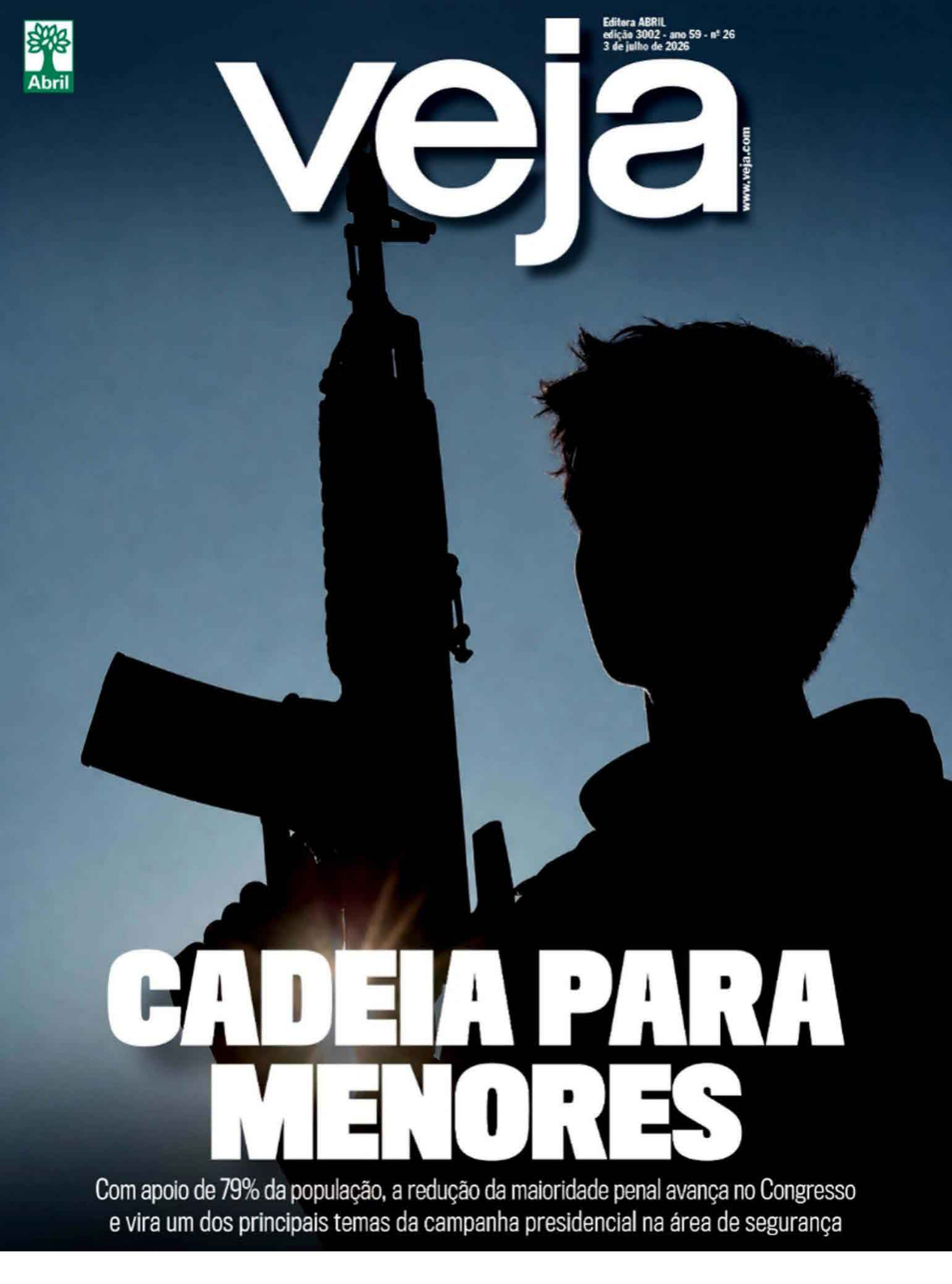
Editora ABRIL
edição 3002 - ano 59 - nº 26
3 de julho de 2026
veja
www.veja.com



CADEIA PARA MENORES

Com apoio de 79% da população, a redução da maioridade penal avança no Congresso e vira um dos principais temas da campanha presidencial na área de segurança

UMA DISPUTA DESIGUAL

Medidas como a recente renovação do incentivo para carros elétricos importados reacendem o debate sobre a dificuldade de a produção nacional sobreviver e competir com tributos tão altos

JULIANA ELIAS E **LETICIA YAMAKAMI**

SE BAIXAR IMPOSTO PARA ESTRANGEIRO, TEM QUE BAIXAR PARA BRASILEIRO.

ISONOMIA Protesto de entidades empresariais em Brasília: pedido para taxar pequenas importações

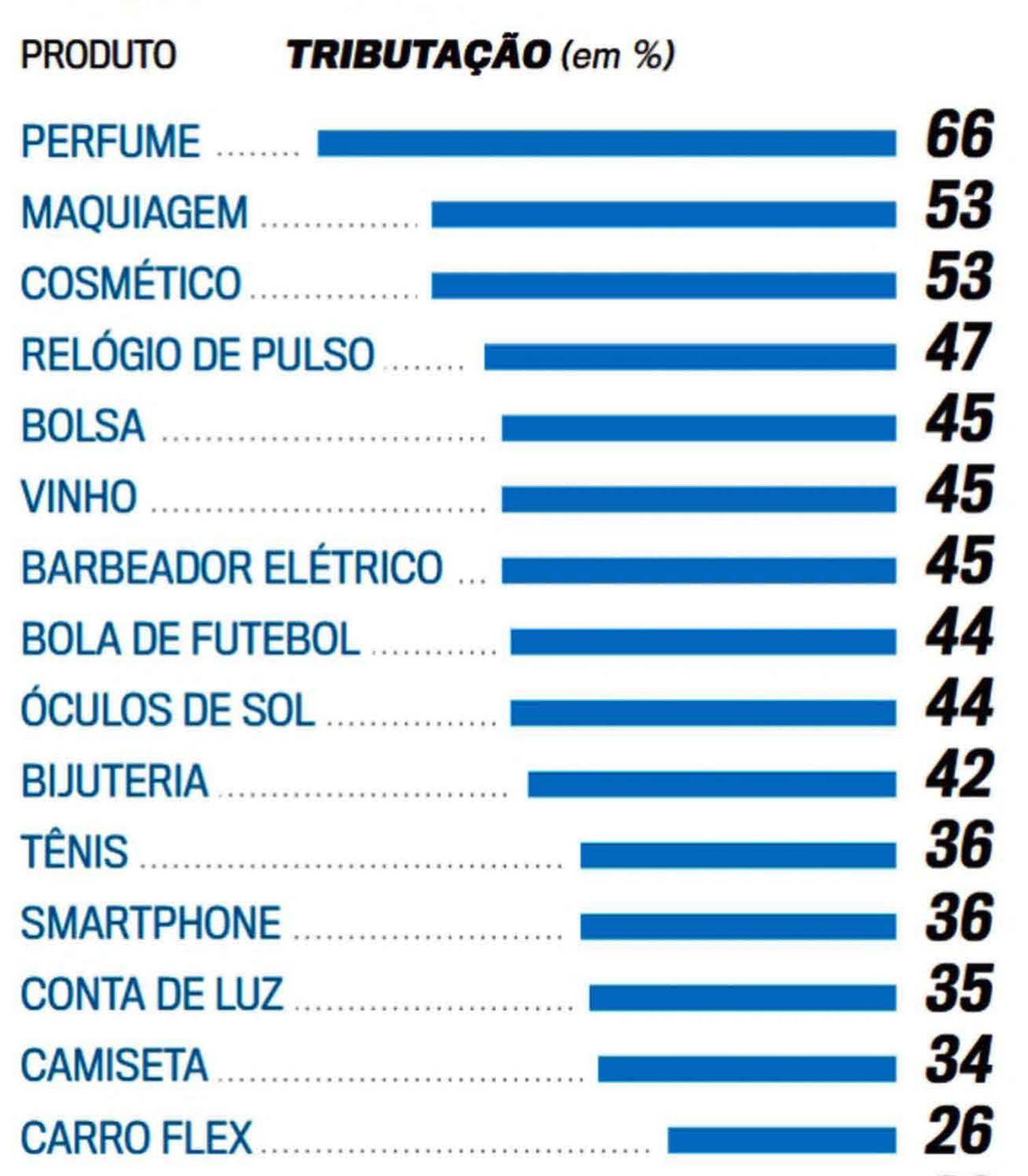
ABVTEX

Desde quarta-feira 1º de julho, uma parcela significativa de carros elétricos importados está livre novamente de pagar imposto para entrar no Brasil. Foi o que decidiu o governo federal ao anunciar a retomada temporária do sistema de cotas para as montadoras que trazem carros a bateria pré-prontos para finalizar e vender no Brasil. É o caso das novas marcas chinesas com fábricas no país, como BYD e GWM. Sem as cotas, a taxa sobre o carro importado é de até 34%. O anúncio da isenção, que vai vigorar até janeiro, aqueceu uma disputa já acirrada: de um lado, estão as novatas asiáticas, que pleiteiam os benefícios do governo enquanto fazem os investimentos para nacionalizar a produção. Do outro lado ficam as montadoras veteranas, que alertam para a competição desequilibrada e a ameaça aos empregos e à cadeia de fornecedores de quem já produz aqui há décadas.

Esse cabo de guerra entre a indústria local e a externa se repete em outros setores da economia e reflete um problema mais profundo: não é bem o importado que está pagando pouco imposto para entrar no país, mas a produção nacional que paga muito, esmagada por uma carga tributária doméstica mal desenhada e que, em muitos itens, figura entre as mais altas do mundo. Isso infla os preços e esmaga a capacidade das empresas brasileiras de competir com o resto do mundo. Os impostos de importação conseguem apenas nivelar essa diferença, mas eles são mais uma consequência do problema do que a solução. “A sociedade toda quer pagar menos imposto”, diz Jorge Gonçalves Filho, presidente do

A CARGA PESADA...

O imposto cobrado sobre os produtos fabricados no Brasil é alto e aumenta os preços para os consumidores



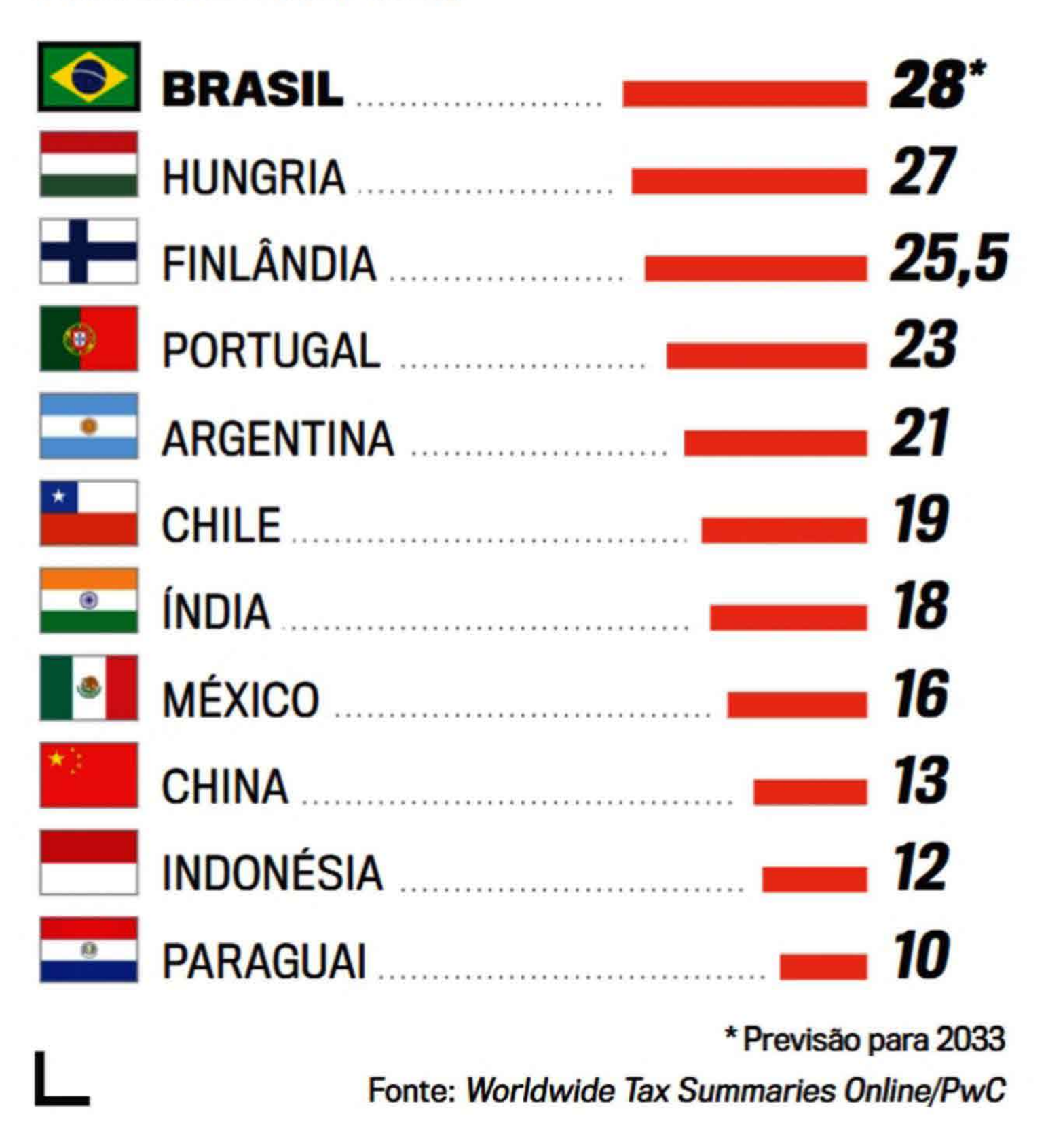
PRODUTO	TRIBUTAÇÃO (em %)
PERFUME	66
MAQUIAGEM	53
COSMÉTICO	53
RELÓGIO DE PULSO	47
BOLSA	45
VINHO	45
BARBEADOR ELÉTRICO	45
BOLA DE FUTEBOL	44
ÓCULOS DE SOL	44
BIJUTERIA	42
TÊNIS	36
SMARTPHONE	36
CONTA DE LUZ	35
CAMISETA	34
CARRO FLEX	26
QUEIJO	26

Fontes: *Impostômetro/ACSP e Anfavea*

...VAI MELHORAR, MAS NÃO MUITO

Com a reforma tributária, a taxação sobre o consumo será unificada sob uma alíquota única mais baixa. Ainda assim, o Brasil terá a cobrança mais alta do mundo

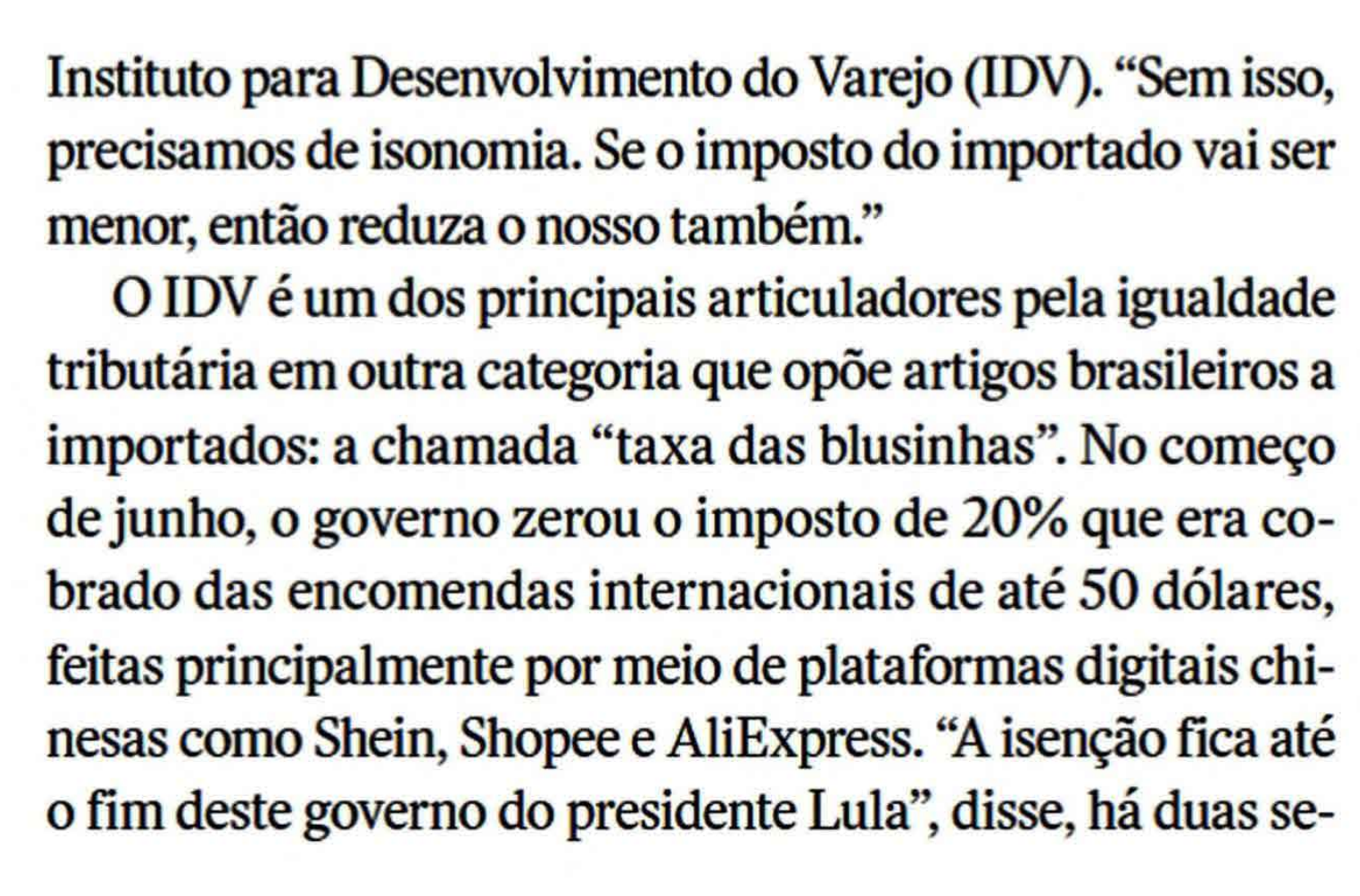
IMPOSTO SOBRE VALOR AGREGADO *(IVA, em %)*



BRASIL	**28***
HUNGRIA	27
FINLÂNDIA	25,5
PORTUGAL	23
ARGENTINA	21
CHILE	19
ÍNDIA	18
MÉXICO	16
CHINA	13
INDONÉSIA	12
PARAGUAI	10

* Previsão para 2033

Fonte: *Worldwide Tax Summaries Online/PwC*



LULA MARQUES/AGÊNCIA BRASIL

PROMESSA Durigan, da Fazenda: a isenção para a “taxa das blusinhas” está garantida no período eleitoral

Instituto para Desenvolvimento do Varejo (IDV). “Sem isso, precisamos de isonomia. Se o imposto do importado vai ser menor, então reduza o nosso também.”

O IDV é um dos principais articuladores pela igualdade tributária em outra categoria que opõe artigos brasileiros a importados: a chamada “taxa das blusinhas”. No começo de junho, o governo zerou o imposto de 20% que era cobrado das encomendas internacionais de até 50 dólares, feitas principalmente por meio de plataformas digitais chinesas como Shein, Shopee e AliExpress. “A isenção fica até o fim deste governo do presidente Lula”, disse, há duas semanas, o ministro da Fazenda, Dario Durigan. A Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia, que representa os apps de entregas, argumenta que a taxação, enquanto vigorou, quase não gerou emprego nos setores atingidos, mas pesou no bolso dos consumidores.

A percepção da indústria e do varejo brasileiros de que os tributos matam a concorrência com os importados, contudo, permanece. “Só os encargos trabalhistas chegam a mais de 100% dos salários que pagamos”, diz Fernando Pimentel, diretor-superintendente da Associação Brasileira da Indústria Têxtil. “Nos países desenvolvidos, a média fica em torno de 14% a 22%.” Por isso, com a aprovação no começo do ano do acordo entre Mercosul e União Europeia, já em fase inicial de implementação, muitos setores nacionais vão precisar enfrentar a chegada do bom e do melhor da Europa com tarifa zero. Vinhos, queijos, chocolates e até automóveis terão as taxas de importação zeradas gradualmente nos próximos anos.

São itens vindos de economias altamente produtivas e que, ao chegar aqui, encontram similares caros e sufocados pelo já conhecido “custo Brasil”. E a carga tributária é justamente o fardo mais pesado. Numa tentativa de medir esse custo, a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo fez um estudo comparando o Brasil e seus quinze maiores parceiros comerciais, lista liderada por China e Estados Unidos. Os resultados mostraram que o que é fabricado aqui custa, em média, 24% mais do que nos outros

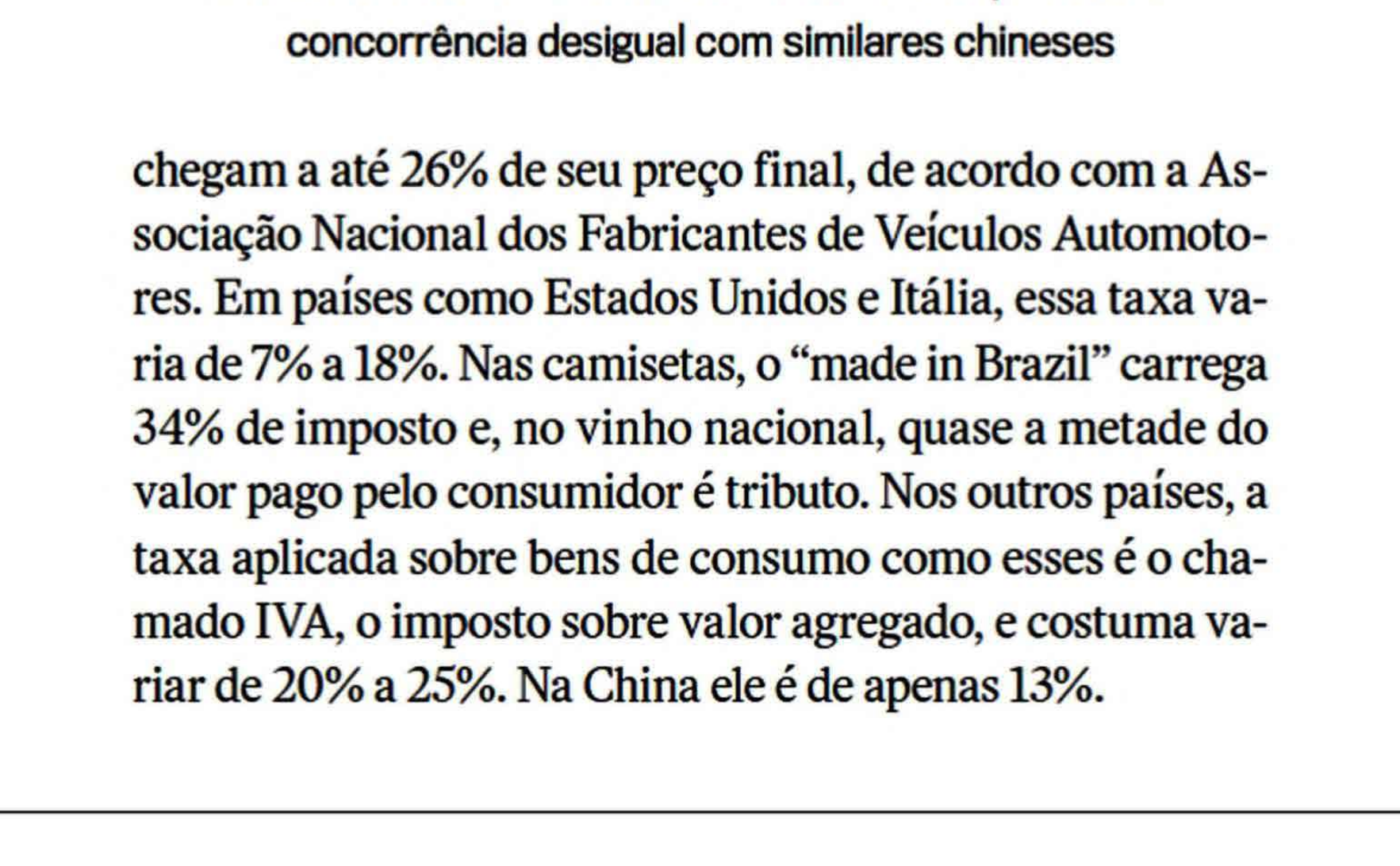
ALF RIBEIRO/GETTY IMAGES

TEMOR Colheita de uva no Brasil: com encargos mais altos, o vinho nacional pode ser esmagado pelos europeus

países, e o fato de pagarmos mais impostos do que eles responde, sozinho, por metade dessa diferença. Juros altos, logística ineficiente e insumos que também pagam muito imposto, como a energia, se juntam para explicar o restante. O total de tributos recolhidos no Brasil consome atualmente 32% do nosso produto interno bruto, enquanto na média dos países analisados essa proporção é de 26%.

O resultado são os produtos caros que bem conhecemos. Os tributos sobre os carros feitos aqui, por exemplo,

EDSON SILVA/FOLHAPRESS



DIFICULDADE Indústria têxtil em Araraquara (SP): concorrência desigual com similares chineses

chegam a até 26% de seu preço final, de acordo com a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. Em países como Estados Unidos e Itália, essa taxa varia de 7% a 18%. Nas camisetas, o “made in Brazil” carrega 34% de imposto e, no vinho nacional, quase a metade do valor pago pelo consumidor é tributo. Nos outros países, a taxa aplicada sobre bens de consumo como esses é o chamado IVA, o imposto sobre valor agregado, e costuma variar de 20% a 25%. Na China ele é de apenas 13%.

A reforma tributária, aprovada em 2023 e que está sendo implementada em etapas, promete melhorar uma parte substancial desse problema. O projeto simplifica os impostos sobre o consumo, seguindo os moldes dos IVAs internacionais, e criará uma alíquota única. O valor preciso do imposto será definido ao longo da transição, até 2033. Será uma redução substancial para praticamente toda a indústria brasileira, que, no geral, paga hoje tributos exorbitantes. A má notícia é que o IVA brasileiro deve ficar em 28% — a alíquota mais alta numa comparação feita entre 124 países, de acordo com levantamento da consultoria PwC. A maior vantagem da reforma será a simplificação. “A atual tributação é cumulativa e disfuncional, e é essa complexidade que a reforma deve resolver no longo prazo”, diz Maria Isabel Ferreira, sócia e líder de tributos indiretos da consultoria KPMG no Brasil.

Restará o impasse do imposto alto, algo que o Brasil só vai solucionar quando mexer na raiz do problema: as despesas públicas. Afinal, a carga tributária de um país nada mais é do que a receita que o Estado precisa para pagar tudo o que gasta. “Para mitigar o custo Brasil em definitivo, é necessária uma revisão dos gastos públicos e da eficiência estatal que viabilize tributos e juros menores”, afirma Marcio Guerra, superintendente de economia da Confederação Nacional da Indústria. Como isso pode ser resolvido é ainda um debate incipiente na corrida eleitoral que vai definir, em outubro, o próximo presidente do Brasil. De Lula, sabemos que seu mandato oscilou entre políticas de aumento de arrecadação e programas de apoio à indústria, como o Nova Indústria Brasil e o Mover. Flávio Bolsonaro (PL), seu principal adversário, tem prometido um “aperto nos desperdícios”, na mesma linha de outros presidenciáveis como Romeu Zema (Novo) e Ronaldo Caiado (PSD), e até a suspensão da reforma tributária. Os eleitores, enquanto isso, continuam pagando caro e aguardando a solução. ■

CLAUDIO GATTI

AJUDA Fábrica da BYD na Bahia: o incentivo para a importação de carros elétricos desmontados foi renovado