



Nota Técnica SEI nº 123/2026/MDIC

**Assunto: Caminhão tratores rodoviários. Código NCM 8701.29.00, com criação de Ex-Tarifário. Pleito de Inclusão. Lista de Exceções Temporárias para Produtos Automotivos, no âmbito do Acordo de Complementação Econômica nº 14 (ACE-14). Redução da Alíquota do Imposto de Importação de 35% para 0%. Processos SEI nº 19971.001332/2025-19 (Público) e nº 19971.001333/2025-63 (Restrito).**

## I - DO PLEITO

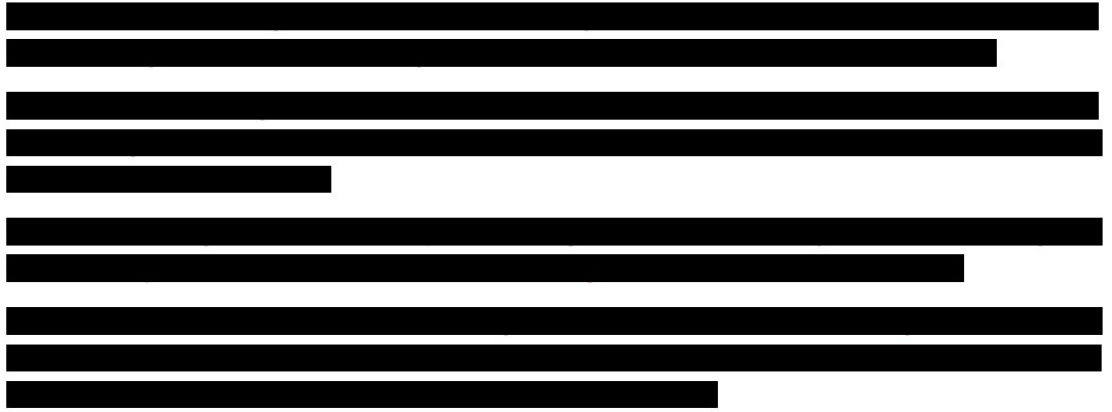
1. A presente Nota Técnica tem por objeto analisar pleito de inclusão na **Lista de Exceções Temporárias para Produtos Automotivos, no âmbito do Acordo de Complementação Econômica nº 14 (ACE-14)** protocolado pela empresa Green Cargo Locação Ltda em 08/10/2025, que visa a **redução da alíquota do II de 35% para 0%**, do produto **“Caminhão tratores rodoviários”**, classificado no código NCM 8701.29.00, com criação de ex-tarifário, quota de 250 unidades e prazo de 24 meses.
2. É importante mencionar que o código NCM 8701.29.00 **não é objeto de medida vigente na Lista de Automotivos.**
3. Os dados básicos do pleito encontram-se referenciados no quadro abaixo:

**Quadro 1 - Informações sobre o Pleito - NCM 8701.29.00**

Processos SEI	NCM	Ex	Descrição	Alteração II	Quota	Prazo
19971.001332/2025-19 (Público) 19971.001333/2025-63 (Restrito)	8701.29.00	Sim	Caminhão Tratores rodoviários para semirreboques, equipados para propulsão, com motor de pistão de ignição por centelha (faísca), combustível de operação exclusiva a gás (GNC/GNL), potência de 560 CV, 14.560 cilindradas e 2.600Nm de torque, seja na forma de CNG ou GNL, com peso de até 12ton, PBT de 23ton, PBTC de 74 ton e CMT de até 120 ton, com autonomia de 800KM no sistema CNG e até 2.000KM quando em GNL	De 35% para 0%	250 unidades	24 meses

Elaboração: STRAT





## II - DO PRODUTO

5. No que diz respeito ao produto, as seguintes informações foram aportadas pela pleiteante:

**a) NCM:** 8701.29.00

**b) Descrição:** Outros tratores rodoviários para semirreboques, não classificados em códigos anteriores

**c) Descrição do destaque tarifário pretendido (Novo Ex):** Caminhão Tratores rodoviários para semirreboques, equipados para propulsão, com motor de pistão de ignição por centelha (faísca), combustível de operação exclusiva a gás (GNC/GNL), potência de 560 CV, 14.560 cilindradas e 2.600Nm de torque, seja na forma de CNG ou GNL, com peso de até 12ton, PBT de 23ton, PBTC de 74 ton e CMT de até 120 ton, com autonomia de 800KM no sistema CNG e até 2.000KM quando em GNL.

**d) Nome comercial ou marca:** Trator rodoviário para semirreboque

**e) Nome técnico ou científico:** Tractor Q7 6x4 CNG

**f) TEC e alíquota aplicada:** 20% e 35% (ACE-14 entre Brasil e Argentina)

**g) Função principal ou secundária, forma de uso do produto, dimensões e peso, princípio e descrição de funcionamento:**

A função do produto — caminhão trator rodoviário (cavalo-mecânico) a gás natural, de alta potência e grande capacidade de tracionamento — é tracionar e puxar semirreboques pesados no transporte rodoviário de cargas, especialmente em operações de longa distância, com altíssima capacidade de carga e menor custo operacional, utilizando gás natural comprimido (CNG) ou gás natural liquefeito (GNL) como combustível.

**h) Barreiras técnicas ou restrições ao comércio da mercadoria:** Proconve 8 - fase mais recente do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores, instituído a partir da Resolução Conama nº 18, de 6 de maio de 1986, para o controle das emissões de gases poluentes e de ruído para veículos automotores pesados novos de uso rodoviário.

**i) Existência de bens substitutos:** Outros caminhões tratores rodoviários (cavalos-mecânicos) capazes de desempenhar a mesma função logística: tracionar semirreboques de grande porte em operações pesadas e de longa distância. A substituição ocorre pelo tipo de combustível, pela tecnologia do motor e pela capacidade de tração.

**j) Participação do produto objeto do pleito no valor do bem final na cadeia a jusante e correspondente alíquota do Imposto de Importação dos bens finais:** não se aplica, pois o produto pleiteado já é bem final.

## III - DA PUBLICIDADE DO PLEITO E DAS MANIFESTAÇÕES

6. Registra-se que, conforme o disposto no Art. 5º, inciso II, do Decreto nº 10.242, de 2020, a Subsecretaria de Articulação em Temas Comerciais (STRAT) da Secretaria-Executiva da Câmara de Comércio Exterior (SE-Camex) dá ampla publicidade quanto ao recebimento e ao estágio de processamento dos pleitos de alterações tarifárias recebidos, por meio da disponibilização destes em seu endereço eletrônico. Com isso, faculta-se a quaisquer interessados a possibilidade de manifestação nos autos do processo.

7. O período de manifestações sobre o pleito foi de 15/10/2025 a 29/11/2025.

8. **Após o período de manifestações, foram recebidas 2 (duas) manifestações de oposição ao pleito, pela Mercedes-Benz do Brasil Ltda (doc. SEI 57363952), e pela IVG Brasil Ltda (Iveco) (doc. SEI 57835360)** as quais serão consideradas nesta análise preliminar, por terem sido encaminhadas antes da conclusão da presente Nota Técnica, e diante da necessidade de obtenção de mais informações, a fim de embasar a recomendação desta SE-Camex acerca do pleito em questão.

9. De acordo com a **Mercedes-Benz**,

[...] a concessão de benefícios tarifários para a importação de caminhões-tratores rodoviários movidos a gás, integralmente montados, não gera valor agregado à cadeia produtiva nacional, tampouco contribui para o avanço tecnológico ou para a capacitação da mão de obra local. Assim, tal medida não se mostra compatível com os objetivos da política industrial brasileira.

A redução da alíquota de importação de 35% para 0%, de forma isolada e sem contrapartidas, acarretaria impactos negativos imediatos, com destaque para a desestruturação da cadeia de fornecedores, a ameaça a empregos qualificados e a retração dos investimentos destinados à produção doméstica.

A abertura de exceções tarifárias representaria, portanto, um grave sinal de insegurança regulatória, comprometendo a previsibilidade e a coerência da política industrial, fragilizando a construção de uma cadeia sólida e colocando em risco o desenvolvimento tecnológico da frota nacional.

Cumprindo por fim destacar que, totalmente alinhado às políticas nacionais de incentivo à inovação e sustentabilidade, a Mercedes-Benz já possui projetos internos de parceria em estágio avançado de desenvolvimento para integração, ao seu portfólio de caminhões, de motores movidos a gás (biometano) e seus respectivos sistemas de pós-tratamento de emissões.

10. Segundo a **Iveco**,

[...] 3. Conceder novo benefício tarifário para um modelo específico de caminhão-trator rodoviário a gás que entraria totalmente montado no país, não agregaria nenhum valor à cadeia produtiva e não gera os benefícios esperados em termos de tecnologia, capacitação e desenvolvimento.

4. A aprovação de uma redução tarifária isolada, sem agregação de valor, indo de uma alíquota de 35% para 0% ameaça diretamente empregos qualificados, desorganiza a cadeia produtiva e desestimula o investimento na produção local.

5. A abertura para exceções tarifárias neste momento sinalizaria, portanto, insegurança regulatória e comprometeria a coerência da política industrial. Em vez de fortalecer a produção local, colocaria em risco empregos, investimentos já anunciados, a construção de uma cadeia nacional sólida e o desenvolvimento tecnológico da frota de caminhões brasileira.

6. A IVECO possui atualmente no Brasil, produção de caminhões movidos a gás veicular **[CONFIDENCIAL]** [REDACTED], possuindo características similares ao item pleiteado pela Green Cargo, e desta forma, inviabiliza a aprovação de novo Ex-tarifário, por existência de produção nacional.

11. Em 20/02/2026 a pleiteante apresentou **pedido de reconsideração** (doc. SEI 58068587), também objeto de consideração pela presente análise preliminar, argumentando que o equipamento indicado de fabricação nacional, comercializado pelas empresas contestantes IVG Brasil Ltda (Iveco) e Mercedes-Benz do Brasil Ltda apresentam diferenças técnicas que, segundo o seu entendimento, não conferem aos equipamentos nacionais a necessária condição para serem qualificados como similares substitutivos daquele solicitado pela empresa importadora Green Cargo Locação Ltda.

12. De acordo com a pleiteante, não ficou demonstrado de forma técnica e documental, que o produto nacional indicado atende à potência mínima de 560 cv prevista na descrição do item pleiteado, uma vez que, para composições de elevado PBTC, como configurações com 11 eixos e até 91 toneladas, a

regulamentação brasileira estabelece piso mínimo de potência em torno de 520 cv, visando garantir capacidade adequada de tração, partida em rampa e manutenção de desempenho sob carga máxima. Além disso, a referência a projetos ou iniciativas em desenvolvimento não equivaleria à comprovação de oferta nacional vigente e disponível comercialmente.

#### IV - DA ANÁLISE

13. A presente análise tem como referência os seguintes dados de comércio exterior obtidos do Comex Stat: estatísticas de importações totais, importações por origem e exportações, de modo a permitir uma visão geral da evolução desses indicadores para a totalidade do código NCM 8701.29.00, bem como uma noção sobre os principais fornecedores dos produtos nele classificados.

14. Salienta-se que o produto é um ex-tarifário, o qual representa apenas parte dos produtos classificados no código NCM 8701.29.00, de forma que não será possível interpretar esses dados especificamente sob a ótica do ex-tarifário objeto do pleito, dada a ausência de disponibilidade de dados detalhados das estatísticas de importação para esta SE-Camex.

15. Ressalta-se que **a NCM 8701.29.00 foi criada em 2022, em substituição ao código NCM 8701.20.00**, de forma que a presente análise utilizará dados dos dois códigos, por tratarem do mesmo produto.

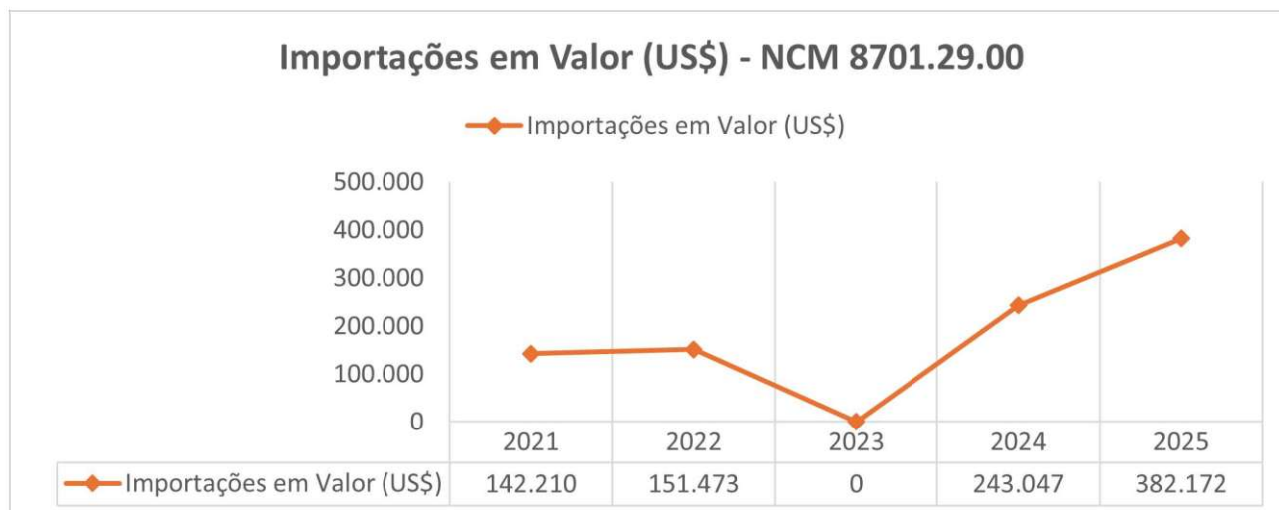
#### Das Importações

16. O quadro a seguir apresenta a evolução das importações referentes aos códigos NCM 8701.20.00 e 8701.29.00, em valor e em quantidade, no período de 2021 a 2025, bem como a evolução do preço médio dessas importações. Não houve registro de importações em 2023.

**Quadro 2 - Importações - NCM 8701.29.00**

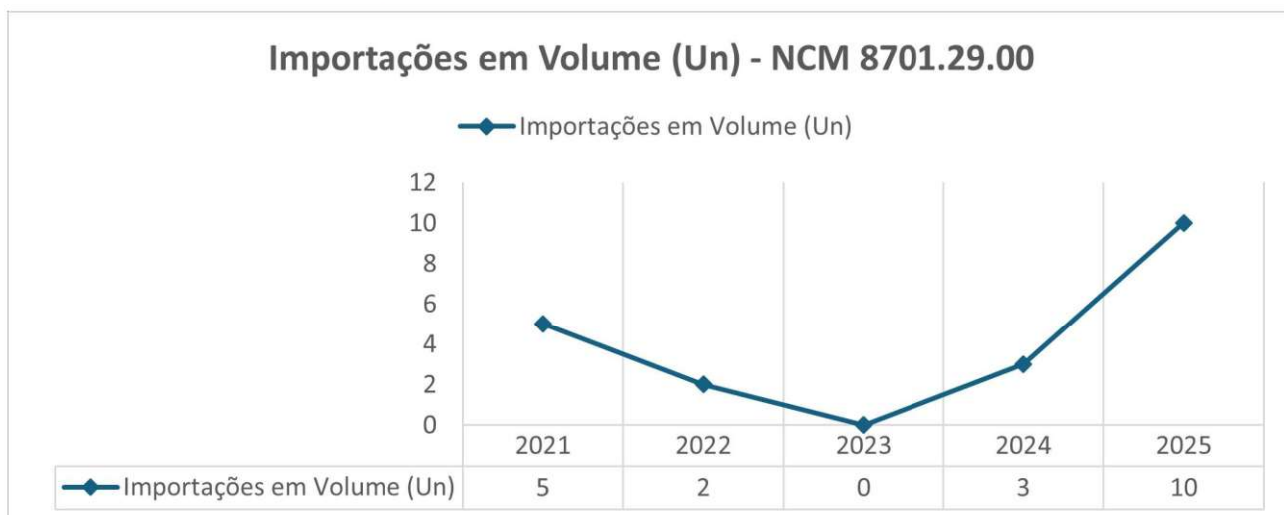
Ano	Importações (US\$ FOB)	Var. Importações (%)	Importações (Un)	Var. Importações (%)	Preço médio (US\$ FOB/Un)	Var. Preço médio (%)
2021	142.210	-	5	-	28.442,00	-
2022	151.473	6,5%	2	-60,0%	75.736,50	166,3%
2023	0	-100,0%	0	-100,0%	0	-
2024	243.047	-	3	-	81.015,67	-
2025	382.172	57,2%	10	233,3%	38.217,20	-52,8%

Elaboração: STRAT. Fonte: Comex Stat

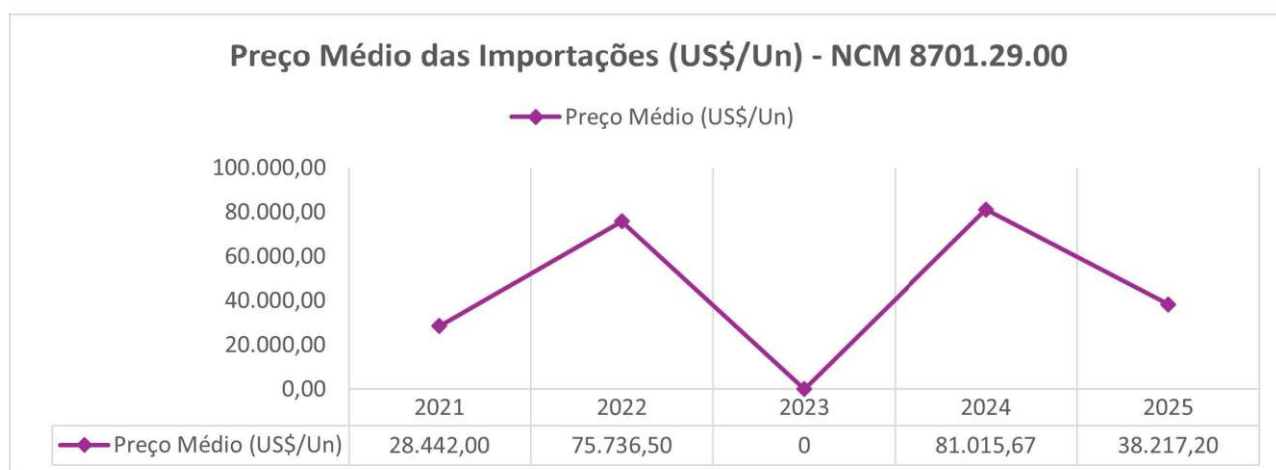


17. As **importações em valor** de produtos classificados na NCM 8701.29.00  **aumentaram tanto no período de 2021 a 2024 (+70,9%), como de 2024 a 2025 (+57,2%).**

Comparando-se o valor das importações de 2025 (US\$ 382.172) com a média de valor dos três anos anteriores (US\$ 131.507), observa-se aumento de 190,6%.



18. As **importações em volume** de produtos classificados na NCM 8701.29.00 **diminuíram no período de 2021 a 2024 (-40%), e aumentaram de 2024 a 2025 (+233,3%)**. Comparando-se o volume das importações de 2025 (10 un) com a média de volume dos três anos anteriores (2 un), observa-se aumento de 500%.



19. Em relação ao **preço médio das importações**, observou-se **aumento no período de 2021 a 2024 (+184,8%), e queda de 2024 a 2025 (-52,8%)**. Comparando-se o preço médio das importações de 2025 (US\$ 38.217,20/un) com a média de preço dos três anos anteriores (US\$ 52.250,72/un), observa-se queda de 26,8%.

### **Das Exportações**

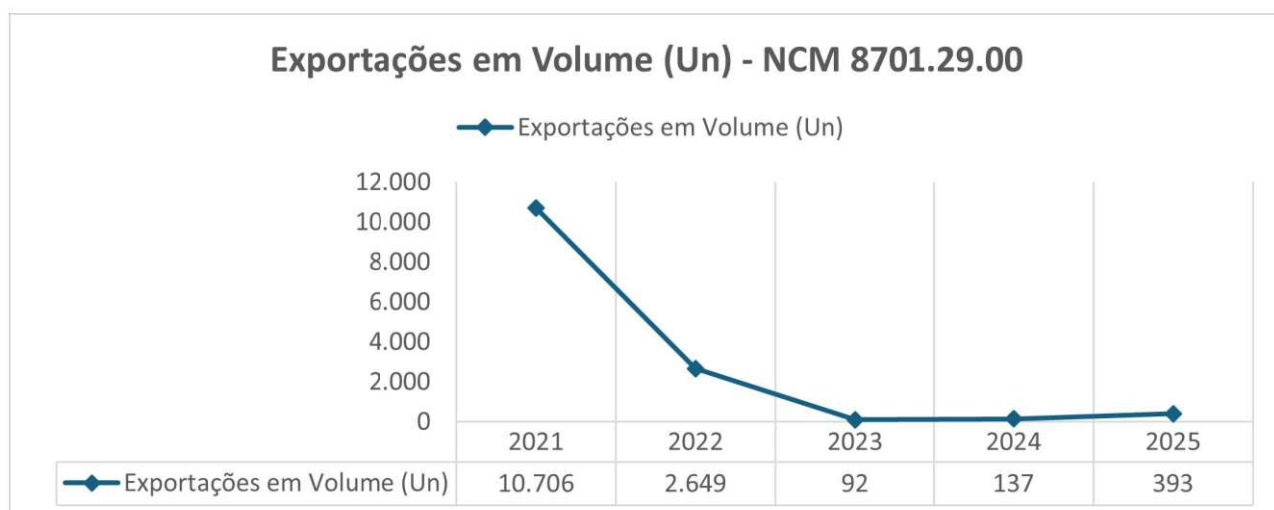
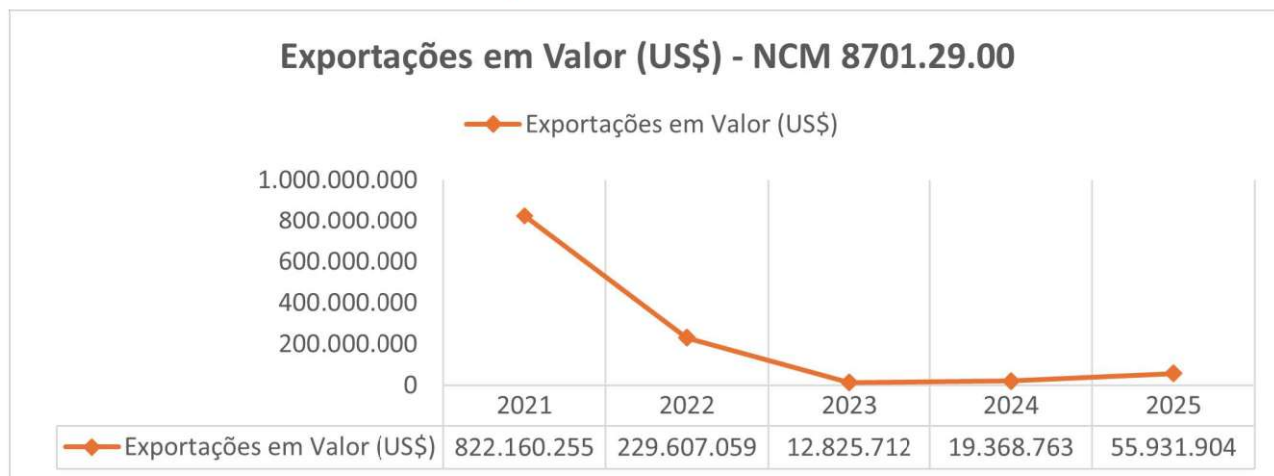
20. O quadro a seguir apresenta a evolução das exportações referentes aos códigos NCM 8701.20.00 e 8701.29.00, em valor e em quantidade, no período de 2021 a 2025, bem como a evolução do preço médio dessas exportações.

**Quadro 3 - Exportações - NCM 8701.29.00**

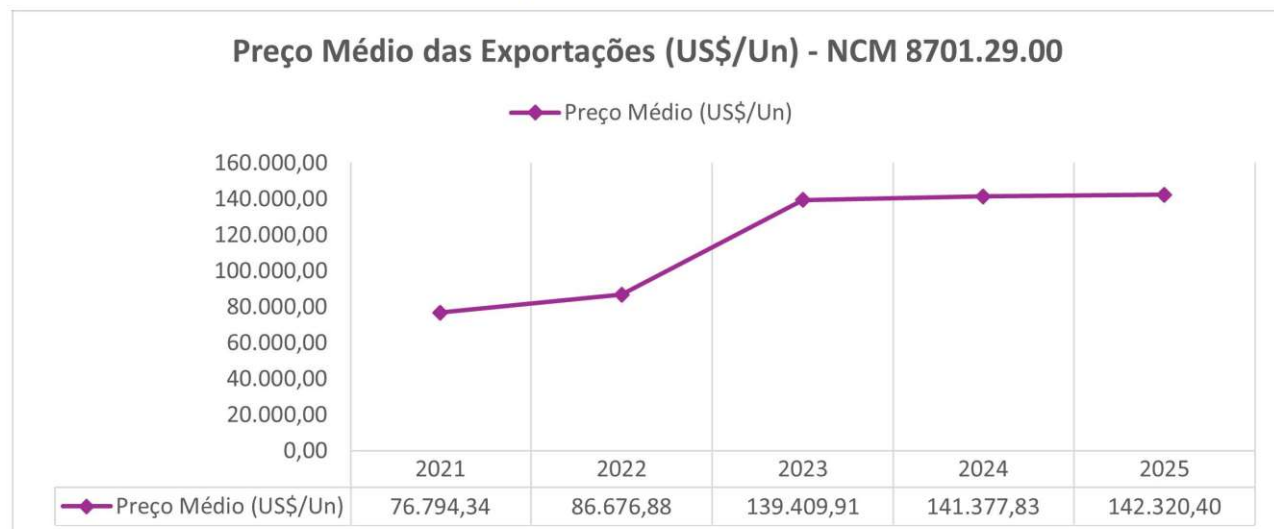
Ano	Exportações (US\$ FOB)	Var. Exportações (%)	Exportações (Un)	Var. Exportações (%)	Preço médio (US\$ FOB/Un)	Var. Preço médio (%)
2021	822.160.255	-	10.706	-	76.794,34	-
2022	229.607.059	-72,1%	2.649	-75,3%	86.676,88	12,9%

<b>2023</b>	12.825.712	-94,4%	92	-96,5%	139.409,91	60,8%
<b>2024</b>	19.368.763	51,0%	137	48,9%	141.377,83	1,4%
<b>2025</b>	55.931.904	188,8%	393	186,9%	142.320,37	0,7%

Elaboração: STRAT. Fonte: Comex Stat



21. No período de 2021 a 2025, as **exportações** de produtos classificados na NCM 8701.29.00 **diminuíram tanto em valor (-93,2%) como em quantidade (-96,3%)**.

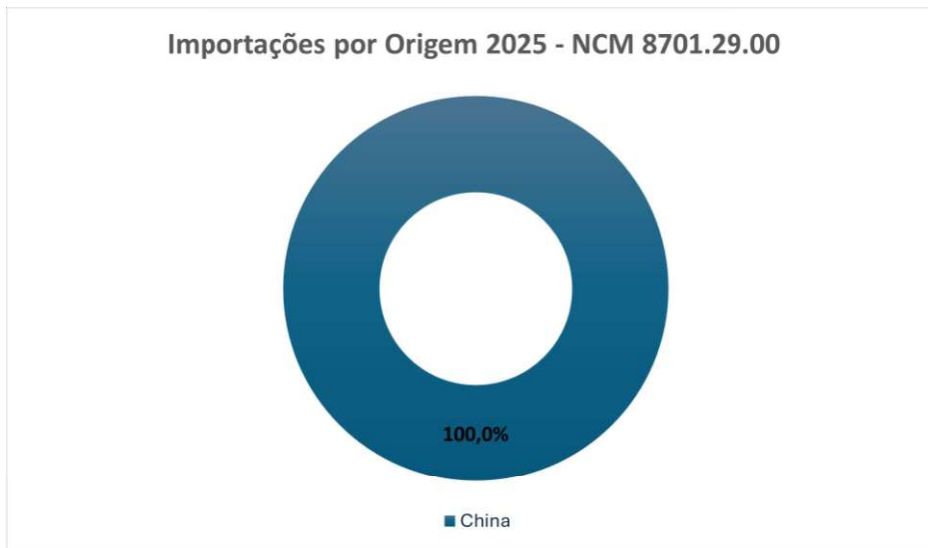


22. Em relação ao **preço médio** das exportações, observou-se **aumento de 85,3% de 2021 a 2025**, sendo que em 2025 atinge-se o maior preço médio do período analisado (+0,7% em relação ao ano anterior).

23. Por fim, é importante destacar que o saldo da balança comercial para o código NCM 3004.90.69 foi positivo no período de 2021 a 2025, apresentando **superávit de US\$ 1.138.974.791**.

### ***Das Políticas Comerciais que Afetam as Importações***

24. No que tange às origens das importações brasileiras de produtos classificados sob o código NCM 8701.29.00, a China foi o único fornecedor, com uma contribuição de 100% do volume total importado em 2025.



25. Observa-se que 100% das importações brasileiras de produtos classificados no código NCM 8701.29.00 registradas em 2025 não foram objeto de preferências tarifárias, em razão da inexistência de acordo comercial com o único fornecedor (China).

26. Além disso, o produto objeto do pleito não está sujeito a investigação em curso nem a medida de defesa comercial vigente no Brasil.

### ***Do Escalonamento Tarifário***

27. Recorda-se que, em geral, a estrutura da Tarifa Externa Comum do Mercosul (TEC) é progressiva, de forma que as tarifas de importação tendem a ser proporcionais ao grau de transformação dos produtos. Nesse sentido, produtos industrializados e com maior grau de transformação contam, em geral, com tarifas de importação mais elevadas do que as tarifas de bens primários e insumos básicos.

28. No pleito em análise, **o produto é bem final, não cabendo, portanto, analisar o escalonamento tarifário da cadeia produtiva a jusante.**

### ***Do Impacto Econômico***

29. A pleiteante solicitou quota de importação de 250 unidades, por um período de 24 meses na Lista de Automotivos (125 unidades por ano).

30. Adotando-se como economia do custo de internação a multiplicação da diferença entre a alíquota aplicada (35%) e a alíquota pretendida (0%) pelo preço unitário do produto constante na fatura anexada ao processo (doc. SEI 54652055) [CONFIDENCIAL] [REDAZIDA] tem-se que **o impacto econômico nominal estimado da medida é superior a US\$ 1.000.000**, valor considerado como referência nas análises de pleitos com quota, conforme demonstrado no quadro abaixo.

#### **Quadro 4 - Impacto Econômico [CONFIDENCIAL]**

Economia no Custo de Internação (US\$/un)*	██████████
Quota Pleiteada (un) (12 meses)	125
Impacto Econômico Nominal (US\$)	██████████

Elaboração: STRAT.

## V - DA CONCLUSÃO

31. As informações aportadas pela pleiteante e as decorrentes dos dados apresentados nesta análise preliminar encontram-se resumidas a seguir:

- a) a pleiteante apresentou **pleito de inclusão na Lista de Automotivos para redução da alíquota do II de 35% para 0% do produto “Caminhão tratores rodoviários”, classificado no código NCM 8701.29.00, com criação de ex-tarifário**, em razão da ausência de produção no Brasil e no MERCOSUL, sob a justificativa de que a medida trará impacto positivo que vai além da introdução de novos veículos: ela cria um ecossistema capaz de transformar a matriz logística brasileira, estimulando o uso de combustíveis limpos, reduzindo a dependência de diesel importado, e promovendo avanços estruturais em infraestrutura energética e competitividade internacional;
- b) o produto é utilizado para tracionar e puxar semirreboques pesados no transporte rodoviário de cargas, especialmente em operações de longa distância, com altíssima capacidade de carga e menor custo operacional, utilizando gás natural comprimido (CNG) ou gás natural liquefeito (GNL) como combustível;
- c) o código NCM 8701.29.00 **não é objeto de medida vigente na Lista de Automotivos**;
- d) de acordo com a pleiteante, o produto pleiteado reduz emissões de CO<sub>2</sub>, tem menor emissão de NOx e material particulado, atende padrões ambientais modernos, oferece menor custo de combustível comparado ao diesel, e é compatível com as exigências do Proconve P-8, por atender aos limites de emissões devido ao tipo de combustível;
- e) no tocante a investimentos para ampliar a capacidade produtiva, a pleiteante afirma **[CONFIDENCIAL]** ██████████  
██████████  
██████████  
██████████
- f) **após o período de manifestações, foram recebidas 2 (duas) manifestações de oposição ao pleito, pela Mercedes-Benz do Brasil Ltda, e pela IVG Brasil Ltda (Iveco)** as quais serão consideradas nesta análise, por terem sido encaminhadas antes da conclusão da presente Nota Técnica, e diante da necessidade de obtenção de mais informações, a fim de embasar a recomendação desta SE-Camex acerca do pleito em questão;
- g) de acordo com a **Mercedes-Benz**, a concessão de benefícios tarifários para a importação de caminhões-tratores rodoviários movidos a gás, integralmente montados, não gera valor agregado à cadeia produtiva nacional, tampouco contribui para o avanço tecnológico ou para a capacitação da mão de obra local, mostrando-se incompatível com os objetivos da política industrial brasileira; além disso, a contestante já possui projetos internos de parceria em estágio avançado de desenvolvimento para integração, ao seu portfólio de caminhões, de motores movidos a gás (biometano) e seus respectivos sistemas de pós-tratamento de emissões;
- h) segundo a **Iveco**, o veículo produzido por ela, **[CONFIDENCIAL]** ██████████  
██████████, possui características similares ao item pleiteado pela Green Cargo, e desta forma, inviabiliza a aprovação do novo ex-tarifário, por existência de produção nacional;

- i) a pleiteante apresentou pedido de reconsideração, argumentando que o equipamento indicado de fabricação nacional, comercializado pelas empresas contestantes IVG Brasil Ltda (Iveco) e Mercedes-Benz do Brasil Ltda apresentam diferenças técnicas que, segundo o seu entendimento, não conferem aos equipamentos nacionais a necessária condição para serem qualificados como similares substitutivos daquele solicitado pela empresa importadora Green Cargo Locação Ltda;
- j) no que tange às origens das importações brasileiras de produtos classificados sob o código NCM 8701.29.00, a China foi o único fornecedor, com uma contribuição de 100% do volume total importado em 2025;
- k) 100% das importações brasileiras de produtos classificados no código NCM 8701.29.00 registradas em 2025 não foram objeto de preferências tarifárias, em razão da inexistência de acordo comercial com o único fornecedor (China);
- l) **o impacto econômico nominal estimado da medida é superior a US\$ 1.000.000**, valor considerado como referência nas análises de pleitos com quota.

O pleito apresentado para inclusão do produto “caminhões-tratores rodoviários”, classificado no código NCM 8701.29.00, na Lista de Automotivos, com redução da alíquota do Imposto de Importação de 35% para 0%, **não reúne os requisitos necessários para deferimento, à luz dos objetivos da política industrial, comercial e tarifária brasileira, bem como dos critérios tradicionalmente adotados na análise de medidas dessa natureza.** Embora a pleiteante sustente a inexistência de produção nacional e regional no MERCOSUL, constatou-se a **presença de oferta doméstica com características técnicas e funcionais similares ao produto pleiteado.** Em especial, a Iveco Brasil informou produzir o modelo [CONFIDENCIAL] movido a GNV/biometano, o que descaracteriza o requisito de inexistência de produção nacional, mesmo que similar, e inviabiliza a concessão de benefício tarifário sob a forma de Ex-tarifário para veículo completo, integralmente montado.

Adicionalmente, a Mercedes-Benz do Brasil esclareceu que possui **projetos internos em estágio avançado para integração de motores movidos a gás (inclusive biometano) ao seu portfólio de caminhões-tratores rodoviários, com desenvolvimento local de tecnologia, sistemas de pós-tratamento de emissões e capacitação de mão de obra nacional.** Tal informação reforça que a concessão de alíquota zero para a importação de veículos completos não se mostra aderente aos objetivos de estímulo à agregação de valor, à inovação tecnológica e ao fortalecimento da cadeia produtiva automotiva instalada no País. Ainda que a pleiteante sustente a existência de diferenças técnicas entre os produtos, no caso em tela verifica-se que o produto nacional disponível atende à mesma finalidade econômica — tração rodoviária pesada com uso de gás natural — não se configurando ausência de produção nacional.

No que se refere aos argumentos ambientais e de transição energética apresentados pela pleiteante, reconhece-se a relevância do uso de combustíveis alternativos, como o gás natural e o biometano, para a redução de emissões e o atendimento às exigências do Proconve P-8. Contudo, **tais benefícios, por si só, não justificam a redução integral do Imposto de Importação de veículos acabados, especialmente quando já existem iniciativas produtivas nacionais em curso voltadas à mesma finalidade ambiental, as quais poderiam ser prejudicadas pela concorrência de produtos importados beneficiados por desoneração tarifária.**

Portanto, esta SE-Camex manifesta-se pelo

**INDEFERIMENTO do pleito de redução da alíquota do II de 35% para 0%, do produto “Caminhão Tratores rodoviários”, classificado no código NCM 8701.29.00.**

À consideração superior.

Documento assinado eletronicamente

**EMMANUELLE LIMA DE OLIVEIRA FREITAS**

Chefe de Divisão de Temas Tarifários

De acordo. Encaminhe-se ao Subsecretário de Articulação em Temas Comerciais.

Documento assinado eletronicamente

**CAROLINE LEITE NASCIMENTO**

Coordenadora-Geral de Temas Tarifários

De acordo. Encaminhe-se ao Secretário-Executivo da Câmara de Comércio Exterior.

Documento assinado eletronicamente

**GUILHERME SILVEIRA GUIMARÃES ROSA**

Subsecretário de Articulação em Temas Comerciais

De acordo. Encaminhe-se ao Comitê de Alterações Tarifárias.

Documento assinado eletronicamente

**RODRIGO ZERBONE LOUREIRO**

Secretário-Executivo da Camex



Documento assinado eletronicamente por **Rodrigo Zerbone Loureiro, Secretário(a) Executivo(a)**, em 25/02/2026, às 21:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Guilherme Silveira Guimarães Rosa, Subsecretário(a)**, em 25/02/2026, às 21:16, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Caroline Leite Nascimento, Coordenador(a)-Geral**, em 25/02/2026, às 21:23, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Emmanuelle Lima de Oliveira Freitas, Chefe(a) de Divisão**, em 26/02/2026, às 06:40, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).

