

# ANÁLISE DA TRIBUTAÇÃO NA IMPORTAÇÃO DE VEÍCULOS NO BRASIL ADVINDOS DA ARGENTINA, DO MÉXICO E DO JAPÃO E SUAS CONSEQUÊNCIAS

Daniella Bontorin Waller<sup>1</sup>

Luã Júnior da Conceição Pires<sup>2</sup>

Stephany Ellen do Nascimento Ferreira<sup>3</sup>

Antoninho Caron<sup>4</sup>

## RESUMO

A globalidade trouxe uma nova fase para o comércio, pois as negociações passaram a acontecer em níveis globais. A globalidade é composta por diferentes fatores e nesse tocante, propõem-se a análise da tributação incidente na importação de veículos no Brasil vindos da Argentina, do México e do Japão e suas consequências, considerando a influência das medidas protecionistas brasileiras, acordos automobilísticos entre esses países, acordos comerciais, relações de comércio entre países do mesmo bloco econômico, entre outros. Portanto, o objetivo desta pesquisa é analisar a tributação incidente sobre a importação de veículos de forma a evidenciar a carga tributária suportada pelas importadoras e consumidores brasileiros. Dessa forma, após o levantamento documental e exploratório-descritivo das políticas protecionistas e carga tributária incidente sobre negócios comerciais do Brasil com a Argentina, México e o Japão realizou-se um estudo de caso simulando o valor que seria pago pelo bem de consumo pelo importador e pelo consumidor brasileiro. Ainda, compararam-se as análises para verificar semelhanças e diferenças que orientam a realização dos

<sup>1</sup> Especialista em Direito Tributário pelo Instituto Brasileiro de Estudos Tributários (IBET). Graduada em Direito pela Unicritiba – Centro Universitário Curitiba. Graduada do curso de Ciências Contábeis da FAE Centro Universitário. *E-mail*: dbontorin.adv@gmail.com

<sup>2</sup> Graduando do curso de Ciências Contábeis da FAE Centro Universitário. *E-mail*: luajconceicao@hotmail.com

<sup>3</sup> Especialista em MBA em Auditoria Integral pela Universidade Federal do Paraná (UFPR). Administradora pela Universidade Federal do Pará (UFPA). Graduada do curso de Ciências Contábeis da FAE Centro Universitário. *E-mail*: stephany\_ellen@yahoo.com.br

<sup>4</sup> Orientador da pesquisa. Doutor em Engenharia de Produção pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Mestre em Desenvolvimento Econômico pela Universidade Federal do Paraná (UFPR). Professor associado da FAE Centro Universitário. *E-mail*: acaron@fae.br

negócios do Brasil com estes três países. Como resultado das análises, verificou-se que a carga tributária incidente em veículos vindos do Japão é maior em comparação com a Argentina e o México. Tal fato se deve à ausência de acordo automobilístico entre o Japão e o Brasil, pois observou-se que os acordos que o Brasil tem com a Argentina e o México estabelecem vantagens de comércio entre os países, seja na isenção de alguns impostos e taxas ou na redução da taxa de determinados impostos.

Palavras-chave: Importação.; Tributação; Veículo; Setor Automotivo; Acordos Comerciais.

## INTRODUÇÃO

O Plano Brasil Maior, difundido a partir de agosto de 2011, é, segundo o Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC), uma nova política industrial, tecnológica e de comércio exterior do governo federal brasileiro. Seu lema “Inovar para competir, competir para crescer” nos revela o incentivo à inovação e à produção nacional a fim de impulsionar a competitividade nos mercados interno e externo (Almeida, 2011).

Como parte integrante do Plano Brasil Maior fora instituído o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores, o INOVAR-AUTO, com vigência de 2013 a 2017, que, segundo o art. 40 da Lei nº 12.715/2012, tem por objetivo “apoiar o desenvolvimento tecnológico, a inovação, a segurança, a proteção ao meio ambiente, a eficiência energética e a qualidade dos automóveis, caminhões, ônibus e autopeças”.

O programa, visando aumentar a competitividade no setor automotivo, produção de veículos mais seguros e econômicos, entre outros, instituiu benefícios tributários orientados a “novos investimentos, à elevação do padrão tecnológico dos veículos e de suas peças e componentes e à segurança e eficiência energética veicular”, tais benefícios são: i. Crédito presumido do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) de até 30 pontos percentuais; e, ii. Crédito presumido de IPI referente a gastos em pesquisa e desenvolvimento e a investimentos em tecnologia industrial básica, engenharia de produção e capacitação de fornecedores (Portal INOVAR-AUTO).

Em vista disso, o Presidente da Associação Brasileira das Empresas Importadoras e Fabricantes de Veículos Automotores (ABEIFA), José Luiz Gandini esclareceu, conforme ABEIFA (2017), que o programa deixou claro o intuito de refrear o setor de veículos importados com a aplicação da majoração do IPI em 30%, conforme exposto acima, e a cota de 4.800 unidades/ano comercializadas, que as empresas importadoras deveriam cumprir.

Portanto, desde o lançamento do programa, aliado a crise mundial de 2011 e a recessão econômica pela qual o Brasil vem passando, as vendas de veículos importados sofreram queda. Os dados mais recentes da ABEIFA mostram que em setembro/17 o setor registrou baixa de 15,7% em comparação a agosto/17, 13,6% se comparado a setembro/16 e 22,1% no acumulado do ano. Espera-se que com o fim do INOVAR-AUTO em 31 de dezembro de 2017 o setor reinicie seu processo de recuperação.

No âmbito brasileiro, conforme Gabriel et al. (*apud* Fauth, Morais e Clezar, 2009) existem poucos estudos aprofundados na análise da demanda de veículos no mercado interno. Porém, conforme exposto acima, após medidas protecionistas adotadas pelo governo, houve uma sensibilização no setor automotivo, sobretudo no que diz respeito aos veículos importados em virtude da oneração do IPI.

Dessa forma, entende-se a suma relevância do estudo sobre a tributação incidente em tais produtos, pois a forma como se dá esses negócios internacionais, no caso do presente estudo, impacta tanto empresários quanto consultores, importadores, consumidores e servirá de subsídio para análise de pesquisadores sobre as influências de acordos comerciais entre países e comércio entre países de um mesmo bloco econômico.

Nesse sentido, a presente pesquisa tem como pergunta: Quais os tributos que incidem nas importações de automóveis no Brasil oriundos da Argentina e do Japão? Quais as semelhanças e as diferenças que orientam a realização dos negócios do Brasil com a Argentina, com o México e com o Japão?

Além disso, o objetivo geral deste trabalho é analisar a tributação incidente sobre a importação de veículos no Brasil advindos da Argentina, México e do Japão, de forma a evidenciar a carga tributária suportada pelas importadoras e consumidores brasileiros. Os objetivos específicos do trabalho são:

- analisar a atual política para o setor automobilístico do Brasil e os acordos de comércio do Brasil com a Argentina, México e o Japão;
- identificar e mensurar a conjuntura atual da tributação incidente na importação de veículos;
- comparar a carga tributária suportada pelas importadoras e consumidores brasileiros na aquisição de veículos importados da Argentina, do México e do Japão.

O trabalho está organizado em cinco seções, incluindo esta breve introdução. A segunda seção apresenta a revisão teórica, dividida entre as medidas protecionistas brasileiras, acordos de comércio entre os blocos econômicos e os acordos do Brasil com a Argentina, o México e o Japão. A terceira seção expõe os procedimentos metodológicos utilizados. A quarta seção discorre sobre a discussão dos resultados encontrados e a quinta seção contém as considerações finais.

## 1. REVISÃO DA LITERATURA

Conforme mencionado anteriormente, este tópico tratará das medidas protecionistas brasileiras, dos blocos econômicos e dos acordos entre Brasil e Argentina, Japão e México (gerais e automotivos).

### 1.1 MEDIDAS PROTECIONISTAS BRASILEIRAS

Entende-se o termo globalidade para marcar uma nova era do comércio. Segundo bem acentuam Orsi, Bertoia e Barbosa-Lima:

O desafio da globalização é conseguir uma síntese que seja aceitável para qualquer região e, acima de tudo, desenvolver um sistema que leve em conta especificidades culturais e históricas. O comportamento dos consumidores difere não só em mercados distintos, mas também em segmentos diversos de um mesmo mercado.

No contexto da globalização, as medidas protecionistas adotadas pelos governantes para favorecer as atividades econômicas internas de seu país (que visa reduzir e dificultar a importação de produtos, bem como a concorrência estrangeira) não são vistas com bons olhos. A teoria do protecionismo é praticada pelos países, em maior ou menor grau.

No Brasil, tem-se acompanhado a evolução e expansão dos fluxos comerciais internacionais devidos, sobretudo, pela criação da Organização Mundial do Comércio (OMC). Outros fatores foram importantes para o crescimento destes fluxos, como, por exemplo, os esforços de países-membros na adoção, prática e continuidade de acordos, favorecendo o livre comércio internacional.

Conforme divulgado pela OMC em avaliações para 2017, o Brasil reduziu a taxa de novas medidas protecionistas adotadas pelo governo, sendo a menor em dez anos e líder entre as economias que mais adotaram medidas de abertura.

Apesar da significativa redução do protecionismo, a OMC demonstra preocupação para os próximos anos. Isso porque, nem todos os países-membros seguiram a mesma direção.

Dentre as principais medidas protecionistas adotadas pelo Brasil encontram-se: a defesa comercial (salvaguardas, *dumping* e subsídio); as barreiras comerciais; e, as políticas internas.

Dentro das medidas de defesa comercial está (i) a salvaguarda, que nada mais é que um recurso utilizado pelo produtor para proteger-se de eventuais concorrências

desleais; (ii) o *dumping*, que se dá através da exportação de um produto para o Brasil com preço (preço de exportação) inferior àquele praticado para produto semelhante nas vendas em seu mercado interno (valor normal); e, (iii) o subsídio, que consiste na concessão de um benefício que atribui vantagem ao exportador. Para cada uma dessas medidas existe um instrumento de defesa comercial que visa neutralizar seus efeitos (medidas de salvaguarda, *antidumping* e compensatórias).

As barreiras comerciais, por sua vez, podem ser divididas em (i) tarifárias ou alfandegárias; (ii) não tarifárias; ou, (iii) técnicas. As primeiras visam à proteção das mercadorias através de alíquotas de imposto de importação (II), taxas diversas e valoração aduaneira; a segunda tem como objetivo principal a limitação de mercadorias por determinado país (quotas ou anuências prévias para importação); e, por fim, a terceira, são as normas e regulamentos técnicos, regulamentos sanitários, fitossanitários e de vigilância animal (por exemplo).

## 1.2 BLOCOS ECONÔMICOS

Os blocos econômicos podem ser definidos como associações criadas entre países, com o objetivo de estabelecer relações econômicas entre si. O surgimento destas associações se dá pela constante competição de economias, das quais buscam sempre o crescimento. Essas relações têm se tornado cada vez mais frequentes no mercado mundial, isso porque se vê necessário acompanhar o ritmo acelerado dos países.

Para a classificação dos blocos são definidos quatro estágios que podem ser chamados também de zonas integradas ou tipos de blocos: área de livre comércio; união aduaneira; mercado comum; e, união econômica.

Entre os principais blocos econômicos do mundo, pode-se citar: União Europeia (UE), Comunidade dos Estados Independentes (CEI), North America Free Trade Agreement ou Tratado Norte-Americano (NAFTA), Cooperação Econômica da Ásia e do Pacífico (APEC), e, MERCOSUL.

Uma das ideias principais dos blocos econômicos é a de facilitação de comércio entre os países, desta forma, é comum que se criem acordos entre países e blocos econômicos (formados pela união de mais de um país).

## 1.3 ACORDOS DO BRASIL COM A ARGENTINA, O MÉXICO E O JAPÃO

### 1.3.1 Argentina

O Brasil internalizou o Acordo de Complementação Econômica (ACE-14), assinado em 1990 entre os dois países (Decreto nº 60/91). O ACE-14 incorporou os 24 protocolos assinados anteriormente e foi referencial para a criação do MERCOSUL.

Após a assinatura o ACE-14 houve a incorporação de diversos protocolos no sentido de realizar a manutenção do acordo. Dentre eles, destaca-se o 30º protocolo adicional que estabeleceu um Acordo sobre Política Automotiva Comum entre o Brasil e a Argentina em 2001. Sua última alteração se deu através do 38º protocolo adicional internalizado no Brasil pelo Decreto nº 6.500/08.

### 1.3.2 Japão

As relações diplomáticas estabelecidas entre os dois países iniciaram-se em novembro de 1895 mediante a assinatura do Tratado de Amizade, de Comércio e de Navegação. Até este marco, ambos os países ignoravam-se, tendo em vista que suas esferas de ação não se relacionavam.

Apesar do esforço em estabelecer acordos comerciais entre Brasil e Japão, não há, hoje, nenhum acordo vigente entre os dois países (nem geral, nem automotivo).

### 1.3.3 México

Tanto o Brasil quanto o México têm buscado, nos últimos anos, estreitar suas relações comerciais por meio de acordos que intentam reduzir, quando não extinguir, impostos e tarifas de importação, comuns entre os dois países.

No início dos anos 2000, até meados de 2002, foi assinado, na reunião da Cúpula do Mercosul, em Buenos Aires, o Acordo de Complementação Econômica nº 54 (ACE-54), entre o Mercosul e o México, no âmbito do Aladi. Esse acordo inclui os acordos da área automotiva, que estão amparados no Acordo de Complementação Econômica nº 55 (ACE-55).

O Acordo que estabelece preferências fixas entre Brasil e México (ACE-53) foi firmado em 2002, e determina a eliminação ou redução de tarifas de importação

no comércio entre os dois países e tem como característica principal a concessão de margens de preferências recíprocas, ou seja, possibilidade de concessão de benefícios iguais aos dois países (na comercialização das mesmas mercadorias).

## 2. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

### 2.1 CLASSIFICAÇÃO DA PESQUISA

Para Gil (2002), a pesquisa exploratória é pertinente, pois proporciona o aprimoramento de ideias e a busca de informações de forma mais profunda sobre determinado assunto. A pesquisa descritiva, por sua vez, procura descrever as “características de determinada população ou fenômeno”.

Dessa forma, os objetivos da presente pesquisa podem ser classificados como exploratório e descritivo. Primeiro por se tratar de um estudo onde se buscou realizar um levantamento bibliográfico sobre as políticas do setor automobilístico brasileiro e acordos comerciais na importação de veículos; e, através desse levantamento, por procurar descrever as semelhanças e as diferenças que orientam a realização dos negócios do Brasil com a Argentina, México e o Japão.

A abordagem do problema foi a quantitativa visando realizar um levantamento da tributação na importação de veículos oriundos da Argentina, do México e do Japão no mercado nacional brasileiro mediante a verificação de acordos comerciais, além de políticas de protecionismo e barreiras tributárias e não tributárias. Pois, a abordagem qualitativa detém-se em obter dados descritivos sobre processos pelo contato do pesquisador com a situação estudada a fim de conseguir entender os fenômenos conforme a perspectiva dos envolvidos na situação observada. Além disso, a abordagem qualitativa torna-se indispensável uma vez que a presente pesquisa classifica-se como exploratória e descritiva no intuito de permitir o aprofundamento necessário na procura de informações e dados necessários ao desenvolvimento da pesquisa. Ainda, a abordagem quantitativa considera que tudo pode ser quantificável, ou seja, traduzir em números as informações coletadas a fim de analisá-las.

Portanto, como objeto de investigação considera-se o setor automotivo brasileiro com referência a tributação incidente sobre veículos importados consumidos pelas importadoras e consumidores brasileiros. Também, escolhe-se veículos importados da Argentina, e do México e do Japão a fim de analisar a correlação entre os impostos pagos na importação dos veículos e os acordos comerciais existentes entre o Brasil e tais países.

## 2.2 PROCEDIMENTOS TÉCNICOS

A investigação científica depende de um “conjunto de procedimentos intelectuais e técnicos” para que seus objetivos sejam atingidos: os métodos científicos (Gil, 1999). Os procedimentos técnicos escolhidos foram: estudo de caso através da simulação, comparação e documental.

Conforme Gil (2002) o estudo de caso servia somente para estudos de natureza exploratória, hoje em dia, porém, é considerado o método mais adequado para o estudo de ocorrências atuais inseridas no contexto real. A investigação através do estudo de caso considera uma busca profunda de um item, por exemplo, onde se procura um amplo e detalhado conhecimento, Portanto, aliado a classificação exploratória e descritiva definimos como método o estudo de caso através da simulação de cenários de aquisição de veículos importados e as tributações incidentes destes oriundos da Argentina, do México e do Japão. Cabe ressaltar que, entende-se a fragilidade de análise com vistas ao escopo da pesquisa, por esse motivo não se incorre em generalizações quanto aos resultados obtidos.

Além disso, segundo Lakatos (2017) o método de comparação é empregado em estudos de setores, no caso da presente pesquisa, será realizada uma comparação entre a importação de um veículo da Argentina, um do México e um do Japão, de acordo com a simulação realizada, a fim de observar como se dá os diferentes acordos comerciais do Brasil com esses países e mensurar as semelhanças e diferenças no volume de tributos pagos pelas importadoras e consumidores brasileiros. Ou seja, através desse método pode-se analisar os elementos presentes nos acordos comerciais, além de possibilitar, através do método documental, a explicação de diferentes vínculos entre o Brasil e a Argentina, México e o Japão.

O método documental, conforme Gil (2002) difere-se do levantamento bibliográfico, pois toma pesquisas e materiais que ainda não receberam um tratamento analítico ou que não foram analisados conforme os objetivos de pesquisas já existentes sobre o tema. Destaca-se que durante esta pesquisa não foram identificados estudos com objetivos semelhantes.

## 3. DESENVOLVIMENTO: DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

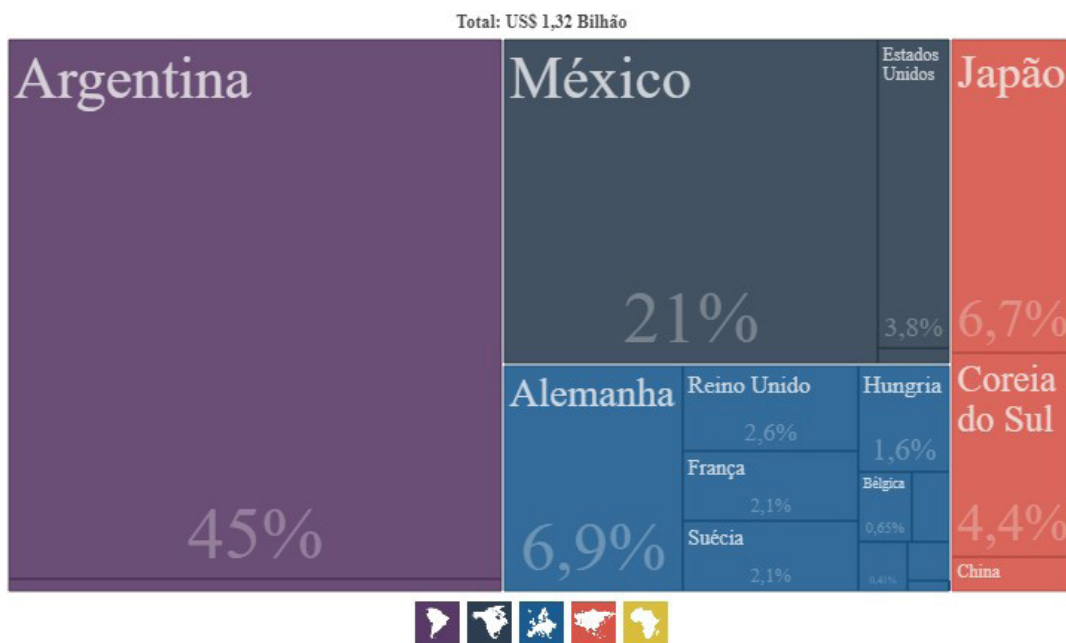
Conforme esperado, o setor automotivo de importação de veículos vem crescendo em 2018. O cenário é resultado do fim da sobretaxa de 30% do IPI sobre os automóveis importados. Agora, o governo brasileiro prepara o novo programa automotivo, o Rota 2030.



Dados divulgados pelo MDIC apontam um crescimento de 48% do setor, onde foram importados em torno de 51,8 mil veículos no primeiro trimestre de 2018 contra 34,3 mil no mesmo período de 2017. Conforme informado pelo MDIC, a elevação se deu pelo aumento das compras internas, onde a origem são países que já possuem acordo automotivo com o Brasil, como Argentina e México, não gerando assim alíquota adicional.

Ainda de acordo com o MDIC, observa-se que os automóveis de passageiros representam 2,43% nas importações totais de janeiro a abril de 2018, se tornando assim o 7º colocado no ranking de produtos importados no país. Abaixo, visualiza-se a representatividade dos países parceiros no fornecimento de veículos agrupados por continentes.

FIGURA 1 – Origens agrupadas por continentes



\*Variações em relação ao mesmo período do ano anterior.

FONTE: MDIC. Comex Vis: Principais Produtos Importados.

Com a importância que estes dados representam, o presente trabalho se propôs a analisar, comparativamente, a carga tributária incidente sobre a importação de veículos advindos da Argentina, México e Japão. Para isto, selecionou-se a categoria sedã médio, tendo em vista que o Brasil importa veículos dessa categoria destes três países.

O custo de aquisição foi estimado em US\$ 12 mil, e considerando que a cotação do dólar comercial (em 21/05/2018) é de R\$ 3,75, o custo, em reais, é de R\$ 45 mil. Para que a comparação da carga tributária se apresente de forma mais evidente, utilizou-se o mesmo custo de aquisição na importação de veículos de todos os países analisados.

O valor dos tributos incidentes sobre a importação foi encontrado do produto da base de cálculo *versus* alíquota, com base na legislação pátria vigente aplicável a cada um deles, bem como nos acordos de cooperação econômica entre o Brasil e os demais países analisados, quando existente.

A seguir, o resumo da composição da base de cálculo e a quantificação da alíquota de cada um destes tributos:

TABELA 1 – Composição da base de cálculo e alíquota dos tributos

<b>Tributo</b>	<b>Base de Cálculo</b>	<b>Aliquota</b>
II	Valor aduaneiro	35%
IPI	Valor aduaneiro + II	25%
PIS	Valor aduaneiro	2,1%
Cofins	Valor aduaneiro	9,65%
IOF	Valor, em moeda nacional, da operação de câmbio	0,38%
AFRMM	Remuneração do transporte aquaviário	25%
ICMS	Valor aduaneiro + II + IPI + IOF + PIS + Cofins + quaisquer outros impostos, taxas, contribuições e despesas aduaneiras.	18%

FONTE: Os autores (2018)

Importante que se destaque que a análise comparativa não abrange as demais despesas e custos operacionais, vez que estes valores variam de acordo com a operação comercial pactuada entre as partes.

A comparação efetuada abrange, respeitadas as singularidades de cada país analisado: (i) o custo de aquisição; (ii) os tributos incidentes sobre a operação de importação; (iii) outros impostos e taxas aplicáveis; e, (iv) margem de lucro estimada (18%). Com isto exposto, segue abaixo o demonstrativo dos cálculos:

TABELA 2 – Demonstrativo de Cálculos

	MÉXICO		ARGENTINA		JAPÃO	
	Aliquota	Valores	Aliquota	Valores	Aliquota	Valores
<b>Custo de Aquisição</b>	-	<b>45.000,00</b>	-	<b>45.000,00</b>	-	<b>45.000,00</b>
II	0%	-	0%	-	35%	15.750,00
IPI	25%	11.250,00	25%	11.250,00	25%	15.187,50
PIS	2,10%	945,00	2,10%	945,00	2,10%	945,00
COFINS	9,65%	4.342,50	9,65%	4.342,50	9,65%	4.342,50
Outros Imposto e Taxas*	-	1.606,00	-	356,00	-	1.606,00
ICMS (PR)	18%	13.860,77	18%	13.586,38	18%	18.182,41
<b>Aliquota Efetiva e Total dos Impostos</b>	<b>67,55%</b>	<b>30.398,27</b>	<b>66,94%</b>	<b>30.123,88</b>	<b>120,91%</b>	<b>54.407,41</b>
<b>Outros impostos e taxas</b>		<b>1.606,00</b>		<b>356,00</b>		<b>1.606,00</b>
IOF	0,38%	171,00	0,38%	171,00	0,38%	171,00
Taxa SISCOMEX (por DI)	-	185,00	-	185,00	-	185,00
AFRMM	25%	1.250,00	-	-	25%	1.250,00
Valor do automóvel (com impostos e taxas)	-	<b>77.004,27</b>	-	<b>75.479,88</b>	-	<b>101.013,41</b>
Margem de Lucro da Importadora	18%	13.860,77	18%	13.586,38	18%	18.182,41
<b>Valor do automóvel (consumidor final)</b>		<b>90.865,04</b>		<b>89.066,26</b>		<b>119.195,82</b>
<b>Percentual de impostos s/ valor final</b>		<b>33,45%</b>		<b>33,82%</b>		<b>45,65%</b>

FONTE: Os autores (2018)

Considerando o valor do automóvel destinado ao consumidor final, observa-se, do comparativo acima, que os veículos sedã médio advindos do Japão são mais caros que os automóveis da mesma categoria, importados da Argentina ou do México. Em pontos percentuais, o veículo japonês é 25,28% mais oneroso do que o veículo argentino e 23,77% mais oneroso do que o mexicano.

Isto se deve, primordialmente, à ausência de acordo entre Brasil e Japão, seja este específico (automobilístico) ou geral (de cooperação econômica). Desta forma, quando se trata de importação do Japão, não há redução da alíquota do II na entrada do produto no território nacional, conforme acontece com os outros dois países.

Conforme mencionado em capítulos anteriores, o 38º Protocolo Adicional do ACE-14, no caso da Argentina, e o ACE-55, no caso do México, estabelecem redução à zero da alíquota incidente sobre o II.

Isto impacta não somente o cálculo do próprio II, mas também o devido a título de IPI e ICMS, tendo em vista que o II compõe a base de cálculo destes outros impostos.

Desta forma, verificou-se que a alíquota efetiva de toda a carga tributária incidente sobre a importação de veículos advindos do Japão é de 120,91%, com relação a seu custo de aquisição. Este percentual é 44,63% superior à alíquota efetiva da Argentina, que alcançou 66,94% do custo de aquisição do veículo, e 44,13% superior à alíquota efetiva do México, que alcançou 67,55% de seu custo de aquisição.

Destaca-se que estes percentuais (de alíquota efetiva da carga tributária incidente) não abrangem outros impostos, taxas e despesas operacionais que, eventualmente, venham a incidir na operação.

Dentre estes outros impostos e taxas, os únicos que foram quantificados, com base nas estimativas mencionadas acima, foram o IOF, a taxa SISCOMEX e o AFRMM, que compuseram a base de cálculo do ICMS.

O 2º Protocolo Adicional do ACE-14 estabelece isenção do AFRMM sobre as importações advindas da Argentina. Portanto, nos casos em que a mercadoria de origem argentina adentrar o território nacional via marítima, esta taxa não será devida.

Desta forma, observa-se uma sutil diferença entre o valor final do automóvel advindo da Argentina daquele proveniente do México. Considerando as bases estimadas pelos autores do presente trabalho, verificou-se que o valor final do veículo importado da Argentina é, aproximadamente, 2% mais barato que o veículo importado do México.

Destaca-se, no entanto, que essa diferença varia de acordo com o valor da remuneração do frete contratado (base de cálculo do adicional), quando existente.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

No presente estudo, com o objetivo de analisar a tributação incidente sobre a importação de veículos advindos da Argentina, México e Japão, de forma a quantificar a carga tributária suportada pelos importadores e consumidores brasileiros, fora entendido o cenário automobilístico nacional, bem como dos demais países em estudo, além de, examinar as medidas protecionistas brasileiras e atual conjuntura política, acordos internacionais e as consequências atribuídas aos devidos processos comerciais.

O setor automotivo tem papel fundamental na estrutura industrial mundial. Devido sua construção, torna-se um setor cujo desempenho pode afetar de forma significativa a produção de outros setores da indústria, como por exemplo, produção de aços e derivados, metal, artigos de plástico e borracha, máquinas e equipamentos e materiais eletrônicos. Nota-se que a indústria automobilística está ligada diretamente ao avanço tecnológico e inovação.

O órgão responsável pela orientação e fiscalização do comércio entre países é a OMC. Para que o comércio exterior se desenvolva de forma ordenada, e que os aspectos econômicos sejam respeitados, a OMC monitora os atos protecionistas ditados pelos países associados. Este órgão visa a liberalização do comércio internacional para que haja maior desenvolvimento e avanço econômico. No Brasil, o DECOM, é a autoridade encarregada para fins de investigações de defesa comercial. Este departamento atua com alguns recursos e medidas para que haja a melhor aplicação das medidas protecionistas.

A partir do entendimento do setor automotivo, bem como as relações comerciais internacionais que permeiam a atividade, conseguimos coletar dados que permitem identificar os aspectos econômicos e tributários para a realização da análise, objetivo do presente estudo. Para tanto, foi utilizado nos cálculos um custo de aquisição estimado, conforme categoria do automóvel, previamente definida. Além disso, buscou-se os tributos aplicáveis no devido processo de importação, são eles: II, IPI, PIS, Cofins, IOF, AFRMM, e ICMS.

Levando-se em consideração esses aspectos, verificou-se através das análises e cálculos, a importância dos acordos econômicos internacionais, visto que, os mesmos se tornam um diferencial na estruturação tributária, e conseqüentemente na formação de preço do produto, dado sua entrada em território nacional. Além disso, é possível observar a complexidade que se dá ao processo de importação de produtos no Brasil, quando o mesmo envolve diversos fatores dependentes das políticas internas, que por sua vez encontram-se defasadas.

Muito se discute no Brasil sobre a grande taxaço dos produtos importados, que decorrem em altos preços e dificultam o acesso a produtos internacionais, que por

diversas vezes são vistos como de qualidade superior ao que produzimos. Acontece que, essas discussões transcorrem como herança aos consumidores brasileiros e nota-se diversas repetições sobre como é complexo fazer negócios globais por aqui. Fica evidente que, muito além da cooperação internacional vê-se necessária a revisão das políticas internas do país, sejam elas industriais e macroeconômicas, para que a partir destas, haja menor grau de risco para os investimentos e parcerias internacionais.

Portanto, como sugestão para futuras pesquisas, indica-se o estudo e acompanhamento de acordos dos quais o Brasil faz parte, e aquele que o mesmo pretende estabelecer, bem como, a análise de como os acordos internacionais influenciam o mercado global. Além disso, recomenda-se também, analisar a correlação das políticas internas nacionais como incentivo a criação e manutenção de acordo, a fim de entender as medidas que o país estabelece para o desenvolvimento comercial.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. Decreto nº 4.383, de 23 de setembro de 2002. Dispõe sobre a execução do Acordo de Complementação Econômica no 53, entre os Governos da República Federativa do Brasil e dos Estados Unidos Mexicanos, de 3 de julho de 2002. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 24 set. 2002. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/2002/D4383.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/D4383.htm)>. Acesso em: 21 maio 2018.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 4.458, de 5 de novembro de 2002. Dispõe sobre a execução do Acordo de Complementação Econômica nº 55, entre os Governos da República Federativa do Brasil, da República Argentina, da República do Paraguai, da República Oriental do Uruguai e dos Estados Unidos Mexicanos, de 27 de setembro de 2002. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 6 nov. 2002. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/2002/D4458.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/D4458.htm)>. Acesso em: 20 maio 2018.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 6.500, de 2 de julho de 2008. Dispõe sobre a execução do Trigésimo Oitavo Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica no 14, entre os Governos da República Argentina e da República Federativa do Brasil, relativo ao Acordo sobre a Política Automotiva Comum. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 3 jul. 2008. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2008/Decreto/D6500.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Decreto/D6500.htm)>. Acesso em: 5 nov. 2017.

BRANCO, M. Novo programa automotivo terá incentivo igual para indústria local e importador. **EBC Agência Brasil**, Brasília, set. 2017. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2017-09/novo-programa-automotivo-tera-incentivo-igual-para-industria-local-e>>. Acesso em: 30 out. 2017.

BRASIL. Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços. **Balança comercial brasileira**: países e blocos. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/index.php/comercio-exterior/estatisticas-de-comercio-exterior/balanca-comercial-brasileira-mensal-2>>. Acesso em: 20 maio 2018.

\_\_\_\_\_. **Barreiras comerciais**. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/index.php/comercio-exterior/negociacoes-internacionais/803-barreiras-comerciais>>. Acesso em: 04 out. 2017.

\_\_\_\_\_. **Brasil – Argentina (ACE-14)**. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/index.php/comercio-exterior/negociacoes-internacionais/132-acordos-dos-quais-o-brasil-e-parte/1818-acordos-brasil-argentina-ace-14>>. Acesso em: 5 nov. 2017.

\_\_\_\_\_. **Brasil e Argentina renovam acordo automotivo por mais quatro anos**. 2017. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/noticias/1611-brasil-e-argentina-renovam-acordo-automotivo-por-mais-quatro-anos>>. Acesso em: 5 nov. 2017.

\_\_\_\_\_. Sistema de Acompanhamento do Inovar Auto. **Conheça o Inovar-Auto**. Disponível em: <[http://inovarauto.mdic.gov.br/InovarAuto/public/inovar.jspx?\\_adf.ctrl-state=3ik4gq4cg\\_9](http://inovarauto.mdic.gov.br/InovarAuto/public/inovar.jspx?_adf.ctrl-state=3ik4gq4cg_9)>. Acesso em: 30 out. 2017.

\_\_\_\_\_. **Defesa Comercial**. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/index.php/comercio-exterior/defesa-comercial/145-o-que-e-defesa-comercial>> Acesso em: 28 out. 2017.

\_\_\_\_\_. **Mercosul – Mercado Comum do Sul**. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/index.php/comercio-exterior/negociacoes-internacionais/799-mercosul-mercado-comum-do-sul>>. Acesso em: 03 out. 2017.

\_\_\_\_\_. **OMC – Organização Mundial do Comércio**. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/index.php/comercio-externo/negociacoes-internacionais/805-omc-organizacao-mundial-do-comercio>> Acesso em: 28 out. 2017.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Japão**. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/ficha-pais/5284-japao>>. Acesso em: 5 nov. 2017.

COMEX DO BRASIL. **O novo cenário do protecionismo global e os impactos para o Brasil**. 2017. Disponível em: <<https://www.comexdobrasil.com/o-novo-cenario-do-protecionismo-global-e-os-impactos-para-o-brasil>>. Acesso em: 03 nov. 2017.

EBC AGÊNCIA BRASIL. **Importação de automóveis cresce 48% após fim do Inovar Auto**. 2018. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2018-04/importacao-de-automoveis-cresce-48-apos-fim-do-inovar-auto>>. Acesso em: 19 maio 2018.

FRANCISCO, W. de C. e. Formação de blocos econômicos. **Brasil Escola**. Disponível em <<http://brasilecola.uol.com.br/geografia/formacao-blocos-economicos.htm>>. Acesso em: 04 nov. 2017.

ORSI, A.; BERTOIA, N.; BARBOSA-LIMA, M. **Gestão internacional de recursos humanos**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2015.

PENA, R. F. A. O que é Bloco Econômico? **Brasil Escola**. Disponível em <<http://brasilecola.uol.com.br/o-que-e/geografia/o-que-e-bloco-economico.htm>>. Acesso em: 04 nov. 2017.

PONCHIROLLI, O. **Ética e responsabilidade social empresarial**. Curitiba: Juruá, 2017.