-reuniao-extraordinaria-de-2025-do-comite-executivo-de-gestao-gecex>



Enquanto a política tarifária buscava estimular a nacionalização progressiva de etapas produtivas, a fruição concentrada do benefício produziu o efeito oposto: distorção do mercado, sem qualquer adensamento da indústria nacional.

II. DO CONTEXTO INTERNACIONAL E DA PERMANÊNCIA DOS RISCOS À PRODUÇÃO NACIONAL

Desde que a recomposição tarifária foi anunciada em novembro de 2023, o mercado mundial de veículos eletrificados continuou a apresentar crescimento acelerado, elevada concentração produtiva e aumento das exportações chinesas.

Em 2025, as vendas mundiais de automóveis elétricos cresceram aproximadamente 20% e superaram 20 milhões de unidades. No mesmo ano, a China respondeu por cerca de 70% da produção mundial de automóveis elétricos, mantendo posição central em toda a cadeia produtiva, inclusive na fabricação de baterias e de seus principais componentes.²

A elevada capacidade produtiva chinesa, juntamente com a intensa concorrência em seu mercado interno, tem estimulado um aumento nas exportações de veículos eletrificados por marcas chinesas. As exportações chinesas de automóveis elétricos dobraram em 2025, superando 2,5 milhões de unidades.³

Conforme já demonstrado no pleito da ANFAVEA de 2024, grandes mercados adotaram medidas destinadas a frear as exportações chinesas e a preservar suas próprias cadeias produtivas.

Tanto os Estados Unidos quanto o Canadá elevaram para 100% a tarifa aplicável aos veículos elétricos originários da China, alegando práticas desleais de comércio por parte dos produtores chineses e, no caso do Canadá, desconformidade com standards trabalhistas e ambientais. A União Europeia, por sua vez, concluiu investigação antissubsídios e aplicou direitos compensatórios definitivos por cinco anos aos veículos elétricos a bateria importados da China.⁴

Essas medidas, ao restringirem o acesso a determinados mercados, ampliam a necessidade de diversificação dos destinos chinesas e reforçam a pressão sobre países que combinam mercado consumidor relevante, perspectivas de crescimento e condições tarifárias comparativamente mais favoráveis, como é o caso do Brasil.

Os fatores considerados quando da edição da Resolução 774, de julho de 2025, persistem, assim como os riscos à produção nacional de veículos eletrificados, o que justifica a necessidade de se manter rigidez no cronograma vigente e na forma de transição até lá.

² Ver: <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2026/executive-summary>

³ Idem.

⁴ Ver: <https://asil.org/insights/volume-28-issue-12/>.



III. DA IMPORTÂNCIA DA PRODUÇÃO NACIONAL, DOS INVESTIMENTOS EM CURSO E DA NECESSIDADE DE PREVISIBILIDADE

É fundamental que a política tarifária aplicável aos veículos eletrificados continue diferenciando operações industriais completas de atividades limitadas à montagem de veículos importados montados ou semidesmontados.

Operações baseadas predominantemente na importação de kits CKD ou SKD podem representar uma etapa inicial de implantação industrial, mas sua efetiva contribuição para o desenvolvimento nacional depende da progressiva incorporação de etapas produtivas, tecnologia, fornecedores, componentes e mão de obra local.

Desde a definição do cronograma de recomposição tarifária, a indústria brasileira automotiva vem avançando na implementação de investimentos relacionados à eletrificação, à descarbonização, à pesquisa, à engenharia, à modernização de plantas, ao lançamento de novos modelos e ao desenvolvimento da cadeia brasileira de fornecedores.

Com a implementação do Programa Mobilidade Verde e Inovação (Mover), as fabricantes anunciaram R\$ 140 bilhões em investimentos no Brasil até 2033. Com esses investimentos, houve avanço expressivo nos anos de 2025 e 2026: os veículos eletrificados produzidos no país já representavam 25,9% das vendas nacionais desse segmento em 2025; no acumulado até maio de 2026, o mercado atendido por veículos produzidos no país com localização de componentes que incentivam toda a cadeia automotiva, cresceu 57% na comparação com o mesmo período de 2025.

No entanto, no mesmo período, o mercado atendido por importados ou veículos com baixíssimo nível de nacionalização, cresceu 123%. Com isso, fica evidente que o país não deve incentivar mecanismos de redução do imposto de importação, permitindo que o mercado se ajuste naturalmente com o crescimento da fabricação local com desenvolvimento dos fornecedores nacionais. Outro indicativo importante são os estoques que atingem, aproximadamente, 150 dias em maio de 2026, revelando a utilização desse período de redução para relevante abastecimento antecipado que distorcerá as condições comerciais ofertadas pelos competidores.

Em cenário hipotético, caso o mercado de veículos leves cresça 5% ao ano, os eletrificados alcancem 40% de participação em 2030 e a penetração de importados ou de veículos fabricados sem localização produtiva se mantenha nos níveis atuais, a produção com potencial de adensamento da cadeia automotiva brasileira cairia 7% em relação a 2025. Assim, os investimentos de longo prazo e sua concretização dependem da confiança de que os marcos regulatórios e tarifários anunciados pelo Governo Federal serão preservados. Eventuais prorrogações de cotas, criação de novos tratamentos excepcionais ou postergação da recomposição tarifária poderiam alterar as condições consideradas pelas empresas em suas decisões de investimento e desestimular o desenvolvimento da cadeia nacional.



A preservação do cronograma de recomposição tarifária também é essencial para a manutenção e a criação de empregos qualificados e para o fortalecimento da cadeia produtiva automotiva nacional. A produção local de veículos eletrificados mobiliza não apenas as montadoras, mas também fabricantes de autopeças, fornecedores de sistemas elétricos e eletrônicos, baterias, componentes, logística, manutenção, pesquisa e desenvolvimento. Ao assegurar condições estáveis para a continuidade dos investimentos, a medida favorece a nacionalização progressiva de etapas produtivas, amplia a demanda por fornecedores instalados no país e gera efeitos positivos sobre emprego, renda, arrecadação, inovação e capacitação tecnológica.

Tendo em vista que os últimos itens abrangidos pelo cronograma alcançarão a alíquota integral até o início de 2027, mostra-se especialmente importante que, ao longo do período remanescente do atual Governo e diante da proximidade do calendário eleitoral, sejam preservadas as decisões já adotadas quanto à alíquota dos veículos eletrificados.

Alterações promovidas na etapa final da transição poderiam comprometer a confiança legítima dos agentes econômicos, a segurança jurídica e a previsibilidade necessárias à execução de investimentos industriais já anunciados e em curso.

A renúncia fiscal concedida durante o regime de cotas tem finalidade de política industrial: a nacionalização progressiva de etapas produtivas e o desenvolvimento da cadeia brasileira de fornecedores.

Quando o benefício é absorvido para a importação de veículos com baixa nacionalização, o efeito é inverso ao pretendido. O recurso público nacional passa a sustentar capacidade produtiva sediada no exterior, em um segmento no qual a produção mundial e a fabricação de baterias se concentram em um único país.

A combinação entre o subsídio de origem e o benefício tarifário brasileiro produz vantagem competitiva que não decorre de eficiência produtiva, mas de uma dupla distorção de mercado, em prejuízo da indústria instalada no Brasil.

A preservação do cronograma de recomposição tarifária é, nesse contexto, a medida coerente com o objetivo de autonomia produtiva e tecnológica que orienta a política industrial nacional.

IV. DOS PEDIDOS

Diante do exposto, a ANFAVEA solicita que o Governo Federal preserve integralmente a solução construída pelo GECEX, particularmente:

- i. a manutenção da recomposição da alíquota de 35% aos veículos eletrificados, nos termos do cronograma vigente;
- ii. a não prorrogação ou renovação das cotas temporárias de importação com alíquota zero encerradas em janeiro de 2026;



- iii. a não criação de novos Ex-tarifários ou cotas que produzam efeitos equivalentes à postergação do cronograma de recomposição tarifária; e
- iv. a realização de prévio diálogo com a indústria nacional caso venham a ser consideradas alterações capazes de afetar as condições regulatórias e tarifárias que fundamentaram os investimentos já anunciados.

A ANFAVEA permanece à disposição para apresentar informações adicionais e contribuir com o acompanhamento da evolução do mercado e da produção nacional de veículos eletrificados.

Respeitosamente,



Igor Calvet

Presidente





Respostas a esta Carta nos contatos abaixo:

Diretoria de Relações Governamentais - drg@anfavea.com.br

Mauro Borges – Diretor de Relações Governamentais
mauro@anfavea.com.br
61 99829-4759

Leandro Araujo – Gerente de Relações Governamentais
leandro@anfavea.com.br
61 99982-8480



Recibo Eletrônico de Protocolo - 7653856

Usuário Externo (signatário): Leandro Simões de Araujo
Data e Horário: 19/06/2026 11:36:47
Tipo de Peticionamento: Processo Novo
Número do Processo: 00001.003924/2026-03
Interessados:

Leandro Simões de Araujo

Protocolos dos Documentos (Número SEI):**- Documento Principal:**

- Requerimento Carta PRE 096 26 - Presidente 7653855

O Usuário Externo acima identificado foi previamente avisado que o peticionamento importa na aceitação dos termos e condições que regem o processo eletrônico, além do disposto no credenciamento prévio, e na assinatura dos documentos nato-digitais e declaração de que são autênticos os digitalizados, sendo responsável civil, penal e administrativamente pelo uso indevido. Ainda, foi avisado que os níveis de acesso indicados para os documentos estariam condicionados à análise por servidor público, que poderá alterá-los a qualquer momento sem necessidade de prévio aviso, e de que são de sua exclusiva responsabilidade:

- a conformidade entre os dados informados e os documentos;
- a conservação dos originais em papel de documentos digitalizados até que decaia o direito de revisão dos atos praticados no processo, para que, caso solicitado, sejam apresentados para qualquer tipo de conferência;
- a realização por meio eletrônico de todos os atos e comunicações processuais com o próprio Usuário Externo ou, por seu intermédio, com a entidade porventura representada;
- a observância de que os atos processuais se consideram realizados no dia e hora do recebimento pelo SEI, considerando-se tempestivos os praticados até as 23h59min59s do último dia do prazo, considerado sempre o horário oficial de Brasília, independente do fuso horário em que se encontre;
- a consulta periódica ao SEI, a fim de verificar o recebimento de intimações eletrônicas.

A existência deste Recibo, do processo e dos documentos acima indicados pode ser conferida no Portal na Internet do(a) Presidência da República.