



078

REPORTAGEM TECNOLOGIA

## QUEM TEM MEDO DA CHINA?

MONTADORAS INSTALADAS  
NO BRASIL SE ORGANIZAM  
PARA RETOMAR IMPOSTO  
DE IMPORTAÇÃO PARA  
VEÍCULOS ELÉTRICOS,  
PRODUTO DOMINANTE  
ENTRE AS CHINESAS

BYD Yuan Plus EV; na página ao lado, no alto, Seres 5 estreia por R\$ 420 mil; abaixo, elétrico mais vendido do país, Dolphin ganha versão Plus por R\$ 179.800

Uma investigação iniciada pela Comissão Europeia no último mês pode acirrar as tensões entre a China e o Ocidente. E não se trata de espionagem industrial ou de crimes cibernéticos. “Os mercados globais estão agora inundados com carros elétricos mais baratos. E seu preço é mantido artificialmente baixo por enormes subsídios estatais”, disparou Ursula von der Leyen, presidente da instituição que dita as políticas e as leis do bloco formado por 27 países, durante seu discurso anual ao parlamento europeu, em Estrasburgo, na França.

De acordo com a Comissão Europeia, a presença de veículos elétricos chineses na Europa aumentou para 8% e pode chegar a 15% em 2025. A investigação em curso por lá pode resultar em novas tarifas punitivas a modelos oriundos do país governado por Xi Jinping. O que já se convencionou chamar de “invasão chinesa” aflige também a indústria brasileira.

Pelas contas da Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE), agosto bateu novo recorde mensal de vendas de carros eletrificados (híbridos e elétricos), com 9.351 emplacamentos, 25% acima do recorde anterior, de julho (7.462), e 120% sobre agosto de 2022 (4.249). Até o oitavo mês do ano, foram comercializados 49.052 modelos do tipo.

Outrora habitado apenas por marcas de luxo, o ranking de emplacamentos de elétricos e híbridos começa a ser escalado por marcas chinesas. Dos 10 eletrificados mais vendidos em agosto, oito vieram da China. Só a BYD vendeu 603 unidades do compacto Dolphin em um dia.

Apesar do avanço, o segmento de carros que podem ser recarregados na tomada neste momento não chega a 4% – e um percentual menor ainda é representado por modelos chineses. No entanto, ainda que também comercializem

veículos elétricos, montadoras instaladas no Brasil pleiteiam o retorno gradual do imposto de importação para esse tipo de veículo, isento desde 2016.

Neste momento, o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) estuda retomar a alíquota de 35% de forma gradual pelos próximos três anos. O alvo é claro: conter um iminente avanço dos carros chineses, sobretudo os que levam o emblema das marcas BYD e GWM, as duas com o maior arsenal para impactar o mercado nacional.

“Dos 31 mil carros importados neste ano, deixamos de arrecadar R\$ 2,2 bilhões com elétricos que não pagaram imposto de importação, sendo R\$ 1,1 bilhão de chineses. A China tem um custo de produção muito mais baixo, mais competitivo. Então, o crescimento exponencial deles é sim uma ameaça”, afirma Márcio de Lima Leite, presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

Para o executivo, não haver uma data para o retorno da taxa estimula fabricantes a apenas importar, e não fabricar localmente. “Nada contra os chineses, mas temos que ter previsibilidade para a indústria se organizar”, acrescenta.

Vale lembrar que a GWM comprou a fábrica da Mercedes-Benz em Iracemápolis (SP), onde a alemã montou os modelos Classe C e GLA entre 2016 e o fim de 2020. Desde então, a chinesa tem ampliado e reestruturado a planta (erguida em um terreno de 1,2 milhão de metros quadrados) para fazer 100 mil veículos por ano – híbridos ou elétricos, exclusivamente.

Ricardo Bastos, diretor de Relações Governamentais e Institucionais da GWM, concorda que o papel das montadoras é investir no Brasil, produzir riquezas e participar da sociedade. Mas o primeiro passo é a importação.

“Tem que haver um ajuste quando se atingir o objetivo de isentar o imposto de importação, que é trazer tecnologia através dos carros importados, criar um mercado mínimo e criar conhecimento no consumidor. Mas o volume de eletrificados ainda representa 2% do mercado total. Ainda não é o momento de retomar o imposto de importação. Será quando chegarmos a 5%, 6%”, reflete.

Para Bastos, que também é presidente da ABVE, retomar imediatamente o imposto de importação vai atrasar o desenvolvimento da motorização elétrica no Brasil.



Já a BYD anunciou em julho que investirá R\$ 3 bilhões em um complexo industrial em Camaçari, na Bahia, previsto para começar a operar no segundo semestre de 2024. Neste momento, negocia com o governo baiano as condições para se instalar na planta que pertenceu à Ford, hoje reduzida a importadora.

Durante o lançamento do Megane E-Tech, no fim de setembro, o presidente da Renault do Brasil, Ricardo Gondo, revelou o desejo de ver o imposto novamente incidido, mas apenas em carros de empresas que não produzem no Brasil. Quem já fabrica no país teria cotas de isenção para importar elétricos.

“As montadoras alegam que é preciso barrar os chineses para se desenvolverem. Mas, historicamente, sempre que houve algum protecionismo em seu favor, elas não devolveram com o desenvolvimento prometido. Foi assim com o Inovar-Auto, quando deixaram para a última hora a implementação de motores mais modernos e econômicos”, retrucou uma fonte que pediu anonimato.

Na opinião de João Oliveira, presidente da Associação Brasileira das Empresas Importadoras e Fabricantes de Veículos Automotores (Abeifa), o imposto precisa voltar, mas o volume de elétricos ainda é muito baixo. “Outro ponto é que esse tipo de imposto serve para equilibrar produção local e importação. Então, não precisa ser de 35%. Para a igualdade de concorrência, é necessário alinhar com a TEC [Tarifa Externa Comum] do Mercosul, de 20%. Por fim, somos radicalmente contra as cotas de importação sem imposto. Em vez delas, devemos pensar em como melhorar o custo Brasil e sermos mais competitivos.”

## DÉJÀ VU

Um contra-ataque das montadoras instaladas no Brasil direcionado a marcas chinesas não é inédito. Na virada da década passada, carros populares importados da China começaram a desembarcar no Brasil com uma receita no porta-luvas teoricamente imbatível: oferecer mais equipamentos do que veículos nacionais custando, quando não menos, o mesmo preço.

Milad Kalume Neto, diretor de Desenvolvimento de Negócios da JATO do Brasil Informações Automotivas, entende que o efeito foi jogar para o andar de cima modelos de categoria inferior. “Um Jac J3 passou a competir com um Chevrolet Cruze, por exemplo. Por mais recheado de equipamentos que fosse, não havia condições de competir. São segmentos distintos”, pondera.





GWM Haval H6 Premium

Para o consultor, marcas como Effa e Lifan contribuíram para o preconceito contra o carro chinês. Mas hoje o cenário é outro. “Marcas como BYD e GWM estão chegando com produtos de baixo custo que têm qualidade, design, tecnologia. E com investimentos. A indústria chinesa evoluiu. Existe o chinês de baixa qualidade? Sim. Mas não são os que têm desembarcado por aqui recentemente”, avalia Kalume Neto, para quem a questão agora não é se, mas quando o imposto será retomado.

“É bom lembrar que o presidente Lula sempre foi um apoiador da indústria nacional, tendo sua origem inclusive no sindicato dos metalúrgicos. Então, acredito que haverá sim a retomada iminente do imposto”, prevê.

Por outro lado, Lula e Xi Jinping acabam de assinar 15 acordos envolvendo desde entendimentos comerciais e tecnológicos a protocolos agrícolas entre os dois governos. “Outras frentes deverão ficar livres de imposto”, acrescenta.

Ainda de acordo com o diretor da JATO, as montadoras chinesas vão reagir à volta do imposto de importação readequando sua oferta de produtos até que comecem a produzir no Brasil, o que deve ocorrer já no próximo ano.

Contudo, a retomada da taxa pode implicar questionamento judicial, segundo o advogado Rafael Serrano. “Como signatário do Acordo Geral de Tarifas e Comércio (em inglês, General Agreement on Tariffs and Trade), o Brasil tem que honrar o compromisso de não oferecer tratamento tributário pior ao aplicável a um estrangeiro. No imposto de importação em si, não se aplica essa vedação, já que ele só incide sobre um produto importado, obviamente. Mas, em uma interpretação mais ampla, ao fazer com que o imposto atinja só quem tem não tem atividade aqui, você dá tratamento diferenciado para o fabricante nacional”, explica o sócio responsável pela área tributária da CSA Advogados.

Serrano destaca que “os tribunais já reconheceram a prevalência do GATT e sua regra de não discriminação sobre normas tributárias conflitantes editadas no Brasil. Exemplo clássico é a Súmula nº 20/STJ, que determinou a extensão da isenção do ICMS concedida ao produto nacional ao produto similar importado”. (Rodrigo Mora)

## “TEMOS MAIS DO QUE CARRO ELÉTRICO PARA OFERECER AO BRASIL”

Stella Li, vice-presidente global da BYD, que esteve no Brasil em julho para anunciar um investimento de US\$ 3 bilhões, que inclui a compra da ex-fábrica da Ford em Camaçari, conversou com a Forbes Brasil na sede da empresa, em Shenzhen.

A executiva destacou que, mesmo que o foco, neste momento, seja mobilidade elétrica, existem várias outras tecnologias e contextos que tornam a chegada à América do Sul estratégica.

### Forbes – O que a BYD tem a oferecer para a América do Sul, em especial ao Brasil, além de carros elétricos?

**Stella Li** – Definitivamente, é muito mais do que carro elétrico. Nossas tecnologias embarcadas, metaverso, realidade virtual, games e até robôs reforçam que a BYD é uma empresa de tecnologia focada em ações sustentáveis no combate ao aquecimento global. Ao focarmos nossos esforços no Brasil, também deixamos claro o quanto o país e nossos eventuais parceiros globais se enquadram nesse propósito.

### A região, em especial o Chile, é uma potência em lítio, elemento fundamental para baterias elétricas. Como você enxerga o acesso à matéria-prima, em especial, no Brasil?

Temos planos de desenvolvimento de estruturas para o tratamento de lítio e a importação para a China. Isso pode ser feito diretamente pela BYD ou por meio de parcerias com empresas que já desenvolvem essa operação no Brasil. O requisito, no entanto, é que esses parceiros estejam alinhados com nosso propósito e tenham rigorosas práticas de extração sustentável. (LGP)

