

O ACORDO AUTOMOTIVO COM A COLÔMBIA

Guilherme Amorim

Economista, técnico permanente desta publicação.

Estabelecido em 2017, o Acordo Automotivo entre Brasil e Colômbia seria rompido no final de setembro de 2025. Foi, entretanto, prorrogado até novembro de 2026. O entendimento pressupõe que até 50 mil automóveis e veículos leves de carga brasileiros possam entrar na Colômbia, anualmente, sem a cobrança de imposto de importação. Sua extinção implicaria no pagamento de tarifa de 16,1%, o que comprometeria a competitividade do produto nacional. A concorrência pelo mercado colombiano tenderia, então, a se tornar inviável, uma vez que sobre veículos oriundos de Estados Unidos, União Europeia e Coreia do Sul não incide essa cobrança, amparados que são por tratados de livre comércio.

A diplomacia comercial brasileira logrou o prolongamento do acordo automotivo por um ano, enquanto abertura comercial mais abrangente tem sido negociada. O fato de a Colômbia ter recentemente aderido à Nova Rota da Seda, plano de investimentos chineses no exterior, principalmente em infraestrutura, é elemento relevante nas tratativas. A subscrição a esse programa pressupõe, no mais das vezes, facilitação de entrada de mercadorias e serviços providos por companhias chinesas, inclusive automóveis.

Antes do acordo, o Brasil respondia por 7,5% do valor importado pela Colômbia dos produtos em questão, atrás do aferido por México, Japão e Coreia do Sul. Em 2025, essa participação chegou a 15,9%, inferior apenas à do México¹. Em 2016, 12.959 automóveis montados no Brasil tiveram a Colômbia como destino, o que correspondeu a 3,0% do volume total exportado pelo País. Em 2025, foram 388.720 unidades exportadas, sendo 30.634 deles para a Colômbia (7,9% da demanda externa). O ápice da produção nacional destinada à Colômbia se deu em 2022, quando 59.507 unidades foram negociadas, quantidade equivalente a 16,4% da exportação de automóveis².

A indústria paranaense também se beneficiou da abertura comercial. Em 2016, o mercado colombiano respondia por menos de US\$ 26 milhões da exportação dos produtos contemplados no acordo. Naquele ano, a soma das vendas desses veículos ao exterior alcançou US\$ 603,65 milhões (tabela 1). Nove anos depois, o valor desses negócios entre Paraná e Colômbia saltou para US\$ 103,25 milhões e a participação do país na demanda total desses bens fabricados no Estado variou de 4,29% para 12,53%.

¹ UN Comtrade e Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, via International Trade Center. Produtos importados sob os códigos 8703, 8704731 e 870490 do Sistema Harmonizado.

² Cálculos do autor com dados do MDIC-Secex.

A indústria paranaense também se beneficiou da abertura comercial. Em 2016, o mercado colombiano respondia por menos de US\$ 26 milhões da exportação dos produtos contemplados no acordo. Naquele ano, a soma das vendas desses veículos ao exterior alcançou US\$ 603,65 milhões (tabela 1). Nove anos depois, o valor desses negócios entre Paraná e Colômbia saltou para US\$ 103,25 milhões e a participação do país na demanda total desses bens fabricados no Estado variou de 4,29% para 12,53%.

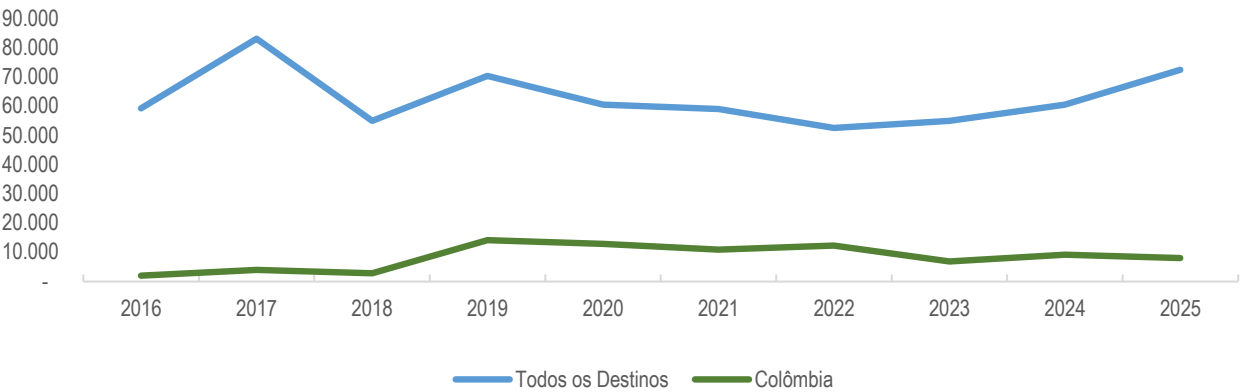
Tabela 1 – Exportações de automóveis e veículos comerciais leves no Paraná (2016-2025)

ANO	TOTAL	COLÔMBIA	PART. (%)
	Export. (US\$)	Export. (US\$)	
2016	603.651.241	25.917.402	4,29
2017	935.469.617	59.936.845	6,41
2018	553.386.866	44.730.262	8,08
2019	667.909.545	131.604.086	19,70
2020	518.735.662	104.882.893	20,22
2021	549.062.805	89.860.301	16,37
2022	526.093.867	115.926.692	22,04
2023	544.969.127	63.275.381	11,61
2024	666.686.454	98.042.194	14,71
2025	823.832.690	103.251.775	12,53

FONTE: Elaborado por IPARDES com informações do MDIC-SECEX.

O melhor ano dessa relação comercial foi 2019, quando, em valores absolutos, as exportações chegaram a US\$ 131,60 milhões. O acesso ao mercado colombiano tem parcialmente compensado as oscilações na demanda da Argentina, principal destino dessa categoria de produtos paranaenses. Exemplo disso foi o ano de 2022, quando a proporção das compras colombianas atingiu 22,04%, ante 3,13% das aquisições argentinas. Ressalte-se que naquele ano, a Argentina experimentou fuga de capitais, escassez de divisas e inflação de 94,8%³. Desde então, as vendas para o país se recuperaram.

Gráfico 1 – Evolução da exportação paranaense de automóveis, em unidades – Colômbia e todos os destinos (2016-2025)



FONTE: Elaborado por IPARDES com dados do MDIC-SECEX.

³ INDEC - Dirección Nacional de Estadísticas de Precios, Dirección de Índices de Precios de Consumo.

O panorama para a demanda argentina por veículos brasileiros não é benigno, ainda que o número de veículos comercializados, somados os montados localmente e os importados, tenha crescido ininterruptamente nos últimos sete anos, alcançando 558,8 mil unidades em 2025⁴. Tem-se que o volume negociado no primeiro semestre de 2026 é 23,70% inferior ao registrado no mesmo período do ano passado, consequência de redução na renda disponível das famílias causada por improporcionável supressão de subsídios a tarifas de eletricidade, gás, água e transporte coletivo.

Para além de restrições conjunturais, a competição por esse mercado se tornará mais dura. Por um lado, foi concedida à China cota de 50 mil veículos elétricos isentos de tarifas de importação, parte da aproximação econômica entre os dois países desde a adesão argentina à Nova Rota da Seda, em 2022. Por outro, recente acordo com os Estados Unidos pressupõe a isenção de tarifas alfandegárias para 10 mil automóveis, anualmente.

A exportação de automóveis chegou a responder por 14,53% do valor anual da pauta paranaense. Em 2025, foi responsável por 3,48%, maior proporção desde a verificada em 2019. Esse ramo reunia, no final do ano passado, 6.672 vínculos empregatícios, equivalentes a 0,86% dos associados à indústria de transformação do Estado⁵. Sua importância relativa é melhor mensurada, contudo, pela participação no valor da transformação industrial do Paraná, que alcançou 5,52% em 2024⁶.

O acesso a mercados para esses produtos e a competição dentro do Brasil tendem a se acirrar, em cenário de mudanças nas preferências dos consumidores e eletrificação da frota. O panorama se torna mais lóbrego diante da incapacidade de competição com escala e volume de subsídios recebidos pela indústria automobilística da China, em adição à célere incorporação de novas tecnologias a esses produtos e à capacidade de projeção de poder daquele país.

⁴ Asociación de Fábricas de Automotores.

⁵ BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. Programa de Disseminação das Estatísticas do Trabalho. *RAIS 2025*: ano-base 2025. Brasília, DF, 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/trabalho-e-emprego/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/programas-projetos-acoes-obras-e-atividades/estatisticas-trabalho/rais/rais-2025/rais-2025>. Acesso em: 2 set. 2026.

⁶ IBGE - Pesquisa Industrial Anual - Empresa.