

Importadores abrem o caminho para carro elétrico

Mobilização por menos imposto e infraestrutura para recarga guiam estratégia do setor

Por Marli Olmos — De São Paulo
06/10/2021 05h01 Atualizado há 5 horas

Como todos os carros elétricos vendidos no Brasil hoje são importados - e a maior parte dos híbridos também - os importadores são, naturalmente, os mais interessados em tornar as condições do país cada vez mais favoráveis ao uso desses veículos. Isso vai desde a mobilização por redução de impostos até a criação de uma infraestrutura para carregamento de baterias cada vez melhor.

Os dirigentes da Abeifa, a associação que os representa, têm passado os últimos dias em reuniões com o governo para garantir a renovação da portaria que reduz o Imposto de Importação para modelos híbridos e elétricos fabricados em países que não fazem parte dos acordos de livre comércio, como o Mercosul. Caso isso não ocorra até o fim do ano, as alíquotas desse tributo subirão da atual faixa, que vai de zero a 7%, para 35%.

O presidente da Abeifa, João Oliveira, está otimista. “O governo mostra-se aberto ao apoio desse avanço tecnológico”, destaca. O Imposto de Importação para veículos eletrificados foi reduzido em 2016. A última portaria que renovou o benefício é do ano passado. A faixa de alíquotas diferenciadas para esses modelos leva em conta a eficiência energética de cada um.

A mobilização seguinte será por mudanças nas regras de cobrança do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) em híbridos e elétricos. Há cerca de três anos, o governo criou alíquotas de IPI específicas para os modelos eletrificados. Mas, a metodologia criou “distorções”, segundo Oliveira. O dirigente aponta, por exemplo, a variação da cobrança desse tributo conforme o peso do veículo.

Acontece que enquanto não evoluírem mais as baterias ainda representam um peso significativo no veículo. Além disso, híbridos carregam dois motores - um elétrico e outro a combustão -, o que acrescenta mais peso. A situação faz, muitas vezes, com que a alíquota do IPI seja maior num carro híbrido do que num modelo a combustão.

“Na época, a Receita Federal entendeu como mais pesado o veículo com mais equipamentos e, portanto, menos essencial. Mas, o peso da tecnologia tem a importância de, por exemplo, reduzir emissões”, destaca. Oliveira crê que, “existe uma percepção no governo de que deve haver um regime diferenciado para esses veículos”.

O mercado de carros movidos a eletricidade - seja por meio do carregamento exclusivo em tomada ou com motor elétrico associado a um a combustão, no caso dos híbridos - ainda é

pequeno. Representou 1,64% das vendas de carros no país entre janeiro e setembro. Por outro lado, a demanda por esses veículos, com preços ainda elevados, têm registrado forte expansão. No acumulado dos nove meses, alcançou 24,1 mil unidades, uma alta de 81,5% em comparação com o mesmo período de 2020.

E enquanto o país não oferece soluções de infraestrutura pública para carregamento de baterias, cada marca se envolve em algum programa privado dessa natureza. Para provar que é possível ir longe com um carro 100% elétrico, nesta semana a Porsche iniciou uma expedição com o seu último lançamento de modelo elétrico. Durante 26 dias, o Taycan Cross Turismo percorrerá 9 mil quilômetros do Sul ao Norte do país, passando por 14 Estados e 33 pontos de carregamento instalados pela empresa.

Oliveira estima que em alguns países, daqui a cinco ou seis anos, o custo de produção de um carro elétrico poderá ser menor do que um a combustão.

As novidades eletrificadas têm ajudado as marcas de luxo a crescer no mercado brasileiro. No terceiro lugar entre os importadores, a Porsche obteve aumento de vendas de 27,7% de janeiro a setembro. Este ano a marca alemã deve atingir recorde histórico, segundo o presidente da Porsche Brasil, Andreas Marquardt. A Volvo, primeira colocada, conseguiu expansão de 25,6% no período. A coreana Kia ocupa o segundo lugar, mas registrou queda de vendas de 12,4% no acumulado do ano, período em que o total de vendas de carros no Brasil cresceu 13,2%.

Algumas marcas sofrem mais o impacto da desvalorização do real e da falta de semicondutores. Para Oliveira, somado à escassez de componentes o cenário macroeconômico, com alta do dólar e inflação, tende a “manter pressão” no setor. “2022 não será um ano fácil, dependendo, ainda, do cenário político”, afirma.

Há dez anos, quando o dólar estava em R\$ 1,67, foram vendidos 853 mil carros importados no Brasil. Em 2018, quando a moeda americana estava em R\$ 3,65, o mercado de importados alcançou 304 mil unidades.

Em 2021, no entanto, as vendas totais de veículos trazidos de outros países não passarão de 210 mil unidades, segundo cálculos da Abeifa. “Será o segundo pior resultado dos últimos dez anos”, destaca Oliveira. Perderá somente para 2020, um ano atípico por conta dos efeitos da pandemia.

Além de um dólar mais baixo, os importadores sonham com a assinatura do acordo comercial com a Europa. Dos 16,7 mil veículos vendidos pelas associadas da Abeifa de janeiro a setembro, 65% vieram da Europa. É do Mercosul, no entanto, principalmente Argentina que vêm, por outro lado, a maior parte dos carros importados pelas montadoras. Mais da metade. Mas Oliveira parece ter perdido a esperança de que o entendimento com a Europa saia no curto ou médio prazos.
