
Reforma Tributária e Importação de Veículos de Luxo

O que Muda de 2026 a 2033 —
e Por que Este é o Melhor Momento para Importar

Aurum Legacy
Maio de 2026

*Este material tem caráter informativo e educacional. Não substitui consultoria tributária profissional.
Legislação atualizada até maio de 2026.*

A resposta curta: a reforma é positiva para quem importa.

Se você está pensando em importar um veículo de luxo, a notícia é boa. A Reforma Tributária (EC 132/2023) vai, ao longo dos próximos anos, **simplificar e, na maioria dos cenários, reduzir o custo total** de importação. O fim do cálculo "por dentro" — aquela mecânica em que o imposto é calculado sobre ele mesmo — elimina uma distorção que encarece artificialmente cada veículo importado em milhares de reais.

Mas há um detalhe que faz toda a diferença: **o momento certo importa mais do que o carro certo.**

Quem importa agora, com planejamento, aproveita uma janela que não vai se repetir.

10 Razões Para Importar Agora

1. O fim do cálculo "por dentro" já tem data marcada. A partir de 2027, PIS e COFINS deixam de existir.

O novo IBS/CBS é calculado "por fora" — sobre o preço real, não sobre uma base inflada. Isso significa

menos imposto sobre imposto. Mas o regime de transição começa agora, e quem entende as regras primeiro sai na frente.

2. Elétricos e híbridos ainda têm alíquota reduzida. Em maio de 2026, o Imposto de Importação para veículos 100% elétricos é 33% — não os 35% do combustível. Para híbridos plug-in, também 33%. A partir de julho de 2026, todos vão para 35%. É uma janela de dois meses que vale dezenas de milhares de reais em um Porsche Taycan ou Mercedes EQS.

3. O dólar faz diferença — e ninguém sabe o câmbio de amanhã. Com o câmbio de hoje e a estrutura tributária atual, muitos veículos importados chegam ao Brasil por valores **significativamente abaixo** do preço praticado pelas concessionárias oficiais. Essa diferença, quando bem aproveitada, não é só economia — é patrimônio.

4. Veículo importado como investimento: compre, use, venda com lucro. Parece contraintuitivo, mas acontece com frequência. Modelos de edição limitada, configurações especiais ou simplesmente veículos comprados no momento certo de câmbio e tributação podem ser revendidos no mercado nacional por valor superior ao custo total de importação. Não é regra, mas nossos clientes sabem que acontece — e não por acaso.

5. O IPI vai ser substituído pelo Imposto Seletivo. O IPI de até 25% em motores acima de 2.000cc será zerado a partir de 2027. No lugar, vem o Imposto Seletivo, que penaliza emissões — o que significa que motores V8 e V12 podem ter uma janela favorável antes que o IS entre em vigor pleno. Se você sonha com um Ferrari ou Lamborghini, o momento é agora.

6. A burocracia diminui com o novo sistema. Cinco impostos viram dois. Menos guias, menos cálculos cascadeados, menos chance de erro. Para o importador, isso reduz custos operacionais e agiliza o processo. A Aurum Legacy já está adaptada ao novo regime desde o primeiro dia.

7. O ICMS interestadual para importados é de apenas 4%. Desde 2013 (Resolução 13/2012), operações interestaduais com produtos importados pagam 4% de ICMS — independente dos estados envolvidos. Isso cria oportunidades legais de otimização que poucos conhecem. Neste guia, explicamos como funciona.

8. Crédito pleno no novo sistema: cada centavo conta. No regime atual, o importador pessoa jurídica muitas vezes "perde" créditos tributários pela cumulatividade do sistema. Com o IBS/CBS, a não cumulatividade é plena: todo tributo pago na cadeia gera crédito. Para quem opera volumes, a economia é expressiva.

9. Veículos clássicos (>30 anos) têm tratamento especial. Importar um clássico — um Porsche 911 dos anos 80, um Ferrari Testarossa, um Mercedes 300SL — pode custar uma fração do que se imagina. O II cai para 4%, o IPI é zero, e o valor CIF de um clássico é frequentemente mais baixo do que o de um modelo novo. É paixão com inteligência financeira.

10. Você não precisa entender tudo sozinho. A Aurum Legacy opera importação de veículos de luxo desde 2002. Buscamos o melhor veículo pelo melhor preço nos principais mercados do mundo — Europa, EUA, Oriente Médio. Cuidamos de toda a operação: sourcing, logística, desembaraço, emplacamento. Você escolhe o carro. A gente cuida do resto.



O que você vai encontrar neste guia: uma explicação clara, com números reais e simulações comparativas, de como a reforma tributária impacta cada etapa da importação. Sem juridiquês desnecessário. Sem achismo. Dados que você pode usar para tomar a decisão certa, no momento certo.

Vamos lá.

Sumário

1. [Visão Geral da Reforma Tributária (EC 132/2023)](#capítulo-1)
 2. [Sistema Tributário Atual na Importação de Veículos](#capítulo-2)
 3. [IPI — O Imposto que Mais Muda](#capítulo-3)
 4. [Veículos Elétricos e Híbridos — Programa MOVER](#capítulo-4)
 5. [ICMS por Estado — Impacto Regional](#capítulo-5)
 6. [Simulação Comparativa — Antes, Durante e Depois](#capítulo-6)
 7. [Oportunidades e Riscos](#capítulo-7)
 8. [Conclusão e Próximos Passos](#capítulo-8)
-

Capítulo 1: Visão Geral da Reforma Tributária (EC 132/2023)

O que é a EC 132/2023

A Emenda Constitucional nº 132, promulgada em 20 de dezembro de 2023, representa a mais profunda transformação do sistema tributário brasileiro desde a Constituição de 1988. Depois de mais de três décadas de debates, o Congresso Nacional aprovou uma reestruturação completa dos tributos sobre consumo, substituindo cinco tributos por dois novos impostos de valor agregado.

A reforma foi regulamentada pela Lei Complementar nº 214, de 16 de janeiro de 2025, que detalha as regras de funcionamento do IBS e da CBS, incluindo alíquotas, base de cálculo, regime de transição e regras específicas para setores como o automotivo.

Para quem atua na importação de veículos de luxo, a reforma não é um evento distante — ela já começou a produzir efeitos e vai alterar fundamentalmente a estrutura de custos de cada operação de importação nos próximos sete anos.

IBS e CBS: os novos tributos

A reforma cria dois tributos do tipo IVA (Imposto sobre Valor Agregado):

- **CBS (Contribuição sobre Bens e Serviços):** tributo federal que substitui o PIS/Pasep e a COFINS. Administrado pela Receita Federal do Brasil.
- **IBS (Imposto sobre Bens e Serviços):** tributo de competência compartilhada entre estados e municípios, que substitui o ICMS (estadual) e o ISS (municipal). Administrado pelo Comitê Gestor do IBS.

Ambos os tributos seguem o princípio do IVA moderno: incidência **por fora** (sobre o preço líquido, não embutido no próprio preço), **não cumulatividade plena** (crédito amplo de todas as etapas anteriores) e cobrança no **destino** (onde o bem é consumido, não onde é produzido).

Para a importação de veículos, isso significa o fim do cálculo "por dentro" — aquele mecanismo pelo qual o ICMS e o PIS/COFINS de hoje são calculados sobre uma base que já inclui o próprio imposto, inflando artificialmente a carga tributária.

Cronograma de transição: 2026 a 2033

A transição não é abrupta. A EC 132/2023 estabelece um período gradual de oito anos:

Ano	CBS (Federal)	IBS (Estadual/Municipal)	PIS/COFINS	ICMS	IPI
2026	Alíquota-teste de 0,9%	Alíquota-teste de 0,1%	Vigentes (com compensação)	Vigente	Vigente
2027	Alíquota integral	Alíquota-teste de 0,1%	Extintos	Vigente	Reduzido a zero (exceto ZFM)
2028	Alíquota integral	Alíquota parcial	Extintos	Redução gradual começa	Extinto (substituído por IS)
2029–2032	Alíquota integral	Aumenta a cada ano	Extintos	Reduz a cada ano	Extinto
2033	Alíquota integral	Alíquota integral	Extintos	Extinto	Extinto

Notas importantes:

- Em **2026**, a CBS de 0,9% e o IBS de 0,1% funcionam como teste do sistema, com possibilidade de compensação com PIS/COFINS.
- A partir de **2027**, o PIS e a COFINS são extintos e a CBS assume integralmente.
- O **IPI** será zerado a partir de 2027 para a maioria dos produtos, mas é substituído pelo **Imposto Seletivo (IS)**, que incidirá sobre bens prejudiciais à saúde e ao meio ambiente — e veículos com motor a combustão estão na lista.
- O **ICMS** é reduzido gradualmente entre 2029 e 2032, na proporção inversa ao aumento do IBS.

- Em **2033**, o novo sistema opera em regime pleno.

Por que importa para quem importa veículos

A importação de veículos de luxo é uma das operações comerciais com maior carga tributária do Brasil.

Hoje, a soma de II, IPI, PIS, COFINS, ICMS e taxas aduaneiras pode ultrapassar 119% sobre o valor CIF do veículo. A reforma altera diretamente três desses tributos (PIS/COFINS, IPI e ICMS), introduz o Imposto Seletivo, e muda a mecânica de cálculo de todos eles.

Para importadores, isso significa que:

1. **O custo final do veículo vai mudar** — para mais ou para menos, dependendo do tipo de veículo, do estado de destino e do ano da importação.
2. **A janela de oportunidade é curta** — especialmente para veículos elétricos e híbridos, que ainda gozam de alíquotas reduzidas de Imposto de Importação até meados de 2026.
3. **O planejamento tributário precisa ser refeito** — estratégias que funcionam em 2025 podem ser ineficientes em 2027 e irrelevantes em 2033.

Este ebook vai detalhar cada uma dessas mudanças com números reais, tabelas comparativas e simulações práticas.

Capítulo 2: Sistema Tributário Atual na Importação de Veículos

Os tributos que incidem na importação

Importar um veículo para o Brasil em 2025/2026 envolve uma cascata de tributos e taxas. Cada um tem base de cálculo diferente, administração diferente e regras próprias. Vamos a cada um:

1. Imposto de Importação (II)

- **Base legal:** Decreto-Lei nº 37/1966; Tarifa Externa Comum do Mercosul (TEC)
- **Alíquota:** 35% sobre o valor aduaneiro (CIF — Cost, Insurance and Freight)
- **Natureza:** Tributo extrafiscal, ou seja, usado como instrumento de política comercial
- **Observação:** A alíquota de 35% é a regra geral para automóveis (NCM 8703). Para elétricos e híbridos, vigora cronograma diferenciado (ver Capítulo 4)

2. Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI)

- **Base legal:** Decreto nº 11.158/2022 (TIPI — Tabela de Incidência do IPI)
- **Alíquota:** Varia de 7% a 55%, conforme cilindrada, tipo de combustível e categoria do veículo
- **Base de cálculo:** Valor aduaneiro + II (ou seja, o IPI incide sobre o valor CIF acrescido do Imposto de Importação)
- **Observação:** Para veículos de luxo com motor acima de 2.0L, alíquotas frequentemente superam 25%

3. PIS-Importação

- **Base legal:** Lei nº 10.865/2004
- **Alíquota:** 2,10%
- **Base de cálculo:** Valor aduaneiro + ICMS incidente na importação (cálculo "por dentro")

4. COFINS-Importação

- **Base legal:** Lei nº 10.865/2004

- **Alíquota:** 10,65% (alíquota majorada para veículos, conforme Lei nº 13.137/2015)
- **Base de cálculo:** Valor aduaneiro + ICMS incidente na importação

5. ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços)

- **Base legal:** LC 87/1996 (Lei Kandir); legislação estadual
- **Alíquota:** Varia de 17% a 22%, conforme o estado de desembarço ou destino
- **Base de cálculo:** Calculado "por dentro" — o ICMS integra sua própria base de cálculo
- **Fórmula:** Base ICMS = (Valor aduaneiro + II + IPI + PIS + COFINS + despesas aduaneiras) / (1 – alíquota ICMS)

6. AFRMM (Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante)

- **Base legal:** Lei nº 10.893/2004
- **Alíquota:** 8% sobre o frete marítimo internacional (para navegação de longo curso)
- **Observação:** Incide apenas sobre importações por via marítima

7. Taxa de Utilização do Siscomex

- **Valor fixo:** R\$ 214,50 por Declaração de Importação + R\$ 107,25 por adição (cada NCM adicional)
- **Observação:** Valor relativamente baixo, mas obrigatório

O cálculo "por dentro" — a jabuticaba brasileira

O mecanismo mais perverso do sistema atual é o cálculo "por dentro" do ICMS e do

PIS/COFINS–Importação. Nesses tributos, o imposto integra sua própria base de cálculo. Na prática, se a

alíquota nominal do ICMS é 18%, a alíquota efetiva sobre o preço líquido é de aproximadamente 21,95%.

Exemplo simplificado:

-

Preço sem ICMS: R\$ 1.000,00

- ICMS "por dentro" a 18%: Base = R\$ 1.000 / (1 - 0,18) = R\$ 1.219,51
- ICMS devido: R\$ 1.219,51 × 18% = **R\$ 219,51**
- Carga efetiva sobre o preço líquido: 219,51 / 1.000 = **21,95%**

Esse mesmo mecanismo se aplica ao PIS e à COFINS-Importação. O resultado é que a carga tributária nominal e a carga tributária efetiva são significativamente diferentes — e o importador paga a efetiva.

Carga tributária efetiva: 108% a 119% sobre o CIF

Somando todos os tributos com suas respectivas bases de cálculo e o efeito cascata dos cálculos "por dentro", a carga tributária total na importação de um veículo de luxo com motor a combustão varia entre **108% e 119%** sobre o valor CIF, dependendo de:

- Cilindrada do motor (afeta o IPI)
- Tipo de combustível (afeta o IPI)
- Estado de desembaraço aduaneiro (afeta o ICMS)
- Existência de frete marítimo (afeta o AFRMM)

Isso significa que um veículo com valor CIF de USD 300.000 (aproximadamente R\$ 1.500.000 ao câmbio de R\$ 5,00/USD) chega ao importador custando entre R\$ 3.120.000 e R\$ 3.285.000 — **antes** da margem de lucro.

Exemplo prático: Ferrari 488 GTB — FOB USD 280.000

Vamos calcular a carga tributária completa para a importação de uma Ferrari 488 GTB, motor V8 3.9L biturbo, gasolina.

Premissas:

- FOB: USD 280.000
- Frete marítimo: USD 4.500
- Seguro: USD 1.400
- CIF: USD 285.900
- Câmbio: R\$ 5,00/USD
- CIF em reais: **R\$ 1.429.500,00**
- Estado de desembaraço: São Paulo (ICMS 18%)
- Despesas aduaneiras (capatazia, armazenagem): R\$ 12.000,00

Tributo	Base de Cálculo	Alíquota	Valor (R\$)
II	CIF = R\$ 1.429.500	35%	500.325,00
IPI	CIF + II = R\$ 1.929.825	32% (motor > 2.0L gasolina, acima de 200 cv)	617.544,00
PIS-Importação	Valor aduaneiro + ICMS (*)	2,10%	72.836,42
COFINS-Importação	Valor aduaneiro + ICMS (*)	10,65%	369.384,56
ICMS	(CIF + II + IPI + PIS + COFINS + desp.) / (1 - 0,18)	18%	659.164,63
AFRMM	Frete marítimo = R\$ 22.500	8%	1.800,00
Siscomex	Taxa fixa	—	214,50
Total de tributos		R\$ 2.221.269,11	

() O PIS e a COFINS-Importação têm base de cálculo que inclui o ICMS calculado "por dentro", conforme

Lei nº 10.865/2004.

Resultado final:

Item	Valor (R\$)
Valor CIF	1.429.500,00
Despesas aduaneiras	12.000,00
Total de tributos	2.221.269,11
Custo total desembaraçado	3.662.769,11
Carga tributária sobre CIF	155,4%
Carga tributária sobre CIF (excl. II)	120,4%

A Ferrari 488 GTB que custa USD 280.000 na fábrica chega ao Brasil por mais de R\$ 3,6 milhões — e isso sem contar a margem do importador, o frete interno, emplacamento e demais custos operacionais.

A alíquota de IPI de 32% para motores acima de 2.0L a gasolina com potência superior a 200 cv é um dos maiores responsáveis por essa carga.

Capítulo 3: IPI — O Imposto que Mais Muda

Alíquotas atuais por cilindrada e combustível

O IPI é, historicamente, o tributo com maior variação na importação de veículos. Suas alíquotas são definidas pela TIPI (Tabela de Incidência do IPI), atualizada pelo Decreto nº 11.158/2022 e alterações posteriores. Para automóveis de passageiros (NCM 8703), as alíquotas variam conforme três critérios: cilindrada, tipo de combustível e eficiência energética.

Tabela de alíquotas de IPI para veículos de passageiros (NCM 8703) — vigência 2025/2026:

Categoria	Cilindrada	Combustível	Alíquota IPI
Flex/Etanol	Até 1.0L	Flex/Etanol	7%
Flex/Etanol	1.0L a 2.0L	Flex/Etanol	11%
Flex/Etanol	Acima de 2.0L	Flex/Etanol	18% a 25%
Gasolina	Até 1.0L	Gasolina	11%
Gasolina	1.0L a 2.0L	Gasolina	13%
Gasolina	Acima de 2.0L	Gasolina	25% a 32%
Diesel	Qualquer	Diesel	8% a 14% (utilitários)
Elétrico (BEV)	N/A	Elétrico	7% a 18%
Híbrido (PHEV/HEV)	Varia	Flex+Elétrico	7% a 14%

Observações:

- Veículos importados com motor a gasolina acima de 2.0L e potência superior a 200 cv frequentemente enquadram-se na faixa de 25% a 32%.
- A TIPI atribui alíquotas diferenciadas conforme o grau de eficiência energética medido pelo Inmetro (Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular — PBEV).
- Veículos esportivos como Ferrari, Lamborghini e McLaren normalmente caem na faixa máxima de 32%.

Como o IBS vai substituir o IPI

A partir de **2027**, o IPI será zerado para a maioria dos produtos, com exceção dos fabricados na Zona Franca de Manaus (que mantêm tratamento diferenciado para preservar a competitividade da ZFM). No lugar do IPI, dois novos mecanismos entram em cena:

1. **IBS + CBS:** A tributação sobre valor agregado absorve a função arrecadatória do IPI. Como o IBS/CBS incide "por fora" e com crédito amplo, o impacto na cadeia produtiva é diferente do IPI atual.

1. **Imposto Seletivo (IS):** Previsto no art. 153, VIII, da Constituição (incluído pela EC 132/2023) e regulamentado pela LC 214/2025, o Imposto Seletivo incide sobre bens e serviços prejudiciais à saúde ou ao meio ambiente. Veículos com motor a combustão interna estão expressamente listados entre os bens sujeitos ao IS.

O Imposto Seletivo sobre veículos terá as seguintes características:

- **Fato gerador:** Importação ou produção industrial de veículos com motor a combustão
- **Base de cálculo:** Valor da operação (importação ou saída do estabelecimento industrial)
- **Alíquotas:** Definidas em lei ordinária, variando conforme a emissão de CO₂ e a eficiência energética. As alíquotas definitivas do IS para veículos ainda estão em fase de regulamentação, mas o Projeto de Lei Complementar indicou faixas entre 1% e 4% para veículos com baixas emissões, podendo chegar a 18% a 25% para veículos de alta cilindrada e alta emissão.
- **Veículos elétricos puros (BEV):** Isentos do Imposto Seletivo
- **Veículos híbridos:** Alíquotas reduzidas, conforme grau de eletrificação

Timeline: quando cada alíquota muda

Período	IPI	CBS	IBS	Imposto Seletivo
Jan–Dez 2026	Vigente (7% a 32%)	0,9% (teste)	0,1% (teste)	Não vigente
Jan 2027 em diante	Zerado (exceto ZFM)	Alíquota integral	0,1% (teste)	Vigente
Jan 2028 em diante	Extinto	Alíquota integral	Alíquota parcial	Vigente
2029–2032	Extinto	Alíquota integral	Cresce gradualmente	Vigente
2033 em diante	Extinto	Alíquota integral	Alíquota integral	Vigente

Impacto comparativo: IPI atual vs. Imposto Seletivo futuro

Tomemos um mesmo veículo — um Porsche 911 Carrera com motor boxer 3.0L biturbo a gasolina — e comparemos o impacto do IPI hoje versus o IS estimado após 2027:

Cenário	Tributo	Alíquota	Base de Cálculo (R\$)	Valor (R\$)
2025 — IPI	IPI	25%	1.600.000 (CIF + II)	400.000
2028 — IS (est.)	Imposto Seletivo	12% (estimado, motor 3.0L gasolina)	1.600.000 (CIF + II)	192.000
Diferença	—	-13 p.p.	—	-208.000

A substituição do IPI pelo Imposto Seletivo tende a **reduzir a carga tributária** para a maioria dos veículos importados, com exceção dos modelos com altíssimas emissões de CO₂ (acima de 250 g/km), que podem enfrentar alíquotas de IS comparáveis ou superiores ao IPI atual.

Para veículos elétricos puros, o impacto é ainda mais favorável: isenção total do IS, contra um IPI de 7% a 18% que vigora atualmente.

Atenção: As alíquotas do Imposto Seletivo para veículos são estimativas baseadas nos projetos de regulamentação em discussão. As alíquotas definitivas serão fixadas por lei ordinária e poderão diferir dos valores aqui apresentados.

Capítulo 4: Veículos Elétricos e Híbridos — Programa MOVER

Contexto legislativo

O Brasil adotou, entre 2015 e 2023, uma política de alíquota zero de Imposto de Importação para veículos elétricos e híbridos, como forma de incentivar a adoção de tecnologias de baixa emissão. Esse benefício foi sendo recomposto gradualmente a partir de janeiro de 2024, conforme dois atos normativos centrais:

- **Decreto nº 11.798, de 28 de novembro de 2023:** Estabeleceu o cronograma inicial de recomposição das alíquotas do II para veículos elétricos, híbridos plug-in e híbridos convencionais.
- **Lei nº 14.902, de 27 de junho de 2024 (Programa MOVER):** Instituiu o programa Mobilidade Verde e Inovação, que não apenas regulamentou a recomposição tarifária como também criou incentivos fiscais para fabricação local de veículos de baixa emissão, eficiência energética e segurança veicular.

O Programa MOVER substituiu o antigo Rota 2030 e tem vigência até 31 de dezembro de 2028, podendo ser prorrogado.

Cronograma completo de recomposição do II

A recomposição do Imposto de Importação segue calendários distintos para cada tipo de eletrificação:

Veículos Elétricos a Bateria (BEV) — NCM 8703.80:

Período	Alíquota II
Até dez/2023	0%
Jan–Jun/2024	10%
Jul–Dez/2024	18%
Jan–Jun/2025	25%
Jul–Dez/2025	30%
Jan–Jun/2026	33%
A partir de Jul/2026	35%

Veículos Híbridos Plug-in (PHEV) – NCM 8703.60 e 8703.70:

Período	Alíquota II
Até dez/2023	0%
Jan–Jun/2024	12%
Jul–Dez/2024	20%
Jan–Jun/2025	28%
Jul–Dez/2025	30%
Jan–Jun/2026	33%
A partir de Jul/2026	35%

Veículos Híbridos Convencionais (HEV) – NCM 8703.40 e 8703.50:

Período	Alíquota II
Até dez/2023	4% a 7%
Jan–Jun/2024	15%
Jul–Dez/2024	25%
Jan–Jun/2025	30%
Jul–Dez/2025	33%
A partir de Jan/2026	35%

Tabela consolidada: todas as categorias, todos os períodos

Período	BEV	PHEV	HEV
Até dez/2023	0%	0%	4%–7%
Jan–Jun/2024	10%	12%	15%
Jul–Dez/2024	18%	20%	25%
Jan–Jun/2025	25%	28%	30%
Jul–Dez/2025	30%	30%	33%
Jan–Jun/2026	33%	33%	35%
Jul/2026 em diante	35%	35%	35%

O que muda depois de julho de 2026

A partir de 1º de julho de 2026, **todas as categorias de veículos eletrificados atingem a alíquota**

plena de 35% de Imposto de Importação — o mesmo patamar aplicado a veículos convencionais a combustão. Isso significa:

- Fim da vantagem tarifária dos elétricos importados.** O diferencial de preço que tornava um Tesla Model 3 ou um BYD Seal competitivo frente a concorrentes a combustão na mesma faixa de preço será eliminado do ponto de vista do II.
- Incentivo à fabricação local.** O Programa MOVER oferece créditos financeiros (não tributários) para montadoras que produzirem veículos de baixa emissão no Brasil. A BYD em Camaçari (BA), a GWM em Iracemápolis (SP) e a Stellantis em Betim (MG) são exemplos de investimentos atraídos por essa política.
- Última janela de importação com desconto.** No primeiro semestre de 2026, BEVs ainda pagam 33% de II (versus 35% pleno). A diferença de 2 pontos percentuais pode parecer pequena, mas em um veículo de R\$ 500.000 CIF, representa uma economia de R\$ 10.000 em II — que se multiplica na

cascata de IPI, PIS, COFINS e ICMS, resultando em uma economia total estimada de R\$ 15.000 a R\$ 22.000 no custo final.

Impacto prático: Tesla Model S Plaid — BEV importado

Item	Jan/2024 (II 10%)	Jan/2025 (II 25%)	Jul/2026 (II 35%)
CIF (R\$)	650.000	650.000	650.000
II	65.000	162.500	227.500
IPI (7%)	50.050	56.875	61.425
PIS/COFINS	101.370	113.660	122.792
ICMS (18%)	192.539	218.848	236.878
Total tributos	408.959	551.883	648.595
Custo desembaraçado	1.058.959	1.201.883	1.298.595
Carga sobre CIF	62,9%	84,9%	99,8%

A diferença entre importar o mesmo Tesla em janeiro de 2024 e julho de 2026 é de quase **R\$ 240.000**

— um aumento de 22,6% no custo final, causado exclusivamente pela recomposição tarifária.

Capítulo 5: ICMS por Estado — Impacto Regional

Alíquotas de ICMS para veículos importados por estado

O ICMS é o tributo com maior variação geográfica na importação de veículos. Cada estado fixa sua própria alíquota interna, e muitos adicionam fundos estaduais de combate à pobreza (FECF/FECOP) que elevam a carga efetiva.

Tabela completa: ICMS sobre veículos importados por UF (vigência 2025/2026):

Observação: As alíquotas podem sofrer alterações por legislação estadual. A tabela acima reflete a legislação vigente até maio de 2026. Muitos estados elevaram suas alíquotas internas entre 2023 e 2025, seguindo a tendência de aumento da arrecadação antes da transição para o IBS.

Como o DIFAL funciona

O DIFAL (Diferencial de Alíquotas) é o mecanismo que garante ao estado de destino a diferença entre a alíquota interestadual e a alíquota interna. Para veículos importados, o DIFAL tem relevância quando:

1. O desembaraço aduaneiro ocorre em um estado diferente do estado do comprador final.
2. O veículo é revendido de um estado para outro.

Desde a EC 87/2015, o DIFAL é devido ao estado de destino nas operações interestaduais para consumidor final. Isso foi regulamentado pela LC 190/2022 e validado pelo STF.

Na prática: Se um importador desembaraça um veículo em Santa Catarina (ICMS 17%) e vende para um cliente no Rio de Janeiro (ICMS efetivo 22%), o DIFAL de 5 pontos percentuais é devido ao RJ.

Resolução do Senado Federal nº 13/2012

Esta resolução estabeleceu a alíquota interestadual de **4%** para operações com bens e mercadorias importadas do exterior, independentemente do estado de origem e destino. Antes dela, a alíquota interestadual variava entre 7% e 12%.

Para o importador de veículos, a Resolução 13/2012 significa que:

- Nas vendas interestaduais, o crédito de ICMS disponível para o comprador é de apenas 4%.
- O DIFAL a ser recolhido ao estado de destino é maior (alíquota interna menos 4%, e não menos 12%).

- Não há vantagem tributária significativa em armazenar veículos importados em estados com alíquota interestadual historicamente menor — a alíquota de 4% é uniforme.

Estratégias legais de otimização

Existem estratégias lícitas para otimizar a carga de ICMS na importação de veículos:

1. Escolha do estado de desembaraço aduaneiro

O ICMS incidente na importação é devido ao estado onde ocorre o desembaraço aduaneiro (art. 155, §2º, IX, "a", da CF/88). Se o importador tem estabelecimento em mais de um estado, pode optar por desembaraçar no estado com menor alíquota efetiva.

Estados com menor ICMS efetivo para importação de veículos:

- **Espírito Santo:** 17% (sem fundo de pobreza para veículos)
- **Santa Catarina:** 17% (sem fundo de pobreza)
- **Mato Grosso:** 17% (sem fundo de pobreza)
- **Mato Grosso do Sul:** 17% (sem fundo de pobreza)

Comparado com **Bahia (22,5%)** ou **Maranhão (24%)**, a economia pode ser de 5 a 7 pontos percentuais sobre a base de cálculo do ICMS — o que em um veículo de R\$ 2 milhões representa uma diferença de R\$ 100.000 a R\$ 140.000.

2. Regimes especiais estaduais

Alguns estados oferecem regimes especiais de tributação para importadores (trading companies), com redução de base de cálculo ou diferimento do ICMS. O Espírito Santo (FUNDAP) e Santa Catarina (TTD 409 e 410) são conhecidos por oferecerem condições favoráveis para empresas importadoras.

3. Importação por conta e ordem / encomenda

As modalidades de importação por conta e ordem de terceiro e por encomenda permitem que o importador utilize a estrutura tributária de um estado mais favorável, desde que observe as regras da IN SRF 634/2006 e da IN SRF 1.861/2018.

Atenção: Todas as estratégias devem ser implementadas com substância econômica real (estabelecimento físico, funcionários, operação efetiva). Estruturas sem substância configuram simulação e podem ser desconsideradas pela fiscalização estadual e federal, com aplicação de multas de até 150% do tributo devido.

Capítulo 6: Simulação Comparativa — Antes, Durante e Depois

Premissas da simulação

Para tornar a comparação direta e transparente, vamos simular a importação de um **mesmo veículo** em três momentos distintos:

- **Veículo:** Porsche 911 Turbo S (992.2), motor boxer 3.7L biturbo, gasolina
- **FOB:** USD 180.000
- **Frete marítimo:** USD 3.800
- **Seguro:** USD 900
- **CIF:** USD 184.700

•

Câmbio: R\$ 5,00/USD (fixo para comparação)

- **CIF em reais:** R\$ 923.500,00
- **Estado de desembaraço:** São Paulo (ICMS 18%)
- **Despesas aduaneiras:** R\$ 8.000,00

Cenário 1: Importação em 2025 (regime atual)

Tributo	Base de Cálculo (R\$)	Alíquota	Valor (R\$)
II	923.500,00	35%	323.225,00
IPI	1.246.725,00 (CIF + II)	25%	311.681,25
PIS-Importação	2.251.413,79 (*)	2,10%	47.279,69
COFINS-Importação	2.251.413,79 (*)	10,65%	239.775,57
ICMS	2.251.413,79 ()	18%	405.254,48
AFRMM	19.000,00 (frete)	8%	1.520,00
Siscomex	—	—	214,50
Total tributos		1.328.950,49	

() Base ICMS = (CIF + II + IPI + PIS + COFINS + desp.) / (1 - 0,18). O PIS e COFINS utilizam base que inclui o ICMS.

() Base calculada "por dentro".

Resumo	Valor (R\$)
CIF	923.500,00
Despesas aduaneiras	8.000,00
Total de tributos	1.328.950,49
Custo desembaraçado	2.260.450,49
Carga tributária sobre CIF	143,9%

Cenário 2: Importação em 2028 (transição IBS/CBS)

Em 2028, o regime tributário será misto:

- **PIS/COFINS:** Extintos, substituídos pela **CBS** (alíquota integral estimada em 8,8%)
- **IPI:** Extinto, substituído pelo **Imposto Seletivo** (estimado em 14% para motor 3.7L gasolina, alta emissão)
- **ICMS:** Ainda vigente, mas com redução proporcional ao início do IBS. Estimativa: ICMS SP reduzido para ~14,4% (80% da alíquota original), com IBS complementando em ~20% da alíquota final
- **II:** Mantido em 35% (o II não muda com a reforma)
- **CBS e IBS:** Calculados "por fora" (não integram a própria base)

Tributo	Base de Cálculo (R\$)	Alíquota	Valor (R\$)
II	923.500,00	35%	323.225,00
Imposto Seletivo	1.246.725,00 (CIF + II)	14% (est.)	174.541,50
CBS	1.421.266,50 (CIF + II + IS)	8,8% (est.)	125.071,45
ICMS (80%)	1.917.803,72 (*)	14,4%	276.163,74
IBS (20%)	1.554.337,95 (por fora)	5,3% (est.)	82.379,91
AFRMM	19.000,00	8%	1.520,00
Siscomex	—	—	214,50
Total tributos		983.116,10	

(*) O ICMS remanescente (80% da alíquota original) ainda é calculado "por dentro" durante a transição.

O IBS, por sua vez, é calculado "por fora".

Resumo	Valor (R\$)
CIF	923.500,00
Despesas aduaneiras	8.000,00
Total de tributos	983.116,10
Custo desembaraçado	1.914.616,10
Carga tributária sobre CIF	106,4%

Cenário 3: Importação em 2033 (novo regime pleno)

Em 2033, o regime novo opera integralmente:

- **PIS/COFINS e ICMS:** Totalmente extintos
- **CBS e IBS:** Em alíquota plena, calculados "por fora"
- **Imposto Seletivo:** Vigente para veículos a combustão
-

II: Mantido em 35%

A alíquota de referência combinada do IBS+CBS foi estimada pelo Ministério da Fazenda em **26,5%** (sendo aproximadamente 8,8% de CBS e 17,7% de IBS). Essa é a alíquota-padrão; veículos não possuem tratamento diferenciado na alíquota do IBS/CBS (não são bens da cesta básica, nem serviços de saúde/educação com alíquota reduzida).

Tributo	Base de Cálculo (R\$)	Alíquota	Valor (R\$)
II	923.500,00	35%	323.225,00
Imposto Seletivo	1.246.725,00 (CIF + II)	14% (est.)	174.541,50
CBS	1.429.266,50 (CIF + II + IS + desp.)	8,8%	125.775,45
IBS	1.429.266,50 (CIF + II + IS + desp.)	17,7%	252.980,19
AFRMM	19.000,00	8%	1.520,00
Siscomex	—	—	214,50
Total tributos		878.256,64	

Resumo	Valor (R\$)
CIF	923.500,00
Despesas aduaneiras	8.000,00
Total de tributos	878.256,64
Custo desembaraçado	1.809.756,64
Carga tributária sobre CIF	95,1%

Comparativo final: os três cenários lado a lado

2025	2028	2033	
CIF (R\$)	923.500	923.500	923.500
II	323.225	323.225	323.225
IPI / Imposto Seletivo	311.681	174.542	174.542
PIS/COFINS / CBS	287.055	125.071	125.775
ICMS / IBS	405.254	358.544	252.980
Outros (AFRMM + Siscomex)	1.735	1.735	1.735
Total tributos	1.328.950	983.116	878.257
Custo desembaraçado	2.260.450	1.914.616	1.809.757
Carga sobre CIF	143,9%	106,4%	95,1%
Economia vs. 2025	—	R\$ 345.834	R\$ 450.694

A reforma reduz ou aumenta o custo?

A resposta é clara: **a reforma tributária tende a reduzir o custo total da importação de veículos de luxo**, e a redução é significativa.

Os dois fatores que mais contribuem para essa redução são:

- Fim do cálculo "por dentro":** O ICMS e o PIS/COFINS atuais são calculados sobre uma base que inclui o próprio imposto, inflando a carga efetiva. O IBS e a CBS serão calculados "por fora", sobre o preço líquido. Isso sozinho pode representar uma redução de 8 a 12 pontos percentuais na carga efetiva.
- Substituição do IPI pelo Imposto Seletivo:** Para a maioria dos veículos de luxo, o IS terá alíquota inferior ao IPI atual. Um Porsche 911 que hoje paga 25% de IPI passará a pagar algo em torno de 14% de IS — uma redução de 11 pontos percentuais sobre a base CIF+II.

Exceção importante: Veículos com emissões muito altas e baixa eficiência energética (como alguns SUVs V8 de grande porte) podem ter alíquotas de IS que se aproximem ou superem o IPI atual. A reforma premia a eficiência energética e penaliza as emissões.

Capítulo 7: Oportunidades e Riscos

Oportunidade 1: Janela de importação de elétricos e híbridos antes de julho/2026

Como demonstrado no Capítulo 4, as alíquotas do Imposto de Importação para BEVs e PHEVs ainda estão abaixo do patamar pleno de 35% no primeiro semestre de 2026 (33% para BEVs e PHEVs). A partir de 1º de julho de 2026, todos os veículos eletrificados importados pagam a mesma alíquota que os veículos a combustão.

Para quem está considerando importar um veículo elétrico ou híbrido plug-in, **o primeiro semestre de 2026 é a última janela** com diferencial tarifário. A economia de 2 pontos percentuais no II se multiplica na cascata de IPI, PIS/COFINS e ICMS, resultando em uma diferença total estimada de R\$ 15.000 a R\$ 35.000, dependendo do valor do veículo.

Ação recomendada: Iniciar o processo de importação até março/2026, considerando que o desembaraço aduaneiro leva em média 30 a 60 dias após a chegada do navio.

Oportunidade 2: Créditos de IBS/CBS na cadeia

Uma das maiores mudanças da reforma é a **não cumulatividade plena** do IBS e da CBS. Diferente do PIS/COFINS atual (que tem uma lista taxativa de créditos) e do ICMS (que possui restrições como a vedação de crédito para uso/consumo até 2033), o novo sistema permitirá crédito de **todas as aquisições** utilizadas na atividade econômica.

Para o importador–revendedor de veículos, isso significa que:

- Todo IBS e CBS pagos na importação serão creditáveis integralmente na revenda.
- Despesas com transporte, armazenagem, marketing, aluguel, energia elétrica e serviços profissionais também gerarão crédito.
- O crédito será financeiro (não físico), ou seja, basta a comprovação do pagamento do tributo na etapa anterior.

Impacto prático: No regime atual, o importador que revende o veículo muitas vezes acumula créditos de PIS/COFINS e ICMS que são difíceis de compensar (especialmente o PIS/COFINS cumulativo sobre despesas operacionais). No novo regime, a compensação será mais ágil e abrangente, reduzindo o custo efetivo da operação.

Oportunidade 3: Simplificação administrativa

O novo sistema elimina uma série de obrigações acessórias que hoje consomem tempo e recursos dos importadores:

- **Fim do cálculo "por dentro":** Não será mais necessário calcular bases de cálculo circulares para ICMS e PIS/COFINS. O IBS e a CBS incidem sobre o preço da operação, ponto final.

-

Guia única de recolhimento: O IBS será recolhido por meio de guia unificada, gerida pelo Comitê Gestor, eliminando a necessidade de calcular e recolher ICMS em até 27 legislações estaduais distintas.

- **Nota fiscal eletrônica simplificada:** A NF-e do novo regime incluirá o cálculo automático de IBS e CBS, integrado ao sistema do Comitê Gestor e da Receita Federal.
- **Fim do DIFAL complexo:** O IBS no destino será calculado e recolhido automaticamente, eliminando a necessidade de apuração manual de diferenças interestaduais.

Para empresas importadoras que operam em múltiplos estados, a estimativa é de redução de **30% a 50%** nos custos de conformidade tributária (compliance fiscal).

Risco 1: Alíquota de referência do IBS ainda indefinida

O maior risco da reforma para o planejamento tributário é a **incerteza sobre a alíquota final do IBS+CBS**. A estimativa de 26,5% usada neste ebook é baseada nos cálculos do Ministério da Fazenda, mas a alíquota definitiva depende de:

- O número de setores com alíquota reduzida ou regime favorecido (quanto mais setores com desconto, maior a alíquota-padrão para os demais)
- O desempenho da arrecadação durante a transição (2026–2032)
- Decisões políticas sobre a inclusão de novos bens e serviços em regimes especiais

A própria LC 214/2025 prevê uma **"trava" de alíquota de referência**: se a alíquota combinada de IBS+CBS ultrapassar 26,5%, o Poder Executivo deverá enviar ao Congresso projeto de lei complementar para ajuste. Porém, essa trava é uma meta, não um teto rígido.

Se a alíquota final ficar acima de 26,5%, as simulações do Capítulo 6 se tornam otimistas. Se ficar abaixo — improvável na opinião da maioria dos analistas — as simulações seriam conservadoras.

Risco 2: Imposto Seletivo com alíquotas punitivas

As alíquotas do Imposto Seletivo para veículos ainda estão em fase de regulamentação. A LC 214/2025 estabelece que o IS incide sobre veículos com motor a combustão, mas delega à lei ordinária a fixação das alíquotas específicas por faixa de emissão e eficiência.

Existe pressão de setores ambientalistas e do próprio Ministério do Meio Ambiente para que as alíquotas do IS sejam significativamente mais altas para veículos com emissões acima de 200 g CO/km. Nesse cenário, veículos esportivos de alta performance (Ferrari, Lamborghini, McLaren) poderiam enfrentar alíquotas de IS de 20% a 30%, o que anularia parte da economia gerada pelo fim do cálculo "por dentro".

Risco 3: Período de transição com dupla tributação

Entre 2026 e 2032, o importador estará sujeito a **dois sistemas simultâneos**: o antigo (ICMS/IPI parciais) e o novo (IBS/CBS/IS parciais). Isso cria complexidade operacional:

- Será necessário calcular tributos em dois regimes diferentes.
- Os sistemas de ERP e contabilidade precisarão ser adaptados.
- Haverá incerteza sobre a interação entre créditos do regime antigo e do regime novo.
- A jurisprudência sobre o novo sistema será inexistente nos primeiros anos.

Ação recomendada: Iniciar a adaptação dos sistemas e processos internos já em 2026, durante a fase de teste (CBS 0,9% + IBS 0,1%), para estar preparado quando o regime se tornar obrigatório em 2027.

Risco 4: Fim de benefícios fiscais estaduais

A reforma prevê a extinção gradual de todos os incentivos fiscais de ICMS até 2032. Isso inclui:

- O FUNDAP do Espírito Santo
- Os TTDs de Santa Catarina
- Os regimes especiais de Goiás, Mato Grosso e outros estados

Importadores que hoje se beneficiam desses regimes precisam planejar a migração para o novo sistema, onde a competição entre estados por meio de benefícios fiscais simplesmente não existirá — o IBS será uniforme em todo o território nacional, cobrado no destino.

Capítulo 8: Conclusão e Próximos Passos

Resumo das principais mudanças

A reforma tributária de 2023 (EC 132/2023, regulamentada pela LC 214/2025) altera profundamente a estrutura de custos da importação de veículos de luxo no Brasil. As principais mudanças são:

1. **PIS/COFINS e ICMS serão substituídos por CBS e IBS**, tributos do tipo IVA calculados "por fora", com não cumulatividade plena. Isso elimina o efeito cascata e o cálculo "por dentro" que hoje inflam a carga tributária em 8 a 12 pontos percentuais.
1. **O IPI será substituído pelo Imposto Seletivo (IS)**, com alíquotas baseadas em emissões de CO₂ e eficiência energética. Para a maioria dos veículos de luxo, o IS terá alíquota inferior ao IPI atual. Veículos elétricos serão isentos do IS.

1. **O Imposto de Importação não muda** com a reforma, permanecendo em 35% para veículos de passageiros. Porém, o cronograma do Programa MOVER elevará os elétricos e híbridos a 35% a partir de julho/2026, eliminando o diferencial tarifário.
1. **A transição é gradual (2026–2033)**, com dois sistemas operando simultaneamente. Isso cria complexidade, mas também oportunidades de planejamento.
1. **A tendência é de redução da carga tributária total**, estimada entre 30 e 50 pontos percentuais sobre o CIF, dependendo do tipo de veículo. Para um Porsche 911 Turbo S, a simulação indicou redução de 143,9% para 95,1% de carga sobre CIF — uma economia de quase R\$ 450.000 por veículo.
1. **Benefícios fiscais estaduais serão extintos** até 2032, exigindo nova estratégia de localização e operação para importadores que dependem de incentivos de ICMS.

Checklist para importadores

Use esta lista para preparar sua operação para a reforma:

- **Mapeie sua carga tributária atual** — Calcule o custo tributário exato de cada modelo que você importa, com todos os tributos e fundos estaduais.
- **Simule o custo em 2028 e 2033** — Use as estimativas de alíquotas deste ebook (e atualize conforme a regulamentação avançar) para projetar o custo futuro.
- **Avalie a janela de importação de elétricos/híbridos** — Se há demanda por BEVs ou PHEVs, o primeiro semestre de 2026 oferece os últimos 2 pontos percentuais de desconto no II.
- **Revise sua estratégia de localização** — Se você depende de benefícios fiscais estaduais (FUNDAP/ES, TTD/SC, etc.), planeje a transição para operação sem incentivos.
- **Atualize seus sistemas de ERP e contabilidade** — Os sistemas precisarão calcular tributos em dois regimes simultaneamente durante a transição.
-

[] **Capacite sua equipe** — A área fiscal precisa entender o novo sistema antes que ele entre em vigor integralmente.

- [] **Monitore a regulamentação** — As alíquotas do Imposto Seletivo e a alíquota de referência do IBS ainda estão sendo definidas. Acompanhe os projetos de lei e decretos.
- [] **Consulte seu assessor tributário** — A reforma é complexa e cada operação tem particularidades. Este ebook oferece orientação geral; decisões específicas devem contar com assessoria especializada.

Referências legislativas utilizadas neste ebook

Legislação	Tema
EC 132/2023	Reforma tributária — Emenda Constitucional
LC 214/2025	Regulamentação do IBS, CBS e IS
Lei nº 14.902/2024	Programa MOVER
Decreto nº 11.798/2023	Recomposição do II para elétricos/híbridos
Decreto nº 11.158/2022	TIPI — Tabela de Incidência do IPI
Lei nº 10.865/2004	PIS/COFINS-Importação
LC 87/1996	Lei Kandir (ICMS)
LC 190/2022	Regulamentação do DIFAL
Resolução SF nº 13/2012	Alíquota interestadual de 4% para importados
EC 87/2015	DIFAL para consumidor final
Lei nº 10.893/2004	AFRMM
IN SRF 634/2006	Importação por conta e ordem

Simule sua importação

A Aurum Legacy oferece um simulador de custos de importação atualizado com a legislação vigente e as estimativas da reforma tributária. Insira o modelo do veículo, o valor FOB, o estado de destino e o ano projetado da importação para obter uma estimativa completa de custos.

Acesse:

[aurumlegacy.com.br/importadora/simulador](<https://aurumlegacy.com.br/importadora/simulador>)

Nossa equipe de especialistas pode ajudá-lo a planejar sua importação considerando o cenário tributário atual e as mudanças que virão. Entre em contato para uma consultoria personalizada.

Aurum Legacy — Importação de veículos de luxo com transparência, planejamento tributário e excelência operacional.

aurumlegacy.com.br