

# Brasil aumenta imposto para veículos eletrificados

Segundo o presidente do Sincodiv-RS, o impacto da alta da alíquota não será imediato para o consumidor

## / INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

Miguel Campana

miguel.campana@jcrs.com.br

Entrou em vigor, no início do mês, o novo patamar do imposto de importação para veículos eletrificados. Com o mais recente aumento, a alíquota para carros elétricos puros foi atualizada de 18% para 25%, enquanto a dos híbridos plug-in (plugáveis) passou de 20% para 28%. A tarifa para os veículos híbridos convencionais, por sua vez, pulou de 25% para 30%.

Conforme previsto no cronograma de retomada da tributação de eletrificados, anunciado em novembro de 2023 pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic), a próxima e última elevação ocorrerá em julho do ano que vem, quando o imposto para todos os tipos de eletrificados chegará a 35%.

Em relação à possibilidade de antecipação do último aumento da alíquota de importação para eletrificados, proposta pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) em março deste ano, o presidente do Sincodiv-RS, Jefferson Furstenau, acredita que tudo dependerá do comportamento do mercado, embora considere pouco provável uma mudança no cronograma de tributação.

“Se mesmo com a elevação de agora não houver um equilíbrio entre o que está sendo produzido e vendido no País e o que está sendo importado, pode ser que esse aumento seja antecipado. Não acredito que isso vá acontecer, mas tratando-se de Brasil, sempre é possível”, explica. Na avaliação de Furstenau, o impacto da nova elevação da alíquota para eletrificados não será sentido de forma imediata pelo consumidor.

“O aumento não precisará ser repassa-

do agora, porque a maior parte das montadoras já possui estoque para três meses de vendas. O impacto virá quando chegarem novos veículos”, explica. Segundo ele, o efeito no preço final dos veículos será diferente para cada montadora, a depender, entre outros fatores, da quantidade de carros que foram estocados.

Por ter entrado recentemente no mercado gaúcho, a marca chinesa GAC não conseguiu formar o volume de estoque desejado, mas o diretor comercial da concessionária DRSUL GAC, Luciano Silva, garante que não haverá perda de competitividade. Para isso, ele acredita que a política comercial adotada pela montadora será determinante para o seu volume de vendas. “Visando diminuir o impacto da elevação da alíquota, é possível que a GAC adote a estratégia de diluir o aumento ao longo dos próximos meses, ao invés de aplicá-lo todo de uma vez só”, comenta.

A volta do cronograma de tributação proporcionou a desaceleração do crescimento das vendas de veículos eletrificados, segundo o vice-presidente da Associação Brasileira do Veículo Elétrico (Abve), Thiago Sugahara. “O segmento ainda continua crescendo, mas não de forma exponencial como nos últimos quatro anos. Com o aumento do imposto de importação, esse crescimento deverá se dar em bases mais modestas”, explica.

Em contrapartida, de acordo com Sugahara, a retomada da tributação está cumprindo com o objetivo de fomentar a produção de veículos eletrificados em território brasileiro.

“O aumento do imposto de importação torna os eletrificados importados mais custosos. Para manter a oferta de veículos e atender a demanda, as montadoras estão planejando começar a produzir no Brasil, a partir de 2025 ou de 2026”, explica. A marca GAC, por exemplo, anunciou que pretende iniciar a construção de uma fábrica no País em 2026.



Em julho de 2026, imposto para todos os tipos de veículos eletrificados chegará a 35%

# FETRANSUL

A Força do Transporte e da Logística no RS

TRANSPORTE & LOGÍSTICA

## Projeto de concessão do Bloco 2 ameaça custo logístico do Vale do Taquari e Norte do RS

O projeto de concessão de rodovias do Bloco 2 foi apresentado em janeiro de 2025. Tratou-se da retomada de uma proposta em curso desde 2022, que foi retirada de pauta frente ao malogro da concessão do Bloco 3, ocorrido mediante um leilão sem concorrência, e sem descontos na tarifa base do pregão. Os novos estudos apresentados em janeiro deste ano são mais completos, refletindo as necessidades das rodovias do Vale do Taquari, parte de Serra Gaúcha e do Norte do RS. Porém o projeto novamente esbarrara no elevado custo do empreendimento. A tarifa base para leilão foi estabelecida em R\$ 0,23/km, para rodovias de pista simples. Os trechos rodoviários que forem duplicados terão ainda, um acréscimo de 30% na tarifa do pedágio.

Audiências públicas na região propiciaram um diálogo construtivo que levou a Secretaria de Parcerias do RS a promover uma nova revisão do projeto. E a última versão do Bloco 2 racionalizou investimentos, estabeleceu gatilhos que permitirão avanços quando necessário, e, ao mesmo tempo, promoveu uma redução de 17% da tarifa referência de leilão que passou a ser R\$ 0,19/km para pistas simples.

A tarifa base do pedágio para o leilão desafia a busca de um consenso. A mobilização das autoridades e representações municipais da região, entidades empresariais, inclusive do transporte rodoviário de cargas, sinaliza a insatisfação com o reprojeto do Bloco 2. Basicamente é possível constatar-se que houve uma redução de 28,5% na extensão da malha rodoviária a ser duplicada e de 30% na de terceiras pistas, sendo que estas são as duas maiores rubricas de investimentos do projeto. Juntas, estas reduções representam R\$ 670 milhões. A este valor se somam R\$ 200 milhões do Funrigs, adicionados pelo Governo do RS. A soma do contingenciamento de investimentos e o maior aporte do Fundo de Reconstrução colocam a tarifa base em R\$ 0,14/km. A constatação é de que a redução proposta pelo Executivo Estadual não guarda proporcionalidade, sendo ainda um projeto muito oneroso.

Outro fator crítico de grande relevância é o VDM, que necessita ser aferido com exatidão, pois é um balizador da tarifa referência para o pregão. Através do VDM investidores e usuários podem mensurar o potencial de receita do empreendimento, equalizando as tarifas e dimensionando os investimentos. É mister que o poder concedente apure e revise estas informações, garantindo a precisão desta informação.

Outro aspecto importante é ter presente que o projeto de concessão do Bloco 2 é o primeiro de todos a estabelecer um fracionamento da cobrança do pedágio em distâncias médias de 20 quilômetros a cada pórtico, na modalidade de livre passagem (freeflow). Trata-se de um modelo inovador, considerado mais justo, pois aumenta a base de arrecadação e diminui o custo de cobrança. Esta combinação de efeitos constitui em fator de redução da tarifa, que precisa ser considerado no cálculo para leilão.

A região abrangida pelo Bloco 2 há quatro anos dedica-se ao estudo desta concessão. Há convergência de que esta é uma alternativa para prover os recursos necessários para a infraestrutura rodoviária, porém há o cuidado necessário para que este empreendimento seja conduzido com sucesso. Trata-se de um contrato de três décadas, prorrogáveis por mais cinco anos, que vai permear nove outros governos. E como tal, tendo reajustes anuais e um contrato a ser cumprido, precisa ser justo com os usuários, sob pena de penalizar o custo logístico da região. O pedágio caro inibe novos investimentos, tal como acontece no Sul do RS.

Os R\$ 1,5 bilhão do Funrigs aportados no Bloco 2 é um valor suficiente para duplicar 176 quilômetros de rodovias, ou seja, mais do que o total previsto no reprojeto. Se este recurso for aplicado separadamente de uma concessão, é possível reduzir o projeto de investimentos da concessão para patamares significativamente menores, resultado em tarifas inferiores a R\$ 0,10/km. A mistura de recursos públicos com investimentos privados dificulta discernir a potencialidade econômica deste aporte de R\$ 1,5 bilhões. Como os estudos do Bloco 2 já estão todos parametrizados, pode-se inicialmente fazer este investimento antes de implementar a concessão, adiando o leilão em três ou quatro anos.

Levando-se em consideração que estudos e audiências públicas não esgotaram as questões relacionadas à concessão das rodovias do Bloco 2, é fundamental que o Poder Público não dê o assunto por resolvido. Assembleia Legislativa, com parte de base aliada incluída, lideranças regionais e usuários não desistiram de buscar o melhor projeto, pois o futuro de longo prazo está em jogo. Não se pode trocar dois ou três meses de aqodamento por um desfecho inadequado que persistirá 30 anos. O leilão do Bloco 3, da Serra Gaúcha, ensinou que a pressa conspira para o fracasso.

[www.fetransul.com.br](http://www.fetransul.com.br)