

**UNIVERSIDADE PRESBITERIANA MACKENZIE**

**FACULDADE DE DIREITO**

**RICARDO GARCIA HONORA**

**ANÁLISE DA TRIBUTAÇÃO DE IMPORTAÇÕES DE AUTOMÓVEIS NO  
BRASIL**

São Paulo

2023

RICARDO GARCIA HONORA

**ANÁLISE DA TRIBUTAÇÃO DE IMPORTAÇÕES DE AUTOMÓVEIS NO  
BRASIL**

Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado à Faculdade de Direito da  
Universidade Presbiteriana Mackenzie  
como requisito parcial para obtenção do  
título de Bacharel em Direito.

Orientador: Luiz Gustavo Friggi Rodrigues

São Paulo

2023

RICARDO GARCIA HONORA

**ANÁLISE DA TRIBUTAÇÃO DE IMPORTAÇÕES DE AUTOMÓVEIS NO  
BRASIL**

Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado à Faculdade de Direito da  
Universidade Presbiteriana Mackenzie  
como requisito parcial para obtenção do  
título de Bacharel em Direito.

Orientador: Luiz Gustavo Friggi Rodrigues

**BANCA EXAMINADORA**

Luiz Gustavo Friggi Rodrigues

Prof. Orientador

Pedro Alves Lavacchini Ramunno

Membro da banca

Cinira Gomes Lima Melo

Membro da banca

## **AGRADECIMENTOS**

Prezados,

Gostaria de expressar minha profunda gratidão por todo apoio e orientação que me foi oferecida durante a elaboração do meu Trabalho de Conclusão de Curso. Não teria sido possível sem a ajuda de vocês.

Suas sugestões foram extremamente valiosas para o desenvolvimento do meu trabalho, e por isso sou muito grato. Agradeço também pelo tempo oferecido em responder minhas dúvidas e fornecer feedbacks me direcionando para uma escrita clara e coesa e dessa forma conseguir desenvolver minhas ideias.

Mais uma vez, agradeço o suporte dado nas reuniões de sexta-feira, pelas trocas de e-mails durante esses dois semestres. Sinto-me honrado e privilegiado por ter tido a oportunidade de ser orientado do senhor.

Estendo meus agradecimentos a minha família, minha namorada e aos amigos por todo apoio e cumplicidade durante esses cinco anos de aprendizagem.

Atenciosamente,

Ricardo Garcia Honora.

## RESUMO

O mercado automotivo brasileiro enfrenta muitas dificuldades para crescer e se desenvolver. Entre as principais dificuldades, destacam-se os altos impostos e custos de produção que afetam o preço final dos veículos e limitam a competitividade do mercado. A falta de incentivos para a produção de carros mais eficientes e sustentáveis, bem como a proteção excessiva da indústria automobilística nacional, prejudicam a entrada de novas marcas e modelos no mercado, o que pode limitar a inovação e a oferta de opções aos consumidores. Outro fator que dificulta o crescimento do mercado automotivo brasileiro é a complexidade do processo de importação, que envolve altos custos operacionais e tributários. O objetivo deste estudo é caracterizar o mercado de importação de veículos automotivos no Brasil. A metodologia adotada foi a revisão narrativa de literatura. Os resultados indicam que os custos e processos de importação de carros no Brasil envolvem principalmente a elevada carga tributária, a burocracia envolvida, a falta de incentivos para a importação de carros mais eficientes e sustentáveis, a proteção excessiva da indústria automobilística nacional e a complexidade do processo para os consumidores. Contudo, existem movimentos, no âmbito legislativo, que buscam facilitar automóveis importados que promovam a sustentabilidade e sejam híbridos ou elétricos.

**Palavras-chave:** Tributação. Carros importados. Aduaneira.

## **ABSTRACT**

The Brazilian automotive market faces many difficulties to grow and develop. Among the main difficulties, high taxes and production costs stand out, which affect the final price of vehicles and limit market competitiveness. The lack of incentives for the production of more efficient and sustainable cars, as well as the excessive protection of the national automobile industry, hinder the entry of new brands and models in the market, which can limit innovation and the offer of options to consumers. Another factor that hinders the growth of the Brazilian automotive market is the complexity of the import process, which involves high operational and tax costs. The objective of this study is to characterize the automotive vehicle import market in Brazil. The adopted methodology was the narrative literature review. The results indicate that the costs and processes of importing cars in Brazil mainly involve the high tax burden, the bureaucracy involved, the lack of incentives for the importation of more efficient and sustainable cars, the excessive protection of the national automobile industry and the complexity of the process for consumers. However, there are legislative movements that seek to facilitate imported cars that promote sustainability and are hybrid or electric.

**Keywords:** Taxation. Imported cars. Customs.

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>8</b>
<b>1 TRIBUTAÇÃO SOBRE VEÍCULOS.....</b>	<b>12</b>
1.1 TRIBUTAÇÃO NO BRASIL.....	12
1.2 TIPOS DE EMPRESAS AUTOMOTIVAS .....	15
1.3 O IMPOSTO SOBRE OS VEÍCULOS AUTOMOTIVOS .....	15
1.4 IMPOSTOS SOBRE IMPORTAÇÃO DE VEÍCULOS .....	18
<b>2 A LEGISLAÇÃO ADUANEIRA SOBRE VEÍCULOS IMPORTADOS.....</b>	<b>20</b>
2.1 A LEGISLAÇÃO ADUANEIRA.....	20
2.2 DESEMBARAÇO ADUANEIRO .....	22
2.3 TRIBUTAÇÃO EM CASOS DE IMPORTAÇÃO POR PESSOA FÍSICA.....	32
<b>3 O USO DA TRIBUTAÇÃO DE CARROS IMPORTADOS COMO ESTÍMULO A SUSTENTABILIDADE .....</b>	<b>34</b>
3.1 O ACORDO AUTOMOTIVO DO MERCOSUL .....	35
3.2 O ACORDO ECONÔMICO COMPLEMENTAR N. 74 (ACE-74) .....	36
3.3 O PROJETO DE LEI 403/2022.....	37
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>38</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>40</b>

## INTRODUÇÃO

O Plano Real foi um conjunto de medidas econômicas adotadas pelo governo brasileiro em 1994, com o objetivo de estabilizar a economia e combater a inflação que assolava o país na época. Uma das principais consequências do Plano Real para a indústria automotiva foi a valorização do Real frente ao dólar, o que tornou mais competitiva a produção local de veículos (REGO, 2017).

Antes do Plano Real, a indústria automotiva brasileira enfrentava sérios problemas, devido à inflação elevada e à valorização do dólar. A inflação elevada tornava difícil a estabilidade dos preços dos veículos, enquanto a valorização do dólar tornava mais caro importar peças e componentes para a produção local. Isso fazia com que muitas montadoras preferissem importar carros prontos de outros países em vez de produzir localmente (REGO, 2017).

Com a estabilização da economia proporcionada pelo Plano Real, a indústria automotiva brasileira passou a se tornar mais atraente para as montadoras internacionais. Além disso, a política de incentivos fiscais adotada pelo governo brasileiro para atrair investimentos estrangeiros contribuiu para o crescimento do setor automotivo (REGO, 2017).

Como resultado, a indústria automotiva brasileira cresceu significativamente após o Plano Real, com a instalação de novas fábricas e a ampliação da capacidade produtiva das montadoras já estabelecidas no país. Isso contribuiu para o desenvolvimento do setor e para a criação de empregos e riqueza no país (VERISSIMO, 2015).

As políticas das importações veiculares começaram na década de 1990, pois até então economia brasileira encontrava-se fechada por conta do processo de industrialização substitutiva de importações, na qual, reza sobre elevar a produção interna do país, ao mesmo tempo diminuindo as importações (VERISSIMO, 2015).

Desta forma, a indústria automobilística brasileira foi um dos únicos setores que não foi afetado pela disputa internacional. O grande marco da década de 90 foi a criação do Regime Automotivo Brasileiro (RAB), onde teve seu início instituído pelo Medida Provisória nº1.024, de 13 de junho de 1995, esse programa consistia em ofertar benefícios e incentivos fiscais às novas empresas automobilísticas que entravam no território nacional, com claro objetivo de ampliar e modernizar para que em um futuro o Brasil pudesse entrar no mapa das importações. foram as reformas econômica do país e a abertura comercial,



levando as empresas a se adaptarem a concorrência e a saturação do mercado dos países mais desenvolvidos. Fatores esses que geraram a reestruturação produtiva que teve como objetivo a intensa globalização da indústria automobilística, juntamente com aumento do fluxo de investimento dos direitos externos (IDEs), aumento da produção decorrentes das M&A (VERISSIMO, 2015).

O cenário macroeconômico da década de 1990 a 2000 se deu pelo governo de Fernando Henrique Cardoso, com a implementação do Plano Real onde sua base era a da liberação comercial e o regime de âncora cambial, onde tinha objetivo de alcançar a estabilização da inflação, mas para manter a âncora cambial era necessário manter certo nível de reservas substancialmente elevados, mesmo que para isso não fosse ocorresse a conversibilidade, dado o cenário de altas taxas de juros onde impactaram o comércio externo brasileiro em decorrência do câmbio sobrevalorizado afetando de forma negativa a indústria automobilística (REGO, 2017).

Levando em consideração a quantidade produção das unidades fabricada no Brasil, pode se afirmar que a RAB não chegou a bater suas metas, porém a crise não afetou somente o Brasil, um dos principais países que foram afetados foi a Argentina, sendo um dos destinos principais das exportações dos automóveis produzidos no Brasil. A indústria automobilística brasileira está mais associada ao mercado interno do que ao externo, internamente a produção de automóveis chegava a cerca de 79,5% em 1990, enquanto a participação do mercado externo era de aproximadamente 20,5%. Na mesma época foi feito um estudo onde indicava o número de licenciamento feito nos carros nacionais e nos internacionais, os carros de produção brasileira chegaram 99,98% de licenciamento enquanto os internacionais ficaram com a sobra de 0,02% (REGO, 2017).

Entre 1990 e 1994, com crescimento econômico e um início cambial relativamente desvalorizado, as exportações ganharam maior destaque por conta de um resultado superavitário na balança comercial, sendo que em 1990 as exportações de automóveis era de US\$ 1.87 Bilhões e as importações US\$ 733 milhões, gerando um superavit de US\$ 1.164 bilhões e esse gráfico só cresceu. Já em 1994 as exportações estavam girando em torno de US\$ 2.660 bilhões, enquanto as importações correspondiam apenas a US\$ 1.809 bilhões, olhando esse cenário, era previsto uma reversão na balança comercial onde já era esperado um déficit na segunda metade do ano de 1995 (DAUDT; WILCOX, 2022).

Em 1995, o valor das importações alcança US\$ 4.795 bilhões, enquanto as exportações têm uma queda quando comparadas com 1994, caindo para um valor de US\$

2.415 bilhões. Até 1999, as importações eram maiores do que as exportações, gerando constantes déficit na balança comercial de automóveis no Brasil. Esse resultado da balança comercial deixa explícita a fragilidade da produção de automóveis no Brasil no sentido de inserção no mercado internacional, tendo em vista sua baixa competitividade e a produção de modelos fabricados no país que não têm inserção em mercados mais maduros (DAUDT; WILCOX, 2022).

Durante o primeiro governo do presidente Lula, iniciado em 2003, a indústria automotiva brasileira recebeu vários incentivos que contribuíram para seu crescimento significativo e para a criação de empregos no setor. Um dos principais incentivos foi a redução de impostos sobre veículos, que tornou a compra de automóveis mais acessível para a população brasileira. Além disso, a expansão do crédito e o aumento do poder de compra da classe média também impulsionaram o mercado de automóveis no país (DAUDT; WILCOX, 2022).

Outro incentivo importante foi a disponibilidade de infraestrutura para a produção de automóveis, incluindo a construção de novas fábricas e a modernização das já existentes. Isso permitiu que as montadoras brasileiras aumentassem sua capacidade produtiva e se tornassem mais competitivas no mercado internacional. Além disso, a expansão da rede de postos de combustíveis e o investimento em tecnologias de produção mais eficientes também contribuíram para o crescimento do setor automotivo no país. Durante o governo Dilma Rousseff implementou a Política Industrial, Tecnológica e de Comércio Exterior (PITCE), que tinha como objetivo estimular o desenvolvimento e a inovação na indústria brasileira. Dentro dessa política, foram criados programas específicos para o setor automotivo, como o Inovar-Auto, que visava estimular a produção de carros mais eficientes e menos poluentes.

No entanto, apesar desses incentivos, a indústria automotiva brasileira enfrentou desafios significativos durante o governo Dilma Rousseff, como a retração do mercado interno e a crise econômica que afetou o país como um todo. Essa retração do mercado interno foi um dos principais fatores que contribuíram para o agravamento da crise no setor automotivo, uma vez que a capacidade produtiva do setor havia sido ampliada justamente para atender a uma demanda crescente. Isso levou a uma situação de excesso de oferta e à necessidade de redução da produção e do número de empregos no setor (DAUDT; WILCOX, 2022).

Verifica-se que o crescimento da indústria de automóveis no Brasil é multifatorial e oscilou entre momentos de crescimento macroeconômico que favoreceu a expansão da

indústria e de investimentos e oferta de subsídios por parte dos governos que buscaram fomentar a produção de veículos automotivos no país. Assim, considerando o potencial de crescimento do mercado automotivo brasileiro, questiona-se: quais as normas existentes para estimular a importação de veículos automotivos no Brasil?

Considerando a problemática supracitada, o objetivo deste estudo é caracterizar o mercado de importação de veículos automotivos no Brasil. Os objetivos específicos são discutir as normas e tributos associados à importação de veículos no Brasil, analisar o mercado de importação de veículos brasileiros e identificar as dificuldades fiscais associadas ao processo de importação de veículos no país.

A pesquisa sobre a importação de veículos no Brasil é importante porque entender o processo de importação de veículos pode ajudar os potenciais compradores a tomar decisões mais informadas sobre a compra de um carro importado. Compreender esses processos pode ajudar os interessados a evitar problemas legais e financeiros ao importar um veículo. Compreender as tendências de importação de veículos pode fornecer informações úteis para a tomada de decisões estratégicas por parte de empresas e governos. A análise das importações de carros pode ajudar a identificar quais são as marcas e modelos mais populares no mercado brasileiro e avaliar a concorrência com os fabricantes nacionais. Em resumo, a pesquisa sobre a importação de veículos no Brasil é importante para os consumidores, pesquisadores e empresas que desejam entender os processos legais e financeiros envolvidos na importação de veículos e avaliar as tendências do mercado automotivo do país.

# 1 TRIBUTAÇÃO SOBRE VEÍCULOS

## 1.1 TRIBUTAÇÃO NO BRASIL

De acordo com o artigo 16 do Código Tributário Nacional (CTN), os impostos são considerados meios de tributação. Por meio da receita vinda deles, com o pressuposto que seja utilizado o princípio da capacidade de contribuição, de forma a arrecadar a riqueza quem a possui e fazer sua redistribuição de maneira proporcional, com a prestação de serviços estatais para a população que os necessita. Em relação ao modo de arrecadação, é possível classificar os impostos em diretos e indiretos.

A carga tributária, se baseia mais no consumo por meio da tributação indireta cumulativa, mas também através do uso regressivo como acontece no imposto de renda, em que todas as fontes de renda são agrupadas sob o mesmo imposto. Assim, o aumento da carga tributária e o mecanismo conhecido como DRU - Departamento de Recursos do Governo Federal também chamado Desligamento da Receita Federal -, que permite que os funcionários fiscais retirem fundos de contribuições sociais (vinculadas a usos de políticas sociais) para serem gastas livremente no interesse deles, aumentou ainda mais a concentração de riqueza.

O Brasil é um país que tem seu sistema fiscal com previsão nas regras gerais na Constituição, com suas regras de estrutura previstas no Código Tributário Nacional-CTN, no qual foi regido pela Emenda de número 18 de 1965, nos ditames de Lei complementar, sendo a garantia do federalismo fiscal, da qual proporciona autonomia política e financeira de todas as entidades federais: União, estados e municípios.

O Sistema Tributário é o conjunto de normas e princípios dispostos na Constituição Federal, que é a lei maior e fundamento do qual derivam as demais normas jurídicas tributárias hierarquicamente inferiores. Esse sistema rege o poder constitucionalmente concedido ao Estado de arrecadar tributos com a finalidade de realização do bem comum. (FABRETTI; FABRETTI, 2014, p .36)

O Sistema Tributário Brasileiro é baseado em três pilares: a distribuição de recursos - o que garante a autonomia financeira das entidades federais; A distribuição de renda - com porcentagens preestabelecidas de uma entidade para outra e; transferências constitucionais - realizadas através da criação de ações ou fundos de compensação. As duas últimas colunas são formas de beneficiar estados e municípios, mitigando a alta concentração de renda da União (MARTINS, 2008).

O Sistema Tributário Nacional, como existe atualmente, foi criado tentando harmonizar as relações da sociedade para cumprir seus princípios fundamentais, mas também para cumprir o acordo federal sob o qual vivemos. No entanto, infelizmente, todo o arcabouço dos regulamentos fiscais existentes está longe de ser adequado aos princípios para os quais foram criados (ÁVILA, 2008).

No Estado de Direito, a distribuição dos encargos tributários deve necessariamente ser orientada pela ideia de justiça tributária e, conseqüentemente, ser realizada de forma racional, proporcional e equitativa, de acordo com a capacidade contributiva dos cidadãos (RIBEIRO, 2010).

O princípio da capacidade contributiva responde à ideia de justiça distributiva aristotélica, pois ao estabelecer o evento gerador de impostos - como manifestação de riqueza, o legislador deve necessariamente ter em mente que a condição diferenciada de cada cidadão - a capacidade contributiva, aplicando a proporção geométrica a que o filósofo grego se referiu, como critério para determinar uma distribuição justa da carga tributária (MARTINS, 2012).

A capacidade contributiva significa a “aptidão econômica dos contribuintes para enfrentar ativos coercitivos com os quais cobrir despesas públicas e atender outras necessidades do Estado (RIBEIRO, 2010).

Nesse mesmo sentido, Martins (2012) define a capacidade contributiva como: “o potencial econômico do sujeito está sujeito a um imposto, desde que esse tributo seja feito se houver um fato ou circunstância (orçamento) que seja economicamente valioso.

Em termos gerais, a capacidade contributiva pode ser considerada como uma medida racional que permite determinar a carga tributária que cada contribuinte deve arcar. Sobre a importância do princípio, Martins (2012) explica de forma clara e precisa: De fato, a capacidade contributiva abre ao legislador a possibilidade de estabelecer o imposto, que afeta a riqueza de cada pessoa. Nada mais é que o espaço jurídico que é aberto pelos direitos fundamentais para permitir a tributação, especificamente para que o poder fiscal é exercido sobre o direito de propriedade eo direito de livre exercício da profissão. No entanto, a capacidade contributiva é totalmente limitada por princípios anteriores e superiores ligados aos direitos de liberdade, que não podem ser relativizados pelo poder de pagar impostos, e aos direitos de propriedade e exercício da própria profissão, que em seu cerne essenciais não são tributáveis.

Como Humberto Ávila (2017) afirma que a capacidade contributiva é um critério para a aplicação da igualdade, busca seu conteúdo no valor da igualdade e no direito fundamental de pagar tributo na mesma proporção àquele que possui a mesma riqueza. Assim, em matéria fiscal, a igualdade é realizada através do princípio da capacidade contributiva. Então, haverá igualdade se o imposto impuser condições iguais de capacidade contributiva, isto é, quando o imposto sofrido por cada contribuinte tiver o mesmo peso para todos, o que só é possível se variar na medida da capacidade tributária de cada contribuinte.

Então, haverá igualdade se o imposto impuser condições iguais de capacidade contributiva, isto é, quando o imposto sofrido por cada contribuinte tiver o mesmo peso para todos, o que só é possível se variar na medida da capacidade tributária de cada um. Enquanto isso, como observa-se acima, apesar do vínculo estreito entre o princípio da igualdade e o princípio tributário da capacidade contributiva, ele não é reduzido ao segundo (HACK, 2014).

Por outro lado, é importante enfatizar que a capacidade contributiva está sujeita a ambas as limitações quantitativas - como seria o caso da proibição do excesso e do mínimo existencial - como proibições qualitativas - da desigualdade. O artigo 145, § 1 da Constituição Federal Brasileira estabelece o princípio nos seguintes termos:

§ 1º - *Sempre que possível*, os impostos terão caráter pessoal e serão graduados segundo a capacidade econômica do contribuinte, facultado à administração tributária, especialmente para conferir efetividade a esses objetivos, identificar, respeitados os direitos individuais e nos termos da lei, o patrimônio, os rendimentos e as atividades econômicas do contribuinte. (BRASIL, 1988, art. 145).

É interessante notar que no que diz respeito à expressão “sempre que possível” utilizada pelo constituinte brasileiro na norma citada, o jurista brasileiro Humberto Ávila (2017) explica que deve ser entendido que dita norma se refere a “sempre que a hipótese material de incidência permite considerar de elementos pessoais”. Quando a regra tributária se refere aos elementos pessoais do contribuinte, a personalidade na tributação deve ser sempre observada. (...)” O autor continua explicando que, “O essencial é que a expressão não traduz uma permissão, mas um dever cujo significado depende da possibilidade, legal e ontológica, da graduação de acordo com a capacidade econômica do contribuinte”. A expressão “sempre que possível” abre expressamente a possibilidade de estabelecer impostos de natureza extrafiscal.

## 1.2 TIPOS DE EMPRESAS AUTOMOTIVAS

Existe algumas ressalvas quanto a escolha da Sociedade empresarial, existem diversos fatores que devem ser considerados na hora de consumir o contrato social de uma empresa, os fatores essenciais para escolha do tipo societário devem levar em consideração o potencial de crescimento da loja veicular, o quanto se espera da captação de recursos externos, as regulamentações do local.

A Sociedade Limitada é muito comum em empresas de importação veicular, médio e pequeno porte. Além disso a LTDA é flexível na questão governamental, visando também a facilitação na questão de distribuição de lucro. Destarte, esse tipo de sociedade os sócios têm responsabilidades reduzidas, o que torna seguro, pois como eles só vão até o limite de suas quotas de participação no capital social. Essa individualidade tem o fito de assegurar o sócio na forma pessoal, deixando mais difícil alcançar o patrimônio dos sócios por conta de questões financeiras da empresa.

A Sociedade Anônima tem uma maior visibilidade para empresas de importação veicular de grande porte, que estão buscando uma projeção de crescimento e sociabilidade por parte da societária. Pensando a partir desse tipo societário, entramos na possibilidade da criação de uma “Initial Public Offering” (IPO): modalidade comum no meio empresarial que consiste na captação de cliente através do lançamento da empresa na bolsa de valores pela primeira vez, permitindo a entrada de investidores externos. A Sociedade Anônima permite a separação dos acionistas com a diretoria de forma menos burocrática e simples.

## 1.3 O IMPOSTO SOBRE OS VEÍCULOS AUTOMOTIVOS

O imposto para recuperação de rodovias foi determinado em 30/12/1968, com a publicação do Decreto Legislativo 397, a taxa foi instituída sob o nome de Rodovia Federal e a taxa de recuperação foi dada a qualquer veículo motorizado que transite o território nacional e cuja memória possa ser alcançada até a data da concessão da licença e a coleta tenha sido destinada à recuperação, trabalho e conservação de estradas federais.

A tarifa sobre veículos veio através da Emenda Constitucional nº 27, de 28.11.1985, mesmo na vigência da Constituição Federal de 1967. Posteriormente, com o advento da Constituição Federal de 1988, foi previsto no art. 155, parágrafo III, que estabelece a

competência dos Estados e do Distrito Federal para legislar sobre a propriedade de veículos automotores (BRASIL, 1988).

Antes da referida publicação da emenda acima mencionada, não havia imposto predial sobre veículos motorizados, mas o imposto sobre circulação única, que era responsável pela circulação do veículo automotor. O IPVA substituiu a taxa proposta para melhorar a arrecadação de estados e municípios. Este imposto aplicado, em especial, aos veículos a motor não se estende a aeronaves e navios, uma vez que possuem legislação específica.

No entanto, a linha histórica do IPVA pode ser traçada a partir de 1812, com a criação da taxa sumptuária. Com o advento do Decreto Legislativo 397 de 1968, o imposto rodoviário federal é cobrado, com a revogação deste decreto que ocorreu em 1969, o imposto rodoviário único é cobrado pelo Decreto Legislativo 999, o último que tem revogada pela EC 27 em 1985, na vigência da Constituição Federal de 1967, esta última alteração trouxe posteriormente o nome de IPVA e nos dias atuais o mesmo imposto está previsto na Constituição Federal de 1988 em seu art.155, III.

Não existe lei federal sobre o assunto, correspondente aos estados e ao Distrito Federal, com base no art. A partir da Constituição Federal de 1988, exercer plena jurisdição legislativa por meio da lei complementar, conforme estipulado no art. No caso do Estado do Rio Grande do Sul, a Lei nº 8.115 / 85.

O dinheiro dos impostos é dividido em impostos, taxas e contribuições. Neste estudo, é interessante conhecer os impostos, que dizem respeito à tributação.

[...] o imposto é a oferta de dinheiro para fins de interesse coletivo, uma pessoa jurídica de direito público, por lei, coativamente quantas chamadas você está sujeito e tem a capacidade de pagar, sem garantir um benefício ou serviço específico para o pagamento (BALEIRO, 2015, p. 13).

O Código Tributário Nacional conceitua imposto em seu artigo 16, tratado como um tributo sem qualquer atividade do Estado em semelhança com o contribuinte considerado um evento gerando uma situação autônoma. Para Leandro Paulsen (2012, p. 12) "os impostos são um dever fundamental de contribuir para os gastos públicos, já que o principal critério para a distribuição da carga tributária, inspirada na ideia de justiça distributiva, é a capacidade de pagamento".

Portanto, a cobrança de impostos, uma das espécies fiscais, é a forma que o Estado utiliza para manter a máquina estatal, onde o contribuinte não tem contrapartida, com base



na capacidade fiscal do imposto de renda. Assim, o IPVA (Imposto sobre A Propriedade de Veículos Automotores), objeto deste estudo, é um imposto cobrado pela manutenção da máquina estatal.

Para que um imposto seja cobrado, deve ocorrer um evento que o legislador espera que seja tributável. Quando a conduta do contribuinte for nessa direção, essa norma será imposta e o fato gerará responsabilidade tributária.

Para que um gerador exista, é essencial obedecer aos requisitos que o princípio é a provisão da lei que flui do princípio da legalidade da lei deve estabelecer pelo menos o fato de que gera a obrigação de sua parte, a base de cálculo, e quem será sujeito ativo e passivo direto e indireto.

Este princípio deve ser observado e refere-se às entidades federadas de poder público para aumentar impostos ou para instituir a questão da lei e também contendo o que será o evento tributável, a base de cálculo e os contribuintes. Para ilustrar, podemos usar o artigo 150, da Constituição Federal de 1988, que cita o mesmo conteúdo.

A Constituição Federal de 1988 não inclui a ativação de eventos, base e impostos dos contribuintes (imposto de trânsito). Portanto, corresponde à lei complementar para definir as regras gerais, de acordo com o disposto no art. da Constituição Federal de 88, inexistente a lei complementar aos Estados e ao Distrito Federal, exercem a competência plena na matéria, conforme o disposto no art. . nos termos do artigo 4.º do CF / 88.

Artigo 146.º - Lei complementar III - estabelecer regras gerais relativas à legislação fiscal, nomeadamente: a) a definição de tributos e suas espécies, bem como em relação a taxas discriminadas nesta Constituição, os respectivos eventos operacionais, as bases de cálculo e os contribuintes.

Quando não há lei tratando dos elementos acima, os estados exercem plena jurisdição na Constituição Federal. Esta competência do artigo. 24 é uma jurisdição concorrente e, portanto, a União deve alterar a lei sobre regras gerais e os estados legislar o que é específico e ajudar com suas necessidades regionais, os estados podem legislar até que eles vêm uma lei federal lidar com o assunto e ainda é a concorrência será temporária e a qualquer momento a União poderá editar a lei que trata das regras gerais e, conseqüentemente, a lei do Estado será revogada na direção oposta.

Nesse sentido, o art. 24, § 3º determina que “pertence à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar ao mesmo tempo sobre: [...] § 3 - a lei federal de Inexistência de

normas gerais, os Estados exercem competência legislativa completa para responder a suas peculiaridades.”

A discussão apresentada emitiu a hipótese de incidência de atendimento é o IPVA em relação a, de fato, quem é o primeiro contribuinte ao imposto, quem cobrou, então o fato gerador desse imposto é de propriedade da veículos motorizados e a doutrina inclui como contribuinte o dono da propriedade. Os contribuintes são obrigados a pagar a dívida principal (imposto e / ou penalidade), ou seja, os devedores, susceptíveis de serem cobrados e executados em caso de violação de pessoas. A incidência de IPVA é a responsabilidade do proprietário do imóvel, ou seja, o evento gerador é possuir um veículo motorizado. Com base nesta premissa, o imposto acima mencionado não poderia afetar a posse, que é um exemplo do que acontece nos arrendamentos, justificando a necessidade de um estudo sobre o contrato de crédito fundamentado do Código de Defesa do Consumidor.

#### 1.4 IMPOSTOS SOBRE IMPORTAÇÃO DE VEÍCULOS

Importar um veículo pode ser um processo caro, com várias despesas a considerar, incluindo impostos, transporte, taxas alfandegárias e burocracia. Os impostos de importação de veículos podem variar de 18% a 78,6%, dependendo do tipo de veículo e seu uso pretendido. Por exemplo, jet skis e motocicletas podem ter imposto zero, enquanto carros e veículos comerciais leves podem ter taxas reduzidas. É importante entender as taxas de impostos e regulamentos para importar um veículo, a fim de evitar custos inesperados ou questões legais.

Além do Imposto de Importação, existem outros tributos que devem ser pagos na importação de um veículo, como IPI, PIS, COFINS e ICMS. Esses impostos são calculados com base no valor da mercadoria, incluindo os custos de frete. É importante considerar cuidadosamente todas as despesas associadas à importação de um veículo, incluindo impostos, antes de tomar a decisão de importar. Embora a importação de um veículo possa oferecer certas vantagens, como acesso a uma gama mais ampla de veículos ou economia de custos, é importante entender os custos e regulamentos associados para evitar problemas legais ou financeiros.

O Imposto de Importação é um imposto federal que incide sobre a entrada de mercadorias estrangeiras no território nacional. O objetivo desse imposto é proteger a indústria nacional e regular a entrada de produtos estrangeiros no país. O cálculo do imposto

de importação é feito com base no valor aduaneiro da mercadoria importada, que inclui o custo do produto, seguro e frete. Esse imposto pode ser aplicado a uma ampla gama de produtos, incluindo veículos automotores, e é uma consideração importante para quem deseja importar veículos de outros países.

O cálculo das alíquotas do imposto de importação pode variar dependendo do tipo de produto importado e do país de origem. No Brasil, por exemplo, a alíquota para importação de veículos automotores pode variar de 35% a 50% do valor aduaneiro. A taxa também pode ser afetada por fatores como idade e tipo do veículo importado. Por exemplo, autocaravanas e veículos anteriores a 1970 podem estar sujeitos a uma taxa de importação mais elevada.

## **2 A LEGISLAÇÃO ADUANEIRA SOBRE VEÍCULOS IMPORTADOS**

### **2.1 A LEGISLAÇÃO ADUANEIRA**

Conforme o Decreto n. 6.759/2009, artigo 553, a declaração de importação engloba uma infinidade de documentos. Incluem-se nesses documentos o conhecimento de embarque original ou seu documento correspondente, a fatura comercial inicial assinada pelo exportador e a comprovação do recolhimento dos tributos, se aplicável (BRASIL, 2009).

O ordenamento jurídico brasileiro dedicou os artigos 554 a 556 do Decreto nº 6.759 de 05 de fevereiro de 2009 à consideração de bens, com o artigo 554 especificando a possibilidade de utilizar um conhecimento de embarque original ou documento similar como prova de posse e propriedade de bens. Isso está de acordo com a Lei nº 37 de 1966, Artigo 46, que é reiterado na Constituição Federal, Artigo 2. O tratamento de condições suspensivas formais e inerentes, transmissão e outros aspectos relevantes de conhecimentos de carga são regidos por regras comerciais e leis civis. No entanto, quaisquer leis tributárias que se apliquem a esses documentos também terão implicações fiscais (BRASIL, 2009).

Uma fatura comercial é um documento essencial que inclui informações cruciais sobre um produto, como tipo, peso líquido, país de origem e outros detalhes relevantes. Os requisitos da fatura comercial são estabelecidos pelo Decreto nº 6.759/2009, especificamente no artigo 557. É obrigatório o cumprimento desses requisitos para a fatura comercial.

Ao exportar produtos, é imprescindível indicar o nome e endereço completos tanto do exportador quanto do importador/comprador. A fatura deve ser redigida em português ou no idioma oficial do GATT ou acompanhada de tradução para o português, conforme determinação dos funcionários da alfândega. A nota fiscal deve conter o nome comercial, marca, número do produto e tipo. Além disso, é fundamental especificar o peso bruto da embalagem, abrangendo recipientes, invólucros ou quaisquer outros materiais, juntamente com o peso líquido da mercadoria não embalada. O país de origem e compra deve ser especificado, além do custo unitário e total de cada item, que deve incluir quaisquer descontos ou remarcações. A fatura deve ainda discriminar as despesas de expedição previstas no artigo 553.º, perfazendo um total de 77 encargos relativos à mercadoria. Por fim, as condições de pagamento e moeda, bem como as condições de venda (INCOTERM), devem ser minuciosamente descritas (BRASIL, 2009).

Conforme estudo realizado por Caetano e Vidigal (2015), é obrigatório o cumprimento de normas e protocolos rígidos para a importação de mercadorias, sendo que o regime aduaneiro compreende os procedimentos usuais tanto para importação quanto para exportação de mercadorias, incluindo o pagamento de impostos. Os autores propõem que o comércio exterior tem efeitos de longo alcance na economia, o que exige a implementação de regimes aduaneiros pelo governo. Esses regimes são instituídos prioritariamente para fiscalizar a entrada e saída de mercadorias das fronteiras nacionais, podendo envolver renúncia ou atraso de tributos (CAETANO; VIDIGAL, 2015).

De acordo com a pesquisa de Caetano e Vidigal (2015), as empresas interessadas em atuar no comércio internacional são obrigadas a se registrar no Serviço de Comércio Exterior do Ministério da Indústria, Comércio e Turismo. Esse processo de registro, também conhecido como REI, é realizado por meio do SISCOMEX e é acompanhado tanto pela Receita Federal quanto pela Secretaria de Comércio Exterior (SECEX). Independentemente de a pessoa jurídica ser pessoa jurídica, pessoa física ou jurídica, qualquer pessoa que pretenda importar ou exportar é obrigada a se inscrever no Registro de Exportadores e Importadores (REI) da Secretaria de Comércio Exterior (VAZQUEZ, 2007).

Conforme estipulado por Vazquez (2007), os órgãos encarregados de fiscalizar os procedimentos de comércio exterior direto e indireto têm acesso à base de dados de comércio exterior do SISCOMEX para fornecer informações sobre as operações relativas aos produtos sob sua jurisdição.

Segundo Caetano e Vidigal (2015), a obtenção dos documentos necessários para a importação de veículos dentro do Brasil envolve diversos órgãos responsáveis. Por exemplo, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) é responsável pela concessão de licenças para configurações de veículos ou motores (LCVM). O Certificado de Adequação à Legislação Nacional de Transportes (CAT) é emitido pelo Departamento Nacional de Transportes (Denatran).

Compete ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (Mdic), Secretaria de Comércio Exterior (Secex), Departamento de Operações Comerciais (Decex) o exame e a concessão da Licença de Importação (LI). Por fim, a Secretaria do Ministério da Fazenda (MF) da Receita Federal do Brasil (RFB) é responsável por confirmar que a Declaração de Importação (DI) contém informações precisas sobre as mercadorias importadas, documentos associados e regulamentos. Além disso, a Secretaria também é responsável por garantir o desembaraço (entrega) (CAETANO; VIDIGAL, 2015).

Para importar um veículo para outro país, é imperativo aderir aos procedimentos prescritos. O primeiro passo é o importador registrar a Licença de Importação (LI) no Siscomex e no Denatran. O registro deve obedecer às normas da Legislação Nacional de Trânsito (CAT) nº 35, que entrou em vigor em 24 de novembro de 2006. Na chegada do veículo ao país, o importador deverá registrar a Declaração de Importação (DI) com Siscomex. A DI é um documento imprescindível que deve ser apresentado para a liberação do veículo. Conforme estipulado na Portaria SRF nº 680, de 02 de outubro de 2006, este registro deve ser realizado diretamente pelo importador ou por seu representante autorizado.

Segundo Caetano e Vidigal (2015), o processo de importação de um automóvel envolve diversas etapas essenciais. Uma dessas etapas cruciais é a aquisição de uma fatura proforma, que serve como um acordo contratual entre o importador e o exportador. A fatura pró-forma é necessária para que o importador obtenha uma licença de importação e prepare todas as providências necessárias. Outro documento importante no processo é a fatura comercial, que é um documento emitido pelo exportador e serve como fatura no exterior. Este documento é válido a partir do momento em que a mercadoria sai de seu país de origem. Além disso, o exportador deve fornecer uma lista de embalagem, que é um registro simples das mercadorias que estão sendo transportadas e seu conteúdo.

Após a chegada da mercadoria ao país de destino, cabe ao importador providenciar o desembaraço e orientação alfandegária. Para verificar se a carga chegou ao destino pretendido, a empresa de transporte fornecerá um Conhecimento de Embarque (B/L). Este documento indica o meio de transporte da carga e identifica o responsável por entregá-la ao destinatário de direito. O B/L serve a vários propósitos, como recibo, acordo de entrega e título e carta de crédito, conforme observado por Caetano e Vidigal (2015).

## 2.2 DESEMBARAÇO ADUANEIRO

De acordo com o Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009, são de sua competência as operações aduaneiras e a regulamentação das atividades de comércio exterior, inclusive sua fiscalização, controle e tributação. O despacho de mercadoria estrangeira que esteja registrada no sistema de comércio exterior é classificado como ato de registro, podendo o despacho para importação ser obtido eletronicamente.

A gestão do comércio exterior no Brasil é supervisionada pelo SISCOMEX, sistema integrado que mantém o controle de todos os órgãos gestores envolvidos nos processos de importação e exportação, desde o acompanhamento até a orientação.

Conforme afirmam Caetano e Vidigal (2015), o sistema agiliza o fluxo de informações ao disponibilizar uma plataforma centralizada, que elimina a necessidade de controles paralelos e reduz substancialmente a documentação das transações. Segre (2010) descreve o sistema como um utilitário computadorizado operado pelo governo que gerencia todos os aspectos do comércio exterior brasileiro.

Quando uma Declaração de Importação (DI) é lançada no sistema SISCOMEX, são aplicadas taxas de utilização. Este evento que gera um imposto é baseado na utilização do sistema. O imposto de importação é então debitado da conta corrente, mesmo que nenhum imposto precise ser recolhido. A fiscalização das alfândegas de importação está prevista no artigo 564 do Decreto nº 6.759 do Presidente da República, de 05 de fevereiro de 2009 (Brasil, 2009), e compete à Receita Federal do Brasil.

Neste artigo, os objetivos principais das alfândegas de importação são claramente definidos. Esses objetivos incluem a identificação do importador, a verificação da quantidade e valor das mercadorias importadas, bem como informações sobre sua natureza, classificação fiscal e a confirmação do cumprimento de todas as obrigações, impostos e demais requisitos pertinentes para a importação de mercadorias. Esses objetivos são todos alcançados dentro de um único segmento.

De acordo com o Regulamento de Despacho Aduaneiro de Mercadorias, detalhado nos artigos 64 e 65, o canal de seleção é utilizado para estabelecer o tipo e a abrangência do controle aduaneiro que será realizado durante a reunião. Essa regulamentação foi sancionada pela Comissão do Mercado Comum (CMC nº Comum do Sul) e executada por meio da aprovação do Decreto nº 6.870 em 2009 (BRASIL, 2009).

Conforme despacho oficial, as coletas para despacho aduaneiro podem ser realizadas tanto nas zonas primárias quanto nas secundárias, que podem incluir o local do estabelecimento do importador, como forma de fiscalização, ou como complemento ao início do despacho primário. Porém, em casos excepcionais, aglomerações podem ser realizadas em outras áreas com autorização expressa dos fiscais da alfândega (BRASIL, 2009).

Segundo Etges (2015), a importação de veículos automotores é classificada como produtos industrializados não essenciais. Como tal, o importador deve pagar taxas obrigatórias, incluindo imposto de renda e taxas de desembaraço aduaneiro, que são regidas

pela legislação aplicável. Albuquerque (2018) acrescenta que o CTN especifica que o despacho aduaneiro não está sujeito à tributação do IPI na importação, ressalvadas as hipóteses tributárias legalmente previstas.

### 3.3 INCIDÊNCIA DE IMPOSTOS

Lopes (2014) explica que o art. 146-A da CF/88 defende a importância da competitividade tributária ao exigir critérios específicos para evitar que as atividades econômicas sofram desequilíbrios na concorrência. Os veículos automotores estão sujeitos a vários impostos, incluindo IPI, ICMS, PIS e II, cada um com legislação complexa que rege sua incidência e destino.

O Imposto de Importação, por exemplo, representa atualmente 35% do valor final de venda de um veículo conforme definido pela legislação do STB. Isso eleva significativamente o custo dos modelos importados, que podem ser mais baratos em outros lugares, mas não estão disponíveis no mercado brasileiro. Campos e Silva Filho (2015, p. 106) sugerem que os impostos no Brasil, incluindo o imposto de importação (II), imposto de exportação (IE), IPI e ICMS, visam garantir igualdade e equidade na tributação de mercadorias no país.

O artigo 155 da Constituição Federal de 1988 também estabelece que compete aos Estados e ao Distrito Federal a cobrança de tributos sobre operações relativas à circulação de mercadorias e serviços de transporte e comunicação. Isso inclui a entrada de bens ou serviços importados, os quais são tributados no Estado onde está localizado o estabelecimento destinatário (BRASIL, 2012b).

Segundo Coradi e Franco (2003), o ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) se distinguiu de seu antecessor, o ICM, por sua aplicação nas operações de importação. Isso levou os tributaristas a classificar o ICMS como um imposto de importação cobrado pelo estado, e não como uma mera expansão do escopo do ICM.

Salomão (2000) corrobora ainda mais essa noção, afirmando que o ICMS não é um imposto sobre circulação de mercadorias ou serviços, mas um verdadeiro imposto de importação, baseado em investigação sobre a incidência e base de cálculo do imposto.

A inclusão das operações de importação de mercadorias no âmbito do então ICM decorreu da Emenda Constitucional nº 23/83 (SALOMÃO, 2000). A emenda resultou na incorporação do Imposto de Importação estadual (ICM na importação) à ordem positiva que



foi submetida anteriormente ao Texto Constitucional. Isso também significava que o ICM era aplicado aos bens importados que se destinavam ao consumo ou ao ativo imobilizado das empresas, sendo listados como sujeitos passivos desse imposto apenas os comerciantes, produtores e industriais (CORADI; FRANCO, 2003).

A Constituição de 1988 trouxe modificações significativas para o imposto estadual, o ICMS. O imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias e prestação de serviços passou a se estender aos transportes e comunicações interestaduais e intermunicipais, bem como às operações e serviços iniciados no exterior. Isso inclui os serviços explicitamente listados em seu campo de aplicação. (CORADI; FRANCO, 2003).

Ferrarezzi (2002) postula que o ICMS está em desacordo com o princípio federalista. A responsabilidade da União de cobrar o imposto de importação incide sobre as relações de comércio exterior, que são exclusivamente federais. Permitir dois impostos sobre as importações poderia levar a conflitos entre a União e os Estados-Membros, violando assim o princípio federalista. A imposição de um imposto de importação é de responsabilidade da União devido à sua interferência econômica e possíveis implicações internacionais (FERRAREZZI, 2002).

Segundo Santos (2016), o recolhimento de tributos sobre produtos industrializados é feito eletronicamente por meio de Documento de Arrecadação de Impostos Federais (DARF), que é emitido após a liberação dos créditos tributários pelas autoridades aduaneiras. O importador é obrigado a recolher o IPI antes do desembaraço aduaneiro, e as obrigações fiscais devem ser cumpridas antes da concessão do despacho.

Albuquerque (2018) descreve o fato gerador do IPI como tendo três materialidades distintas: importação de produto industrializado, entrega de produto industrializado por estabelecimento industrial ou leilão de produto industrializado.

O Código Tributário Nacional estabelece o fato gerador, a base de cálculo e a não cumulatividade do IPI nos artigos 46, 47 e 49. Um dos contribuintes do IPI é o importador de industrializados produtos, incluindo veículos automotores de origem estrangeira. De acordo com os artigos do CTN, Art. 46 dispõe que o IPI, de competência da União, é acionado pelo desembaraço aduaneiro de produtos estrangeiros, saída dos estabelecimentos mencionados no art. 51, ou leilão após apreensão ou abandono.

O produto submetido a qualquer operação que altere sua natureza, finalidade ou facilite o consumo é considerado industrializado na forma do parágrafo único do art. 46. Arte. 47 detalha a base de cálculo do IPI. O imposto é calculado com base em vários fatores,

dependendo do item específico em questão. Para o inciso I, considera-se o preço normal, conforme definido no inciso II do art. 20. Esse preço é então acrescido do imposto de importação, das taxas exigidas para entrada no país e dos encargos cambiais pagos ou devidos pela o importador.

Para o item II, considera-se o valor da operação de embarque da mercadoria. Se esse valor não estiver disponível, é usado o preço atual de mercado da mercadoria ou seu equivalente no mercado atacadista do remetente.

Por fim, o item III é baseado no preço do leilão. Esses cálculos estão todos dispostos no art. 49. De acordo com a legislação brasileira, os impostos sobre a produção não são cumulativos. Isto significa que o valor devido é calculado com base na diferença entre o imposto sobre as mercadorias que saem do estabelecimento e o imposto pago sobre as entradas de mercadorias durante um determinado período. Eventuais saldos excedentes em favor do contribuinte poderão ser transferidos para períodos futuros.

Bomfim (2016) explica que os impostos não cumulativos estão intimamente associados à circulação de produtos por meio de ciclos produtivos ou cadeias econômicas. Os impostos podem ser cobrados em uma única fase ou em várias fases do ciclo, dependendo da situação. As mercadorias estrangeiras, incluindo bagagens de viajantes, brindes, amostras e mercadorias sem pagamento, estão sujeitas ao Imposto de Importação (II) de acordo com o art. 69 do Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009.

De acordo com o inciso I do art. indústria nacional. O fato gerador do imposto de importação é a entrada de produtos estrangeiros no território nacional, conforme art. 72 e inciso I do art. 104 do CTN, cabendo ao importador ou equivalente legal o recolhimento do imposto (BRASIL, 2012).

Um aspecto crucial a se ter em mente é a isenção de impostos na importação conforme especificado em Brasil (2012a). O artigo 3º estabelece que, observadas as condições e limitações estabelecidas pelo Poder Executivo, estão isentas de tributos federais os bens ou mercadorias importadas para uso ou consumo exclusivo na organização e realização de eventos. Estes incluem alimentos, suprimentos médicos (incluindo produtos farmacêuticos), combustível, material de escritório, troféus, medalhas, placas, estatuetas, distintivos, galhardetes, bandeiras e outros objetos comemorativos, bem como material promocional, impressos, folhetos e outros produtos similares que se destinam a ser distribuídos gratuitamente ou utilizados nos eventos.

Adicionalmente, incluem-se também os bens consumidos em atividades desportivas de igual envergadura e outros bens não duradouros com uma vida útil até um ano. O artigo 1º deste regulamento descreve as isenções, contribuições e taxas relacionadas a impostos que se aplicam a determinadas transações. São eles o despacho aduaneiro, imposto de importação, PIS/Pasep-Importação, contribuição para formação patrimonial e integração social do servidor público, incidente sobre a importação, COFINS-Importação, contribuição para financiar a seguridade social incidente sobre bens e serviços importados, taxa de utilização do Siscomex, taxa de utilização do comerciante, AFRMM (Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante) e contribuição para intervenção na importação de combustíveis na esfera econômica (BRASIL, 2012).

Segundo Caetano e Vidigal (2015), a Constituição Federal Brasileira de 1988 estabelece os tributos incidentes sobre as mercadorias importadas. Específico para cada tributo, existem leis gerais, decretos e normas complementares para determinar os tributos de importação, que impactam significativamente a economia do país. Essas regulamentações parecem favorecer o mercado interno sobre as importações estrangeiras.

A tributação de veículos automotores importados está intrinsecamente ligada ao Sistema Tributário Brasileiro (STB). Esse sistema lida com uma legislação aduaneira complexa e disputas de alta receita entre entes federados. O Estado desempenha um papel crucial na regulação da economia, determinando como os impostos, taxas e contribuições são administrados aos contribuintes, sejam eles pessoas físicas ou jurídicas. Isso envolve decidir os tipos de impostos a serem arrecadados, sua porcentagem e a gestão geral dos gastos públicos.

A responsabilidade do governo federal é formular políticas econômicas que promovam o crescimento e estabeleçam um ambiente favorável aos investimentos do setor privado. A geração de empregos é um fator fundamental para a manutenção da estrutura do setor público. Nos casos em que os mercados apresentam baixo desempenho ou se mostram ineficientes, o papel do Estado torna-se fundamental. Intervém reduzindo impostos sobre setores essenciais, incluindo aqueles vitais para a segurança alimentar e geração de empregos, promovendo assim a competitividade. Por outro lado, o Estado taxa setores não relacionados ou menos críticos para igualar o campo de jogo no cenário da competição internacional.

Durante as recessões, os investimentos públicos em setores estratégicos, as intervenções centralizadas no mercado e o exercício do poder econômico servem para

promover a livre concorrência, o desenvolvimento regional e as cadeias produtivas. Essas práticas, juntamente com outras ações complementares de mercado, visam corrigir distorções causadas por falhas de mercado.

Desde a Proclamação da República no Brasil em 1889, o país foi organizado em entes federativos, incluindo três níveis de autogoverno: federal, estadual (incluindo o Distrito Federal) e municipal. Durante o período imperial do Brasil, o governo era unitário, mas durante o período federal, o sistema federativo era descentralizado, dando mais autonomia aos entes federados.

Biderman e Arvate (2004) explicam que a descentralização da estrutura governamental aumenta a participação política dos atores sociais. Isso é feito ao permitir a presença de múltiplos poderes do governo, o que proporciona maior participação sociopolítica por meio da eleição de representantes nos poderes legislativo e executivo local.

Cassone (2000) destaca o rigor do sistema tributário brasileiro, pois a Constituição Federal enumera todos os tributos que as autoridades federais, estaduais, distritais e municipais podem exigir de seus respectivos contribuintes. Segundo Silva (2007, p.80), o sistema tributário brasileiro é considerado eficiente apesar de enfrentar graves problemas, pois consegue gerar altos níveis de arrecadação. No entanto, os autores também observam que a carga tributária é um grande problema para um país de renda média como o Brasil, onde varia de 30% a 35% do PIB (SILVA, 2007).

Outro estudo de Gassen, D'Araújo e Paulino (2013) destaca que os impostos especiais de consumo são a principal fonte de receita do governo brasileiro, e o ônus desses impostos é repassado aos consumidores por meio de mecanismos que acabam afetando o preço final dos bens e Serviços. Esses tributos representam mais da metade do total de tributos da cadeia produtiva.

O sistema de tributação é projetado para tributar seletivamente a renda, com o objetivo de minimizar o ônus para aqueles que consomem bens e serviços básicos. Essa seletividade tributária protege os mais pobres da população dos efeitos negativos dos impostos indiretos, pois o ônus recai sobre os consumidores de bens e serviços. Segundo Silva (2011), a capacidade contributiva pode ser categorizada em quatro tipos, a saber: individualizada, proporcional, progressiva e seletiva. A tributação individualizada visa adequar a carga tributária às condições específicas de cada contribuinte, enquanto a proporcionalidade garante que os tributos sejam proporcionais ao patrimônio em cada situação tributária.

É importante observar que a tributação não é apenas uma equação matemática. Cada evento deve ser avaliado por conta própria, levando em conta as circunstâncias individuais em jogo. As proporções sugerem que mais riqueza leva a mais tributação, mas a progressividade exige alíquotas mais altas para segmentos com maior riqueza. A seletividade, por outro lado, exige uma tributação baseada na necessidade, com alíquotas inversamente proporcionais ao nível de necessidade de um determinado bem (SILVA, 2011).

Silva et al. (2019) apontaram que produtos básicos devem ter alíquotas menores, enquanto produtos redundantes devem ser tributados a alíquotas maiores. Essa estrutura tributária é dependente da necessidade de cada produto. Embora o sistema gere altas receitas, ele é atormentado por distorções que oneram injustamente alguns contribuintes enquanto outros pagam menos. Isso leva a uma violação dos princípios de progressividade e regressividade.

O problema é agravado por certas categorias de impostos que permitem aos contribuintes sonegar impostos, aumentando a carga sobre os contribuintes honestos e levando a mais distorções. Reformas institucionais são necessárias para lidar com essas questões. Pires (2015) observou que sistemas tributários complexos são difíceis para o governo monitorar, controlar e detectar sonegação, evasão ou evasão fiscal.

Palma (2015) acrescenta que a evasão fiscal, incluindo a evasão fraudulenta, é um problema grave e persistente com um impacto significativo nas finanças públicas, superando mesmo o impacto das recessões económicas. Conforme Pires (2015), a evasão, elisão ou fraude fiscal na economia formal pode ocorrer por meio da omissão ou alteração de documentos fiscais, falsas declarações ou não divulgação de rendimentos. Em contraste, as deficiências da economia informal decorrem da falta de registro de empresas e contribuintes. Embora a lei financeira governe a reforma tributária, corrigir a distorção na relação estado-contribuinte e garantir a capacidade dos cidadãos de pagar impostos é crucial, alguns especialistas discordam sobre a ordem de prioridade. Enquanto alguns, como Campos (2018), acreditam que a divisão proporcional de receitas e responsabilidades entre os entes federados são vitais, outros defendem uma reforma estrutural no estado federal.

Em termos de reforma tributária, muitos tendem a focar na relação Estado-contribuinte – ou seja, a jurisdição e as limitações do poder de tributar. No entanto, acreditamos que a principal questão em questão é a divisão proporcional de receitas e passivos entre os governos estaduais e municipais. Do ponto de vista do direito financeiro, a simplificação e a segurança jurídica podem ser muito auxiliadas pela reforma tributária.

Para isso, é importante primeiro definir as responsabilidades e obrigações de cada ente federado antes de se aprofundar na legislação tributária.

Essa abordagem, conforme recomendado por Campos (2018), pode abrir caminho para uma discussão frutífera sobre a reforma tributária. Vale a pena notar que, apesar da última reforma tributária implementada no Brasil por meio da Constituição Federal de 1988, os representantes eleitos do país ainda não corrigiram as falhas do sistema tributário brasileiro. Em vez disso, apenas pequenos ajustes foram feitos nos últimos trinta anos, focados mais no equilíbrio fiscal dos entes federados do que no mau funcionamento do sistema.

Embora o governo federal reconheça a necessidade de reforma tributária, instituições como a Receita Federal e o Banco Central do Brasil são mandatadas para fazer cumprir o código tributário. Em 2019, o presidente da Receita Federal, Marcos Cintra, anunciou que apresentaria ao Congresso um projeto de reforma tributária. Inicialmente, o projeto visa agilizar os tributos federais, evitando os meandros dos tributos estaduais e municipais para agilizar as aprovações (MEDEIROS, 2019).

Uma vez sancionado, o Presidente da República tem 180 dias para apresentar projeto de lei ao Congresso, propondo reformas em consonância com a Constituição Federal de 1988, artigo 152-A, e as cláusulas do Ato de Medidas Provisórias Constitucionais (ADCT) (MEDEIROS, 2019).

É importante observar que os processos de reforma tributária envolvem a colaboração entre os poderes legislativo e executivo, bem como pesquisas sobre a população afetada pelas mudanças propostas. Os esforços para equilibrar o orçamento contam com o aumento das receitas com descontos sociais destinados às despesas da seguridade social. Essa abordagem ajudou a manter um superávit primário na economia brasileira.

No entanto, a carga tributária total sobre o crescimento econômico contribui para uma desaceleração da economia, segundo Oliveira (2016). A capacidade da União, Estados e Municípios de tributar IPI, ICMS e ISS, respectivamente, é baseada na tributação geralmente atrelada ao consumo (GASSEN; D'ARAÚJO; PAULINO, 2013).

Outros impostos, como IOF (incidência sobre operações de crédito e seguros), PIS e COFINS, impactam o consumo e também podem ser classificados como impostos sobre o consumo. O sistema tributário brasileiro é caracterizado por uma multiplicidade de alíquotas, impostos, contribuições sociais e contribuições de melhoria, com uma estrutura complexa. Apesar disso, o sistema é menos burocrático para os contribuintes e mais justo

do ponto de vista distributivo, tanto para pessoas físicas quanto jurídicas. O sistema tributário passou por reformas significativas nas décadas de 1960, 1980 e 2003, sendo esta última uma medida de ajuste fiscal. No entanto, não se manifestou efetivamente como uma reforma tributária abrangente.

Em termos de impostos, alguns são de responsabilidade da União Europeia, como o Imposto de Importação (II), o Imposto de Renda (IR) e o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI). Enquanto isso, outros estão sob jurisdição de estados e municípios, como o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) e o Imposto sobre Serviços (ISS) de competência do Município.

Moreira (2009) argumenta que os impostos podem acumular de três formas: bitributação, onde o mesmo imposto incide sobre o mesmo fato gerador; sobreposição de contribuições, onde o imposto passa a ser superior ao legalmente devido em razão da base de cálculo incluir outros tributos; e acúmulo de tributos nas diversas etapas da cadeia produtiva. O imposto cumulativo sobre um mesmo produto na cadeia produtiva resulta em um preço final mais alto para o consumidor, problema que pode ser resolvido por meio da reforma tributária. A Figura 4 mostra os diferentes tipos de tributação.

A PEC nº 45/2019 (BRASIL, 2019) destaca que a responsabilidade pelo imposto sobre bens e serviços é da competência da administração estadual, do Distrito Federal e dos municípios. A proposta de alteração do artigo 152 da Constituição Federal visa instituir tributos uniformes sobre bens e serviços em todo o território nacional.

A União regularia esses impostos, enquanto estados, Distrito Federal e municípios podem alterar as alíquotas de acordo com sua jurisdição. Os impostos incidiriam sobre diversos bens e serviços, como bens incorpóreos, transferências e licenças de direitos, arrendamentos de bens e importações de bens, entre outros. As autoridades federais, estaduais e municipais supervisionariam o processo de tributação. Atendendo à legislação pertinente, os contribuintes (importadores) e os despachantes aduaneiros devem considerar todas as hipóteses cabíveis, inclusive a possibilidade de existência de relação jurídica de natureza tributária.

Porém, é importante observar que o IPI é um imposto não cumulativo, que não pode ser reclamado pelo importador. Isso porque o importador é considerado o consumidor final, e não o contribuinte, e não pode reduzir impostos em transações futuras.

O parágrafo 1º do STJ de 25 de fevereiro de 2015 estabeleceu um precedente jurídico unificado nos casos de recursos reiterados. Em essência, decreta que o IPI não deve incidir

sobre veículos importados devido à sua natureza inerente. Adicionalmente, aplica-se a esses casos o princípio da não cumulatividade, conforme relato do Ministro HUMBERTO MARTINS (Resp 1396488/SC). A sentença foi publicada em 17 de março de 2015, na Parte I do DJe.

O STF, limitado em sua competência, não explorou exaustivamente a questão, mas apenas revisou as decisões da primeira e da segunda turmas. A insatisfação com o regimento levou à consolidação da interpretação do IPI sobre a inaplicabilidade da importação, com base no princípio da não cumulatividade da tributação e nas restrições constitucionais à aquisição de veículos automotores por importadores não habituais para uso pessoal. Esta conclusão foi alcançada através de vários julgamentos.

Discutiu-se a utilização de recursos normativos em recursos especiais como imposto e IPI em relação aos veículos importados. Observou-se que o IPI não incide sobre a importação de veículos automotores pessoais. Esse princípio da não cumulatividade foi mantido como precedente. No entanto, um recurso foi negado devido a regras processuais impróprias sendo seguidas. Além disso, foi verificado que não houve acidentes no caso.

Os recursos especiais estão sujeitos a regulamentação normativa que inclui a isenção de IPI na importação pessoal de veículos automotores. Este princípio da não cumulatividade aplica-se às pessoas singulares que importem viaturas para uso pessoal. Existe um precedente legal para esta isenção, que reconhece que os membros privados de recursos da sociedade não devem ser sobrecarregados com despesas adicionais.

### 2.3 TRIBUTAÇÃO EM CASOS DE IMPORTAÇÃO POR PESSOA FÍSICA

Em abril de 2013, o Tribunal reconheceu a ampla repercussão das preocupações suscitadas no Recurso Especial Cidadão 723.651/PR. Anulando a decisão do Tribunal de Justiça do Distrito Federal, a Quarta Comarca pretendeu reconhecer os direitos das pessoas físicas que importam veículos para uso próprio e não se dedicam à compra e venda mercantil de automóveis, isentando-os de IPI. Em 04 de fevereiro de 2016, uma questão amplamente discutida foi resolvida quando a maioria do Plenário do STF decidiu pela improcedência do Recurso Especial. Sua decisão foi baseada nos seguintes argumentos convincentes.

O Tribunal Pleno, em sentença proferida em 04/02/2016, por meio do procedimento eletrônico Resposta Geral-MERIT DJe-164 publicação 04-08-2016 e 05-08-2016, manifestou-se que mesmo que o indivíduo não participe de qualquer atividade comercial e



importar um veículo automotor para uso pessoal, ainda precisaria pagar impostos sobre produtos industrializados. Assim consta no laudo do RE 723.651, com Min. Marco Aurélio como Relator.

Dado o caráter conclusivo da decisão do Pretório Excelso, a nova interpretação proferida por este Tribunal vale para todos os ramos do Judiciário. Para analisar e compreender adequadamente esta questão, é fundamental aprofundar os elementos fundamentais dos vários tipos de impostos envolvidos. Isso implica entender a identidade do contribuinte e o objeto do imposto. Por exemplo, contribuintes do IPI podem incluir: importadores ou pessoas físicas designadas por lei; industriais ou pessoas com situação jurídica equivalente; distribuidores de bens tributáveis fornecidos pelos referidos contribuintes; e licitantes de produtos apreendidos, abandonados ou vendidos em leilões.

Quando se trata de importação de veículo automotor por pessoa natural para consumo próprio, analisando o disposto na Constituição Federal e no Código Tributário Nacional sobre o IPI, estão presentes todas as características da relação jurídico-tributária, a saber: o importador (sujeito passivo/contribuinte do imposto), o desembaraço aduaneiro (fato gerador) e o veículo automotor (produto industrializado).

Na importação de produto industrializado (veículo automotor) no exterior, para consumo próprio, há uma única exação do IPI. Destarte, não havendo operações posteriores passíveis de tributação, não há que falar em princípio da não cumulatividade.

O tema há muito está envolto em ambiguidade jurídica e continua sendo objeto de constante debate. Recentemente, uma facção de advogados que representa o Tesouro Nacional apresentou sua argumentação na Justiça Federal, defendendo a tributação compulsória de bens manufaturados como veículos automotores.

### **3 O USO DA TRIBUTAÇÃO DE CARROS IMPORTADOS COMO ESTÍMULO A SUSTENTABILIDADE**

O Brasil tem adotado medidas para incentivar a importação de carros sustentáveis, como os carros elétricos. Uma das medidas adotadas é a isenção de impostos de importação aplicada a carros elétricos. No entanto, a eficácia e a legitimidade dessa medida são objeto de discussão.

O governo brasileiro tem trabalhado para estimular a demanda por carros elétricos no país, oferecendo incentivos para motoristas e investindo na criação de uma rede de estações de recarga de baterias. A região sul do país, por exemplo, tem apresentado iniciativas para incentivar a adoção de veículos elétricos, como a criação de incentivos e a instalação de estações de recarga.

Em comparação com outros países, o Brasil ainda tem muito a avançar no que se refere a incentivos à compra de carros elétricos. Em países como Noruega, França e Alemanha, por exemplo, existem diversos benefícios oferecidos aos compradores de veículos elétricos, como subsídios financeiros, isenções fiscais, estacionamento gratuito e acesso a faixas exclusivas de trânsito.

A intenção de expandir as frotas verdes circulares tem como principal política a ampliação de incentivos e a criação de subsídios, tanto para consumidores quanto para fornecedores de (EV) e (VHE). A tarefa imediata é reduzir o impacto considerável dos preços desses produtos. Essa situação já é otimista em vários países. Na União Europeia, por exemplo, foi assinado um acordo entre os estados membros para reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> dos carros novos em 37,5% até 2030 (UNIÃO EUROPEIA, 2023).

A França e o Reino Unido devem proibir a venda de carros convencionais até 2040, enquanto a Noruega estabeleceu um prazo de 2025. Para a associação francesa para o desenvolvimento de veículos elétricos, até 2025 os carros serão tão competitivos quanto os carros a gasolina (UNIÃO EUROPEIA, 2023).

Isso decorre de melhorias na tecnologia, onde a autonomia da bateria foi estendida, os designs foram reformulados e as adaptações se tornaram mais populares entre os consumidores. Isso triplica o número de 60 modelos atualmente disponíveis e, desses 221 modelos, 92 serão totalmente elétricos e 119 híbridos. Estima-se que pelo menos 22% do número total de carros em circulação na UE serão híbridos até 2025, com uma história ligeiramente diferente na América do Norte (UNIÃO EUROPEIA, 2023).

No Brasil, os incentivos ainda são limitados e a infraestrutura de recarga ainda está em desenvolvimento, mas o país tem apresentado avanços nessa área e pode se beneficiar muito da adoção de carros elétricos em termos de redução de emissões de gases de efeito estufa e melhoria da qualidade do ar nas cidades. O Brasil tem adotado medidas para incentivar a importação de carros sustentáveis, como isenção de impostos de importação aplicada a carros elétricos, além de oferecer incentivos para motoristas e investir em infraestrutura de recarga de baterias. No entanto, em comparação com outros países, os incentivos ainda são limitados e a infraestrutura ainda está em desenvolvimento.

O Brasil adotou medidas para incentivar a importação de carros elétricos, incluindo a isenção de impostos de importação, como mencionado nas referências. Essa medida foi adotada em 2015 e tem sido uma das principais formas de estimular a entrada de carros elétricos no país. No entanto, é importante ressaltar que essa medida pode acabar a qualquer momento, sendo necessário avaliar a continuidade dessa política no futuro. Vale ressaltar que existem outras normas relacionadas à importação de carros elétricos no Brasil. Por exemplo, existe a possibilidade de isenção de impostos para carros elétricos fabricados no Mercosul, conforme previsto no Acordo Automotivo do Mercosul (MERCOSUL, 2015).

Esses projetos são embrionários, de modo que não há literatura que analise seus efeitos econômicos e na tributação de automóveis, de modo que neste capítulo serão descritos os principais deles.

### 3.1 O ACORDO AUTOMOTIVO DO MERCOSUL

O Acordo Automotivo do Mercosul (Mercado Comum do Sul) é um acordo que estabelece a regulamentação para o comércio de produtos automotivos entre os países do Mercosul e o México. O objetivo principal desse acordo é a promoção do comércio e da integração regional no setor automotivo, visando a redução de barreiras comerciais e a criação de um ambiente mais favorável para a indústria automotiva dos países membros (MERCOSUL, 2015).

O acordo inclui a definição de regras de origem, que estabelecem os critérios para determinar se um produto é considerado originário de um dos países membros do Mercosul, bem como a lista de produtos automotivos que estão sujeitos às regras do acordo. Uma das principais normas do Acordo Automotivo do Mercosul é a tributação de produtos

automotivos originários de países não membros do Mercosul. Esses produtos são tributados ao ingressar no território de cada um dos países (MERCOSUL, 2015).

Além disso, o acordo estabelece um sistema de cotas para a importação de produtos automotivos originários de países não membros, com a possibilidade de ampliação dessas cotas em determinadas circunstâncias. É importante mencionar que existem outros acordos bilaterais no setor automotivo entre os países membros do Mercosul. A título ilustrativo, foi estabelecido o Acordo de Complementação Econômica nº 02 entre o Brasil e o Uruguai para disciplinar o comércio de automóveis até a promulgação oficial do Acordo Automotivo do Mercosul.

### 3.2 O ACORDO ECONÔMICO COMPLEMENTAR N. 74 (ACE-74)

A partir de 28 de setembro de 2020, o Acordo Econômico Complementar nº 74 (ACE-74) do Brasil e do Paraguai entrou em vigor. O acordo foi assinado no início de fevereiro do mesmo ano e aguarda processo judicial interno no Brasil. O ACE-74 é um passo significativo para a integração do Brasil e do Paraguai, contemplando agendas econômicas e comerciais com foco na facilitação do comércio e na cooperação aduaneira, aliada aos entendimentos vigentes no âmbito do Mercosul (MERCOSUL, 2020).

O Paraguai é o último país a formalizar um acordo bilateral com o Brasil no âmbito da Associação Latino-Americana de Integração (Aladi), seguindo o ACE-2 com o Uruguai e o ACE-14 com a Argentina. Os destaques do acordo incluem disposições para o comércio automotivo, segundo as quais o Brasil concederá imediatamente ao Paraguai livre comércio de produtos automotivos, e o Paraguai concederá livre comércio imediato aos produtos automotivos brasileiros, sujeitos a tarifas que variam de 0% a 2% (MERCOSUL, 2020).

O Paraguai decidiu aumentar as preferências tarifárias para diversos produtos automotivos durante a liberalização do setor, processo que será concluído até o final de 2022. Os requisitos de origem do acordo se assemelham aos do acordo anterior entre o Brasil e o Mercosul. Até 31 de dezembro de 2023, as autopeças produzidas sob o regime de maquila no Paraguai terão acesso irrestrito ao mercado brasileiro, desde que cumpram os requisitos de origem do acordo (MERCOSUL, 2020).

A partir de 2024, as autopeças produzidas no sistema maquilador entrarão no Brasil respeitando as cotas previstas no acordo. Após oito anos, o Paraguai renunciará a todas as taxas consulares para produtos automotivos brasileiros. No entanto, até que o Mercosul estabeleça um regime automotivo comum, ambas as nações continuarão a aplicar suas atuais

tarifas nacionais sobre produtos automotivos importados de terceiros países. Antes das negociações do regime automobilístico do MERCOSUL, o Paraguai decidiu reavaliar sua política de importação de carros usados. A corrente de comércio em 2019 para o país somou US\$ 650 milhões, sendo US\$ 415 milhões em exportações e US\$ 235 milhões em importações, resultando em um superávit de US\$ 180 milhões para o Brasil.

### 3.3 O PROJETO DE LEI 403/2022

O Projeto de Lei nº 403/2022, de autoria do Senador Irajá (PSD/TO), propõe a concessão de isenção do Imposto sobre Importação para veículos elétricos e híbridos. De acordo com a ementa do projeto, a proposta tem como objetivo incentivar a adoção de tecnologias mais sustentáveis e reduzir a emissão de gases poluentes, contribuindo assim para a preservação do meio ambiente.

Caso aprovado, o PL 403/2022 permitiria a isenção do Imposto sobre Importação para veículos elétricos e híbridos, que atualmente é de 35% para automóveis e pode chegar a até 70% para outros tipos de veículos. Essa medida poderia tornar os veículos elétricos e híbridos mais acessíveis ao consumidor brasileiro, estimulando assim a sua comercialização e a adoção dessas tecnologias mais limpas.

É importante destacar que o PL 403/2022 ainda está em tramitação no Senado Federal e precisa ser aprovado em todas as etapas do processo legislativo antes de entrar em vigor. No momento, a matéria aguarda decisão da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os custos de aquisição de imóveis no Brasil cresceram de maneira significativa a partir de 2020.

Os principais impostos que devem ser pagos na importação de veículos são o Imposto de Importação (II), o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), o Programa de Integração Social (PIS), a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) e o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS).

Devido a esses impostos, o preço dos veículos importados pode ser mais alto do que o dos veículos produzidos no Brasil. No entanto, é importante ressaltar que o valor final do veículo pode variar de acordo com a marca, modelo e ano do carro, além dos impostos que devem ser pagos na importação.

Os impostos estão associados de maneira significativa ao aumento do valor do preço dos veículos automotivos no Brasil. No caso de veículos importados, além dos impostos supracitados, incidem os custos aduaneiros.

Os custos aduaneiros de importação de carros podem variar dependendo do país de origem do veículo, do tipo de carro e de outros fatores relacionados à importação. Os custos aduaneiros de importação de carros podem variar de acordo com diversos fatores, incluindo o país de origem do veículo, o tipo de carro, os impostos e encargos relacionados à importação, além de outros custos como transporte, seguro e inspeção veicular.

Uma das principais críticas aos custos e processos de importação de carros no Brasil é a elevada carga tributária e burocracia envolvida. Os impostos cobrados sobre a importação de veículos, como o Imposto de Importação, o IPI, o PIS, a COFINS e o ICMS, tornam o processo de importação de carros muito caro e desencorajam os consumidores a optarem por essa alternativa.

Há também muita burocracia envolvida no processo, o que pode torná-lo mais demorado e complexo, aumentando ainda mais os custos e a insatisfação dos consumidores. Outra crítica que pode ser feita é a falta de incentivos para a importação de carros mais eficientes e sustentáveis. Os altos impostos cobrados sobre os carros importados desestimulam a entrada de modelos mais modernos e eficientes no mercado brasileiro, o que acaba prejudicando tanto os consumidores quanto o meio ambiente.

A proteção excessiva da indústria automobilística nacional limita a concorrência e impede a entrada de novas marcas e modelos no mercado. Muitas vezes, o processo de

importação de carros pode ser um pouco confuso para os consumidores, especialmente para aqueles que não estão familiarizados com o processo. Isso pode tornar o processo de importação de carros mais difícil e desencorajar os consumidores a optarem por essa opção.

No entanto, existem movimentos de acordos bilaterais e multilaterais, promovidos, parceria com o Mercosul e com o Paraguai, bem como projetos de lei que podem contribuir com a redução dos custos de importação de automóveis, sobretudo modelos híbridos e sustentáveis, como tem acontecido em outros países.

## REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Jair Cabral de. **Regra-matriz de incidência do IPI na importação**. 35 p. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Direito Tributário). Instituto Brasileiro de Estudos Tributários. IBET: Brasília, 2018.

BALEEIRO, Aliomar. **Uma introdução à ciência das finanças**. 17. ed. Revista e atualizada por Hugo de Brito Machado Segundo. Rio de Janeiro: Forense, 2010.

BIDERMAN, Ciro; ARVATE, Paulo Roberto (organizadores). **Economia do setor público no Brasil**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

BNDES. **VISÃO 2035**: Brasil, país desenvolvido Agendas setoriais para o desenvolvimento - Indústria Automotiva. Rio de Janeiro: BNDES, 2023.

BOMFIM, Gilson Pacheco. Não cumulatividade e o regime de crédito no IPI e ICMS. 2016. Revista Jurídica do Centro de Estudos Judiciários. Brasília: CEJ, ano. 20, n. 68, p. 78-88, jan./abr. 2016.

BRASIL. **Código Tributário Nacional (CTN)**. 2. ed. Subsecretaria de Edições Técnicas. Brasília: Senado Federal, 2012.

BRASIL. **Código Tributário Nacional**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L5172.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L5172.htm)>. Acesso em: 20 de abril de 2023.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. 35. ed. Brasília, DF: Senado Federal, 2012b.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>. Acesso em: 20 de abril de 2023.

BRASIL. **Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009**. Administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior. Brasília, DF: Senado Federal, 2009.

BRASIL. **Proposta de Emenda Constitucional nº 45/2019**. Altera o Sistema Tributário Nacional e dá outras providências. Brasília: DF, Presidência da República. 2019.

CAETANO, Valdeci José; VIDIGAL, Hevelliny de Fátima Ferreira. Tributos na importação: análise em uma empresa importadora de veículos no Brasil. **Qualia**: a ciência em movimento. Goiânia: UNIFAN, v. 1, n. 1, p. 16-39, jul./dez. 2015.

CAMPOS, Hélio Sílvio Ourém; SILVA FILHO, Márcio Clemente Lima de Barros e. A incidência do IPI na importação de veículo automotor por pessoa física para uso próprio. 2015. **Revista Jurídica do Centro de Estudos Judiciários**. Brasília: CEJ, ano. 19, n. 65, p. 97-109, jan./abr. 2015.



CARDOSO JR, José Celso (Org.). **A Constituição brasileira de 1988 revisitada: recuperação histórica e desafios atuais das políticas públicas nas áreas econômica e social.** Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasília: IPEA, v. 1, 2009.

COELHO, Fábio Ulhoa. **Curso de direito comercial: direito de empresa.** 19. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2021.

CASSONE, Vittorio. **Direito tributário.** 6. ed. São Paulo: Atlas. 1997.

CORADI, Carlos Alberto Tomé; FRANCO, Sergio Luiz de Oliveira. **Um diagnóstico da questão da importação efetuada por pessoa física e seus reflexos na Receita Estadual do Paraná.** 174 p. Monografia (Especialização em Auditoria Integral). Departamento de Contabilidade, do Setor de Ciências Sociais Aplicadas. Universidade Federal do Paraná. UFPR: Curitiba, 2003.

ETGES, Fernando Tonding. **IPI na importação de veículos por pessoas físicas.** Tribunal Regional Federal da 4ª Região. Revista Doutrina. Porto Alegre: TRF4, v. 2, n. 2, 30 abr. 2015.

GASSEN, Valcir; D'ARAÚJO, Pedro Júlio Sales; PAULINO, Sandra Regina da Fonseca. **Tributação sobre Consumo: o esforço em onerar mais quem ganha menos.** *Sequência*, Florianópolis, n. 66, p. 213-234, jul. 2013.

IRAJÁ, Senador. **Projeto de lei nº 403/2022.** Iniciativa: PSD/TO.

LOPES, Rainey Pacheco. **O imposto sobre Produtos Industrializados na importação por pessoa física para uso próprio.** 2013. *Revista de Finanças Públicas, Tributação e Desenvolvimento.* Rio de Janeiro: RFPTD, v. 2, n. 2, 20 mai. 2014.

MEDEIROS, Felipe Martins. **O imposto sobre bens e serviços na proposta de Emenda Constitucional nº 45/2019: impactos no Sistema Tributário Nacional.** 2019. Monografia (Curso de Bacharel em Direito). Universidade do Sul de Santa Catarina. UNISUL: Florianópolis, 2019.

MERCOSUL. **Acordo Econômico Complementar n. 74.** Assinado em 12 de agosto de 2002. ACORDO AUTOMOTIVO DO MERCOSUL:

MERCOSUL. **Acordo Automotivo do Mercosul.** Assinado em 17 de dezembro de 1994.

MOREIRA, André Mendes. **Não-cumulatividade tributária no Brasil e no mundo: origens, conceito e pressupostos.** Universidade de São Paulo. USP: São Paulo, 2009.

OLIVEIRA, Kamila Mesquita de. **Política de desoneração tributária durante o primeiro governo Dilma Rousseff.** Monografia (Bacharelado em Economia). Universidade Federal do Rio de Janeiro. Instituto de Economia. Rio de Janeiro: UFRJ, 2016.

PALMA, Lucas Matiello. **Sonegação fiscal e a consumação no crime material contra a ordem tributária.** Monografia (Bacharelado em Direito). Universidade de Brasília. Brasília: UNB, 2016.

PAULSEN, Leandro. **Curso de direito tributário**: completo. 4. ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2012.

PIRES, Joyce Cristina Fonseca. **Estudo sobre a importância do microempreendedor individual (MEI) para a redução da informalidade no Brasil**. 2015. Monografia (Bacharel em Ciência Econômicas). Universidade Federal do Paraná. UFPR: Curitiba, 2015.

REGO, M. L.; FAILLACE, J. E. M.. O projeto de implantação da indústria automotiva no Brasil: por uma abordagem sob a ótica da teoria dos stakeholders. *Organizações & Sociedade*, v. 24, n. 81, p. 216–236, abr. 2017. SALOMÃO, Marcelo Viana. **ICMS na Importação**. São Paulo: Atlas, 2000.

REQUIÃO, Rubens. **Curso de direito comercial**: empresa individual e sociedades. 33. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2022.

SANTOS, Júlia Terra Nova dos. Análise da incidência do IPI sobre produtos importados por pessoas físicas para uso próprio. Universidade Federal da Bahia. **Revista de Centro de Estudos e Pesquisas Jurídicas**. Salvador: UFBA, n. 18, p. 199-243, 12 ago. 2016.

SEGRE, Germanet al. (Org). **Manual Prático do Comércio Exterior**. 3.ed. São Paulo: Atlas, 2010.

SILVA, Bernardo José da. **Economia do Setor Público**. 4. ed. Palhoça: Unisul Virtual, 2007.

SILVA, Vítor Marques Vieira da. **A distribuição de renda de acordo com a matriz tributária brasileira: tributação sustentável como forma de justiça fiscal**. Monografia (Curso de Graduação em Direito). Universidade de Brasília. UNB: Brasília, 2011.

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Apelação nº 501773 AgR**, presidida pelo Ministro EROS GRAU, Turma 2, Sentença proferida em 24 de junho de 2008, publicada no DJe em 15 de agosto de 2008.

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Apelação nº 550170 AgR**, presidida pelo Ministro RICARDO LEWANDOWSKI e classificada na 1ª Turma, foi julgada em 07.06.2011. A sentença foi publicada oficialmente no DJe em 04.08.2011.

UNIAO EUROPEIA. **Relatorio Especial**: Infraestruturas de carregamento de veículos elétricos: há mais postos de carregamento, mas a implantação desigual complica as viagens pela UE. Autor desconhecido. Data desconhecida. Disponível em: [https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR21\\_05/SR\\_Electrical\\_charging\\_infrastructure\\_PT.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR21_05/SR_Electrical_charging_infrastructure_PT.pdf). Acesso em: 12 de abril de 2023.

VAZQUEZ, José Lopes. **Comércio Exterior Brasileiro**. 8.ed. São Paulo: Atlas, 2007.

VERISSIMO, Desempenho da indústria automobilística brasileira no período 2000-2012: uma análise sobre a hipótese de desindustrialização setorial. **Econ. soc.**, vol. 24, n. 1, p. 1-10, jan-ab, 2015.

---

## TERMO DE AUTENTICIDADE DO TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

Eu, Ricardo Garcia Honora  
discente regularmente matriculado(a) na disciplina TCC II, da 10ª etapa do curso de Direito, matrícula nº 41838262, período 10º, turma T e N, tendo realizado o TCC com o título: Análise da tributação de Importações de Automóveis no Brasil  
sob a orientação do(a) Professor(a) Luiz Gustavo Friggi Rodrigues  
declaro para os devidos fins que tenho pleno conhecimento das regras metodológicas para confecção do Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), informando que o realizei sem plágio de obras literárias ou a utilização de qualquer meio irregular.

Declaro ainda que, estou ciente que caso sejam detectadas irregularidades referentes às citações das fontes e/ou desrespeito às normas técnicas próprias relativas aos direitos autorais de obras utilizadas na confecção do trabalho, serão aplicáveis as sanções legais de natureza civil, penal e administrativa, além da reprovação automática, impedindo a conclusão do curso.

São Paulo, 11 de Maio de 2023 .

DocuSigned by:

*Ricardo Garcia Honora*

46424AED73BE448...

**Assinatura do discente**