EXTRATO

EXTRATO PÚBLICO DA NOTA TÉCNICA SEI MDIC Nº 1548/2026

Assunto: Análise de conveniência, oportunidade, riscos e condicionantes para edição de medida destinada à redução transitória do Imposto de Importação incidente sobre veículos eletrificados importados na modalidade desmontada (CKD) e semidesmontada (SKD) – NCMs 8703.40.00; 8703.60.00; 8703.80.00, com vistas à aceleração da implantação produtiva, ampliação da oferta de veículos sustentáveis e preservação da indústria automotiva instalada no Brasil.

Sumário Executivo

1. A presente Nota Técnica tem por objetivo avaliar a pertinência de medida que estabeleça regime transitório, excepcional e condicionado para redução do Imposto de Importação aplicável a veículos eletrificados importados na modalidade desmontada (CKD) e semidesmontada (SKD), em articulação com a política industrial automotiva brasileira, especialmente o Programa Mobilidade Verde e Inovação — Mover, a Nova Indústria Brasil — NIB, o Move Brasil Táxi e Aplicativos, a agenda de renovação de frota e a estratégia de atração de investimentos produtivos vinculados à parceria Brasil-China.

2. A medida se justifica em razão da rápida expansão do mercado brasileiro de veículos eletrificados, da necessidade de ampliar a oferta de veículos elétricos, híbridos e híbridos plug-in, da formação de demanda induzida por programas públicos de financiamento e da conveniência de criar uma etapa transitória de implantação industrial para novos investimentos no País.

3. A base de emplacamentos acumulada de janeiro a maio de 2026 evidencia forte concentração no mercado de veículos eletrificados. No segmento de veículos elétricos a bateria — EV —, a BYD responde por 65,67% dos emplacamentos, seguida por Geely, com 16,57%, e GM, com 6,05%. As três primeiras marcas concentram 88,29% do mercado de EV. No segmento de híbridos plug-in — PHEV —, a BYD detém 55,64% e a GWM 20,36%, totalizando 76,00% apenas nas duas primeiras posições. No mercado agregado de híbridos convencionais e plug-in, a BYD lidera com 26,70%, seguida por Toyota, com 17,78%, e GWM, com 16,29%.

4. Esses dados indicam que a eletrificação do mercado brasileiro está sendo liderada por poucos grupos empresariais, com forte presença de marcas chinesas e asiáticas. Trata-se de movimento positivo do ponto de vista da introdução de novas tecnologias, mas que exige calibragem de política pública para evitar que o Brasil se converta apenas em mercado consumidor de veículos, sistemas, baterias e plataformas importadas.

5. A redução temporária do Imposto de Importação para CKD/SKD pode ser compatível com o Mover e com a estratégia de neoindustrialização se operar como ponte para a produção local. O instrumento pode permitir ramp-up produtivo, treinamento de mão de obra, validação de processos, organização logística, início de montagem local e preparação para internalização progressiva de etapas fabris e componentes.

6. O principal risco é a chamada "CKDização" ou "SKDização" da indústria automotiva brasileira, entendida como substituição da produção local por montagem de kits importados com baixa agregação de valor. Esse risco é particularmente sensível nos veículos eletrificados, pois os principais vetores tecnológicos — bateria, sistema de gerenciamento de

bateria, motor elétrico, inversores, eletrônica de potência, semicondutores, software embarcado e sistemas de recarga — podem permanecer integralmente produzidos no exterior.

7. Assim, recomenda-se a aprovação da medida, desde que mantido seu caráter transitório e limitado e que seu desenho incorpore salvaguardas industriais como prazo determinado, quota limitada, ato de registro dos compromissos de que trata o art. 2º da Lei nº 14.902, de 27 de junho de 2024 – Programa Mover, mecanismo de monitoramento, e cláusula de revisão ou antecipação da medida.

8. A medida não deve ser concebida como benefício tarifário amplo, incondicionado ou permanente, mas como instrumento transitório de política comercial. Sua legitimidade econômica decorre da capacidade de transformar importação inicial em produção local e integração do Brasil às cadeias globais da mobilidade de baixo carbono.

I. Objeto da medida

9. Ofício nº 00091/2026/GG, do Governo do Estado da Bahia, datado de 26 de maio de 2026, e dirigido ao Ministro de Estado do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, apresenta pleito de concessão de cotas de montagem CKD/SKD para veículos eletrificados para o período fevereiro a julho de 2026, uma vez que as cotas anteriores se encerraram em janeiro de 2026. Aqui se faz uma ressalva, o pleito foi encaminhado a esta área técnica neste mês de junho, de modo que a proposta se volta para a concessão de cotas em igual quantitativo para o período de 06 (seis) meses, permanecendo o período de meses e quantitativos da Resolução Gecex nº 774, de 30 de julho de 2025.

Quadro 01: Objeto da medida de redução do Imposto de Importação para veículos eletrificados desmontados: 2026.

NCM	Nº Ex	Alíquota (%)	Descrição	Quota	Unidade quota	Início de vigência	Término de vigência
8703.40.00	20	0	Automóvel desmontado, assim classificado o automóvel que apresenta carroceria desmontada, ou automóvel semidesmontado, assim classificado o automóvel que, com exceção da carroceria, se apresenta desmontado	84.500.000	US$ (FOB)	01/07/2026	31/12/2026

8703.60.00	20	0	Automóvel desmontado, assim classificado o automóvel que apresenta carroceria desmontada, ou automóvel semidesmontado, assim classificado o automóvel que, com exceção da carroceria, se apresenta desmontado	281.000.000	US$ (FOB)	01/07/2026	31/12/2026
8703.80.00	15	0	Automóvel desmontado, assim classificado o automóvel que apresenta carroceria desmontada, ou automóvel semidesmontado, assim classificado o automóvel que, com exceção da carroceria, se apresenta desmontado, com autonomia de, no mínimo, 80 km	97.500.000	US$ (FOB)	01/07/2026	31/12/2026

Elaboração: DIAM/SDIC.

10. A medida proposta tem por objeto instituir regime transitório para redução do Imposto de Importação incidente sobre veículos eletrificados importados na modalidade CKD/SKD, com vigência delimitada e aplicação: prazo determinado, quota limitada, ato de registro dos compromissos de que trata o art. 2º da Lei nº 14.902, de 27 de junho de 2024 – Programa Mover, mecanismo de monitoramento, e cláusula de revisão ou antecipação da medida.

11. A medida deve alcançar veículos elétricos a bateria, veículos híbridos *plug-in* e demais veículos eletrificados, desde que importados em configuração desmontada e destinados à montagem local, observados requisitos técnicos, industriais, e ambientais aplicáveis à produção nacional.

12. Desse modo, a medida deve ser compreendida como instrumento de política pública, e não apenas como ato isolado de redução tarifária. Seu objetivo é organizar a transição entre importação, montagem local e industrialização efetiva de veículos eletrificados no Brasil.

II. Histórico das reduções do Imposto de Importação para veículos eletrificados

13. A política brasileira de Imposto de Importação aplicada a veículos eletrificados passou por diferentes fases ao longo da última década, refletindo a evolução da agenda de mobilidade elétrica, a maturidade do mercado nacional, a necessidade de difusão tecnológica

e, mais recentemente, a preocupação com a industrialização local e com o adensamento da cadeia automotiva brasileira.

14. A primeira etapa relevante ocorreu em 2014, com a Resolução Camex nº 86, de 18 de setembro de 2014, que reduziu temporariamente o Imposto de Importação para determinados veículos híbridos, especialmente automóveis de passageiros com motor a combustão associado a sistema de tração elétrica, classificados em NCMs específicas e com cilindrada entre 1.000 cm³ e 3.000 cm³. A redução partia da alíquota cheia de 35% e estabelecia alíquotas inferiores conforme faixas de consumo energético e condição de importação.

15. Em 2015, a política foi ampliada com a Resolução Camex nº 97, de 26 de outubro de 2015. Esse ato teve relevância especial porque reduziu de 35% para 0% o Imposto de Importação incidente sobre automóveis movidos exclusivamente por motor elétrico e por célula de combustível. Além disso, ampliou o alcance do tratamento favorecido para veículos híbridos, inclusive com tecnologia de recarga externa, mantendo a lógica de diferenciação por eficiência energética, configuração de importação e agregação de valor.

16. Em 2016, a Camex ampliou novamente o escopo da política de redução tarifária, por meio da Resolução Camex nº 27, de 24 de março de 2016, que incluiu veículos elétricos destinados ao transporte de mercadorias na Letec. Nesse caso, o Imposto de Importação para determinados veículos classificados na NCM 8704.90.00 foi reduzido de 35% para 0%, contemplando veículos elétricos de carga, inclusive em diferentes condições de importação.

17. A segunda fase teve início em 2023, quando o Governo Federal decidiu retomar gradualmente a tributação dos veículos eletrificados importados. A medida foi oficializada pela Resolução Gecex nº 532, de 20 de novembro de 2023, e passou a produzir efeitos a partir de janeiro de 2024. O novo desenho representou mudança de orientação: a política deixou de ser apenas de estímulo à importação e passou a buscar maior equilíbrio entre descarbonização, desenvolvimento da cadeia automotiva nacional e neoindustrialização.

18. A retomada da tributação foi estruturada de forma gradual, com cronograma diferenciado por tecnologia - Resolução Gecex nº 532/2023. Para os veículos híbridos, a alíquota foi fixada em 15% a partir de janeiro de 2024, 25% a partir de julho de 2024, 30% a partir de julho de 2025 e 35% a partir de julho de 2026. Para os híbridos plug-in, o cronograma estabeleceu 12% em janeiro de 2024, 20% em julho de 2024, 28% em julho de 2025 e 35% em julho de 2026. Para os veículos elétricos puros, foram fixadas alíquotas de 10% em janeiro de 2024, 18% em julho de 2024, 25% em julho de 2025 e 35% em julho de 2026. Assim, a política pública passou a combinar dois instrumentos: cronograma de elevação gradual das alíquotas e quotas temporárias de importação com alíquota reduzida ou nula.

19. Em 2025, o tema voltou à pauta do Gecex/Camex em razão do crescimento acelerado das importações, da expansão dos emplacamentos de veículos eletrificados e da preocupação da indústria instalada com os impactos sobre produção local, fornecedores e investimentos. O Gecex deliberou pela antecipação do fim do cronograma de elevação tarifária para veículos eletrificados desmontados — CKD —, atendendo parcialmente a pleito apresentado pela indústria automotiva instalada. Com essa deliberação, os veículos eletrificados desmontados passaram a ter previsão de retorno à alíquota de 35% a partir de janeiro de 2027, e não mais em julho de 2028. A decisão representou reforço da diretriz de evitar que operações de importação desmontada se consolidassem como alternativa permanente à produção local efetiva.

20. Esse histórico revela uma trajetória de amadurecimento da política pública. Entre 2014 e 2016, a redução do Imposto de Importação teve caráter essencialmente difusor, voltado à introdução de tecnologias eletrificadas em um mercado ainda embrionário. A partir de 2023, com o crescimento da demanda e a ampliação das importações, a política passou a incorporar preocupação industrial mais explícita, promovendo a recomposição gradual das alíquotas. Em 2025, o debate avançou para a calibragem específica de CKD e SKD, reconhecendo que a montagem de kits pode ser instrumento transitório de industrialização, mas também pode representar risco de baixa agregação local.

III. Contexto econômico e setorial

21. O setor automotivo mundial passa por uma transição tecnológica, marcada pela eletrificação da propulsão, digitalização veicular, integração entre *hardware e software*, expansão da conectividade, aumento da relevância da eletrônica embarcada e reorganização das cadeias globais de valor.

22. Nesse novo ciclo, a competitividade industrial deixa de depender apenas da produção de motores a combustão, transmissões e sistemas mecânicos tradicionais. Passa a depender crescentemente de baterias, células, módulos, sistemas de gerenciamento térmico, motores elétricos, inversores, semicondutores, software, sistemas de assistência à condução, infraestrutura de recarga, materiais críticos e capacidade de engenharia aplicada.

23. O Brasil possui base automotiva relevante, com montadoras instaladas, cadeia de autopeças, engenharia local, fornecedores sistemistas, mercado consumidor expressivo e tradição em tecnologias de baixa emissão, especialmente no uso de biocombustíveis e veículos flex. Contudo, a transição para a eletrificação impõe novo desafio: preservar e atualizar a base industrial existente, evitando que a substituição tecnológica resulte em perda de conteúdo produtivo nacional.

24. A expansão recente dos emplacamentos de veículos eletrificados demonstra que o mercado brasileiro entrou em fase de aceleração. A presença dominante de marcas chinesas e asiáticas nos segmentos EV e PHEV indica que a oferta de veículos eletrificados tem sido impulsionada por novos entrantes, muitos deles com forte escala global, elevada competitividade de custos, domínio tecnológico em baterias e capacidade de colocar rapidamente novos modelos no mercado.

25. Esse movimento é positivo para a concorrência, para a difusão tecnológica e para o consumidor. Todavia, também cria risco de descompasso entre expansão de vendas e estruturação de capacidade produtiva local. Caso a demanda brasileira seja atendida majoritariamente por veículos completos ou kits semidesmontados importados, o País poderá internalizar apenas o consumo da eletrificação, mantendo no exterior a maior parte do valor agregado industrial e tecnológico.

IV. Emplacamentos de veículos eletrificados NO BRASIL – 2026

26. A base de emplacamentos acumulada de janeiro a maio de 2026 revela elevada concentração empresarial nos segmentos de maior intensidade tecnológica da eletrificação.

Tabela 02: Ranking de emplacamentos de veículos eletrificados: Acumulado de janeiro a maio de 2026 (Part. %)

Veículos Elétricos (EV)		Veículos Híbridos Plug-in (PHEV)		Veículos Híbridos (Combustão - HEV + Plug-in - PHEV)	
Marca	Part. (%)	Marca	Part. (%)	Marca	Part. (%)
BYD	65,67%	BYD	55,64%	BYD	26,70%
GEELY	16,57%	GWM	20,36%	TOYOTA	17,78%
GM	6,05%	OMODA&JAECOO	7,48%	GWM	16,29%
VOLVO	2,57%	JETOUR	3,40%	OMODA&JAECOO	9,67%
GWM	2,29%	VOLVO	3,10%	FIAT	9,35%
GAC	1,63%	LEAPMOTOR	3,42%	JEEP	3,28%
MG	1,36%	GEELY	1,45%	MERCEDES-BENZ	2,47%
LEAPMOTOR	1,23%	DENZA	1,35%	LEAPMOTOR	1,66%

OMODA&JAECOO	0,53%	PORSCHE	1,06%	JETOUR	1,65%
ZEEKR	0,49%	BMW	0,85%	GAC	1,65%
MINI	0,34%	CAOA CHERY	0,43%	BMW	1,51%
RENAULT	0,32%	LAND ROVER	0,33%	PEUGEOT	1,42%
BMW	0,22%	MITSUBISHI	0,65%	VOLVO	1,29%
NETA	0,15%	LEXUS	0,17%	LAND ROVER	0,74%
PORSCHE	0,14%	MERCEDES-BENZ	0,07%	PORSCHE	0,74%

Fonte: Fenabrave-ABVE. Elaboração: DIAM/SDIC.

27. No segmento de veículos elétricos a bateria – EV, a BYD lidera com 65,67% dos emplacamentos. A Geely ocupa a segunda posição, com 16,57%, seguida pela GM, com 6,05%. As três primeiras marcas somam 88,29% dos emplacamentos, enquanto as cinco primeiras alcançam 93,15%. O índice de concentração aproximado, calculado pelo critério HHI[1] com base nas participações informadas, supera 4.600 pontos, indicando mercado altamente concentrado.

28. No segmento de híbridos plug-in – PHEV, a concentração também é elevada. A BYD possui 55,64% dos emplacamentos, seguida pela GWM, com 20,36%. Somadas, as duas primeiras marcas respondem por 76,00% do mercado. Quando consideradas as três primeiras colocadas - BYD, GWM e Omoda & Jaecoo - a participação conjunta alcança 83,48%. O HHI aproximado supera 3.600 pontos, também caracterizando estrutura fortemente concentrada.

29. No mercado agregado de veículos híbridos, incluindo híbridos convencionais e plug-in, a concentração é menor, mas ainda relevante. A BYD lidera com 26,70%, seguida pela Toyota, com 17,78%, e pela GWM, com 16,29%. As três primeiras marcas somam 60,77%, e as cinco primeiras alcançam 79,79%. Esse segmento apresenta maior diversidade tecnológica, com presença relevante de fabricantes tradicionais, especialmente em híbridos convencionais.

30. A leitura por origem empresarial reforça a centralidade de grupos chineses e asiáticos na eletrificação. No ranking de EV aparecem, além da BYD e da Geely, marcas como GWM, GAC, MG, Leapmotor, Omoda & Jaecoo, Zeekr e Neta. No ranking de PHEV, destacam-se BYD, GWM, Omoda & Jaecoo, Jetour, Leapmotor, Geely e Denza. Trata-se de evidência de que a eletrificação brasileira está sendo influenciada pela estratégia global de internacionalização das fabricantes chinesas.

31. Essa estrutura de mercado exige atenção da política pública por três razões. Primeiro, porque a concentração pode gerar dependência de poucos grupos e plataformas tecnológicas. Segundo, porque a predominância de veículos e sistemas importados pode limitar o adensamento produtivo nacional. Terceiro, porque a indústria instalada no País pode enfrentar competição assimétrica caso novos entrantes acessem benefícios tarifários sem contrapartidas industriais equivalentes às exigências aplicadas às montadoras já estabelecidas.

V. Convergência com o Programa Mover

32. O Programa Mover constitui a principal política industrial automotiva brasileira, orientada à neoindustrialização, à descarbonização, ao desenvolvimento tecnológico, à competitividade global, à integração em cadeias de valor e à produção de tecnologias avançadas no País.

33. A redução transitória do Imposto de Importação para veículos eletrificados CKD/SKD pode ser compatível com o Mover se estiver vinculada à instalação ou expansão de capacidade produtiva no Brasil. Nesse caso, o CKD/SKD pode ser utilizado como etapa inicial de implantação industrial, permitindo que a empresa inicie operações locais enquanto

estrutura fornecedores, engenharia, treinamento de mão de obra, linhas de montagem, processos de qualidade, rastreabilidade e adequação regulatória.

34. A convergência com o Mover depende, contudo, de compromissos mensuráveis. Não basta que o veículo seja montado no Brasil. É necessário que a operação contribua para o desenvolvimento de competências locais, inclusive em componentes, sistemas e tecnologias críticas da eletrificação.

35. A medida também deve dialogar com os requisitos obrigatórios do Mover, como eficiência energética, reciclabilidade, segurança veicular, rotulagem integrada (com conteúdo e origem de componentes), além da futura incorporação da pegada de carbono do produto. A redução tarifária para CKD/SKD deve reforçar esses requisitos, e não criar uma via paralela de acesso ao mercado com menor densidade regulatória.

VI. Convergência com a parceria estratégica Brasil-China

36. A China ocupa posição central na cadeia global de veículos elétricos, baterias, sistemas de propulsão elétrica e eletrônica de potência. A presença crescente de grupos chineses no mercado brasileiro de eletrificados deve ser compreendida como oportunidade para atração de investimentos, mas também como desafio para a preservação da autonomia produtiva e tecnológica nacional.

37. A parceria estratégica Brasil-China pode ser utilizada como vetor de industrialização, desde que a relação bilateral não se limite à importação de veículos e kits. O interesse público brasileiro recomenda que a entrada de empresas chinesas e asiáticas no mercado nacional esteja vinculada à produção local, transferência de conhecimento, capacitação de trabalhadores, desenvolvimento de fornecedores brasileiros e integração regional da cadeia.

38. Nesse contexto, a redução transitória do Imposto de Importação para CKD/SKD pode funcionar como instrumento de aceleração de investimentos já anunciados ou em negociação. A medida pode facilitar a fase inicial de operação, reduzir o tempo entre decisão de investimento e início da produção local e permitir que novas fábricas entrem em funcionamento com maior previsibilidade.

39. Todavia, a medida deve evitar que a parceria internacional se converta em dependência estrutural de plataformas importadas. A política pública deve estabelecer trajetória clara: entrada inicial por CKD/SKD, transição para maior conteúdo local, internalização de etapas críticas e, posteriormente, produção local de sistemas e componentes de maior valor agregado.

VII. Convergência com o Move Brasil Táxi e Aplicativos e demais ações federais

40. O Move Brasil Táxi e Aplicativos cria demanda financiada para aquisição de veículos novos sustentáveis por motoristas de aplicativo e taxistas. Trata-se de política pública com objetivos sociais, econômicos e ambientais: inclusão produtiva, renovação de frota, redução de custos operacionais, segurança veicular e ampliação do acesso a veículos mais eficientes.

41. A redução transitória do Imposto de Importação para veículos eletrificados CKD/SKD pode contribuir para ampliar a oferta de modelos elegíveis, reduzir gargalos de suprimento e permitir que programas de demanda, como o Move Brasil, encontrem disponibilidade de veículos compatível com seus objetivos.

42. A articulação entre oferta e demanda é essencial. O financiamento público ou parafiscal estimula a aquisição de veículos sustentáveis; a política tarifária transitória pode ampliar a disponibilidade desses veículos; e o Mover cria a moldura industrial para que a demanda se converta em produção local e inovação.

43. A medida também se alinha a outras ações federais voltadas à Nova Indústria Brasil, renovação de frota, eficiência energética, redução de emissões, segurança veicular,

desenvolvimento regional e atração de investimentos produtivos. Entretanto, a compatibilidade com essas agendas depende da existência de salvaguardas industriais capazes de evitar que a política de oferta se transforme em simples incentivo à importação.

VIII. Risco de CKDização da indústria automotiva brasileira

44. O principal risco da medida é estimular a "CKDização" ou "SKDização" da indústria automotiva brasileira. Por esse fenômeno entende-se a substituição da produção industrial completa por operações de montagem final de kits importados, com baixa agregação de valor, limitada geração de conhecimento e reduzido impacto sobre fornecedores nacionais.

45. Em uma operação CKD/SKD de baixa densidade industrial, o veículo pode chegar ao País com seus principais sistemas já produzidos, integrados e testados no exterior. A unidade local realiza atividades de montagem, acabamento, inspeção, nacionalização documental e eventual adequação final. Embora possa haver geração de empregos e alguma atividade fabril, o conteúdo tecnológico permanece majoritariamente externo.

46. O risco é especialmente elevado no caso dos veículos eletrificados, pois a parcela de maior valor agregado está concentrada em sistemas que podem ser integralmente importados: bateria de tração, células, módulos, BMS, motor elétrico, inversor, conversores, semicondutores, chicotes de alta tensão, sistemas de recarga, software embarcado, telemetria, gerenciamento térmico e eletrônica de potência.

47. Se tais sistemas permanecerem importados em kits fechados, a montagem local terá impacto limitado sobre o desenvolvimento da indústria brasileira de autopeças. Nesse cenário, o País poderia perder a oportunidade de reposicionar sua cadeia automotiva para as tecnologias da eletrificação, mantendo fornecedores nacionais concentrados em componentes tradicionais de menor relevância no novo paradigma tecnológico.

48. A "CKDização" também pode gerar assimetria competitiva com a indústria já instalada no Brasil. Montadoras estabelecidas há décadas no País realizaram investimentos em plantas, fornecedores, engenharia, redes de distribuição, treinamento, obrigações regulatórias e compromissos de produção local. Se novos entrantes obtiverem tratamento tarifário favorecido sem contrapartidas equivalentes, pode haver desequilíbrio concorrencial, com prejuízo à previsibilidade dos investimentos existentes.

49. Outro risco é o deslocamento de decisões de investimento. Empresas que poderiam internalizar etapas produtivas mais complexas podem optar por manter estratégia de montagem simplificada caso o diferencial tarifário torne economicamente vantajosa a importação de kits. O benefício, nesse caso, deixaria de ser ponte para industrialização e se transformaria em substituto da produção local.

50. Há ainda risco para a balança comercial. A expansão do mercado de eletrificados, se atendida majoritariamente por CKD/SKD, ampliará a importação de conjuntos de alto valor agregado, especialmente baterias e sistemas eletrônicos. Isso pode elevar a dependência externa em itens estratégicos e reduzir o efeito multiplicador da transição energética sobre a economia brasileira.

51. Por fim, há risco fiscal e regulatório. Se a classificação de kits, partes e subconjuntos não for adequadamente controlada, pode haver incentivo à fragmentação artificial das operações de importação, planejamento aduaneiro agressivo, triangulação de origem ou uso do regime para importação de unidades praticamente completas com tributação favorecida.

IX. Fundamentos para aprovação da medida

52. Apesar dos riscos identificados, há fundamentos técnicos suficientes para aprovação da medida, desde que acompanhada de salvaguardas.

53. O primeiro fundamento é a urgência tecnológica. O mercado global de veículos

eletrificados avança rapidamente, e o Brasil precisa acelerar sua inserção nessa transição para evitar defasagem industrial, tecnológica e regulatória.

54. O segundo fundamento é a necessidade de oferta. Programas federais de renovação de frota, financiamento de veículos sustentáveis e descarbonização demandam disponibilidade de veículos com tecnologias mais eficientes e preços compatíveis com o poder de compra dos consumidores e trabalhadores que utilizam o veículo como instrumento de renda.

55. O terceiro fundamento é a atração de investimentos. A redução temporária para CKD/SKD pode reduzir custos de implantação inicial e conferir previsibilidade a empresas que estejam instalando ou expandindo plantas produtivas no Brasil. Essa previsibilidade é relevante para decisões de investimento em um setor intensivo em capital, tecnologia e escala.

56. O quarto fundamento é a política ambiental. A ampliação da oferta de veículos eletrificados contribui para a redução de emissões no uso, diversificação tecnológica da frota e formação de mercado para mobilidade de baixo carbono, especialmente quando combinada com critérios de eficiência energética e pegada de carbono.

57. O quinto fundamento é a política comercial estratégica. A redução temporária e condicionada permite calibrar a abertura comercial de forma seletiva, evitando tanto o fechamento do mercado quanto a abertura passiva.

X. Salvaguardas específicas para a indústria instalada no Brasil

58. Para mitigar riscos à indústria automotiva instalada no Brasil, recomenda-se que a medida inclua salvaguardas específicas.

59. A primeira salvaguarda é a isonomia competitiva. Empresas beneficiárias do regime devem observar requisitos compatíveis com aqueles exigidos das montadoras já instaladas, especialmente quanto a eficiência energética, segurança, e rotulagem, aferido pelo ato de registro dos compromissos de que trata o art. 2º da Lei nº 14.902, de 27 de junho de 2024 – Programa Mover.

60. A segunda salvaguarda é a não substituição de produção nacional. O regime não deve permitir que empresas substituam produção já realizada no Brasil por importação de kits favorecidos. A medida deve ser voltada à introdução de novas tecnologias, novos modelos, expansão de capacidade ou implantação produtiva.

61. A terceira salvaguarda é o monitoramento de dano setorial. O Poder Executivo deve acompanhar os efeitos da medida sobre produção nacional, emprego, utilização de capacidade instalada, fornecedores de autopeças, preços, importações e concentração de mercado.

62. A quarta salvaguarda é a cláusula de revisão. Caso se verifique aumento expressivo de importações de kits sem correspondente avanço de industrialização local, a medida deve ser revista, suspensa ou encerrada.

XI. Compatibilidade com política comercial

63. A política comercial contemporânea não deve ser reduzida à escolha entre proteção e abertura. O desafio consiste em calibrar instrumentos tarifários para compatibilizar concorrência, acesso a tecnologias, preço ao consumidor, desenvolvimento industrial, segurança econômica e preservação de capacidades produtivas.

64. A redução de Imposto de Importação para CKD/SKD, quando temporária e condicionada, pode ser instrumento legítimo de política comercial estratégica. Ela permite a entrada de tecnologias novas em condições controladas, ao mesmo tempo em que estabelece compromissos para transformação da importação inicial em produção local.

65. O risco surge quando a redução tarifária é ampla, permanente e desconectada de

contrapartidas. Nesse caso, o instrumento pode estimular importações, reduzir incentivos à produção nacional e enfraquecer a cadeia de autopeças.

66. Portanto, a compatibilidade da medida com a política comercial brasileira depende de três condições: limitação temporal, condicionalidade industrial e monitoramento de efeitos. Sem esses elementos, a medida pode gerar distorções. Com esses elementos, pode contribuir para a transição tecnológica e produtiva.

XII. Conclusão

67. A redução temporária do Imposto de Importação para veículos eletrificados CKD/SKD é medida tecnicamente defensável, desde que estruturada como instrumento de transição produtiva, atração de investimentos e ampliação da oferta de veículos sustentáveis.

68. A medida converge com o Programa Mover, com a Nova Indústria Brasil, com o Move Brasil Táxi e Aplicativos, com a política de renovação de frota e com a estratégia de atração de investimentos associados à parceria Brasil-China. Também contribui para posicionar o Brasil na transição global da mobilidade de baixo carbono.

69. Contudo, a aprovação da medida deve reconhecer expressamente os riscos à indústria automotiva instalada no País. Sem condicionalidades, a redução de alíquota para CKD/SKD pode estimular a "CKDização" da produção, com baixa agregação local, enfraquecimento da cadeia de autopeças, perda de densidade tecnológica e assimetria concorrencial.

70. Por essa razão, a medida não institui benefício amplo e incondicionado - é transitória, seletiva, monitorada e vinculada às salvaguardas apresentadas. O interesse público está em permitir que o CKD/SKD funcione como porta de entrada para a industrialização dos veículos eletrificados no Brasil, e não como rota permanente de importação de valor agregado com montagem residual em território nacional.

71. Em síntese, recomenda-se a aprovação da medida, condicionada à incorporação de salvaguardas, monitoramento e proteção da base automotiva instalada no Brasil.

Encaminhamento

72. A redução temporária do Imposto de Importação para veículos eletrificados CKD/SKD é compatível com a política industrial e comercial brasileira quando opera como instrumento de aceleração da industrialização, ampliação da oferta de veículos sustentáveis e atração de investimentos produtivos. A medida torna-se problemática quando convertida em substituto permanente da produção local, da engenharia nacional e do adensamento da cadeia brasileira de autopeças.

73. Assim, recomenda-se a aprovação da medida, desde que mantido seu caráter transitório e limitado e que seu desenho incorpore salvaguardas industriais como prazo determinado, quota limitada, ato de registro dos compromissos de que trata o art. 2º da Lei nº 14.902, de 27 de junho de 2024 – Programa Mover, mecanismo de monitoramento, e cláusula de revisão ou antecipação da medida.

---

[1] HHI (Índice de Herfindahl-Hirschman): medida padrão da economia e do direito da concorrência utilizada para calcular o nível de concentração de um mercado.

OBSERVAÇÃO: Para fins de transparência, este extrato foi criado de modo a reproduzir as informações que constam na Nota Técnica SEI MDIC 1548/2026, mas não a substitui.

Documento assinado eletronicamente por **Margarete Maria Gandini**, **Diretor(a)**, em 24/06/2026, às 10:32, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://colaboragov.sei.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **62358118** e o código CRC **B6B17221**.

Referência: Processo nº 19687.006267/2026-12. SEI nº 62358118