

## **Inovar-Auto: novas perspectivas para a indústria automotiva nacional?**

Com a participação ativa dos Metalúrgicos da CNM/CUT, em 3 de outubro de 2012 o Governo Federal publicou o decreto 7.819/2012<sup>1</sup> que estabelece as regras do Inovar-Auto (Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores), o novo regime automotivo brasileiro que vigorará entre 2013 e 2017.

O Inovar-Auto tem como principal objetivo criar condições e garantir a competitividade da indústria automotiva nacional, num momento em que o Brasil está no foco dos grandes investimentos mundiais das principais empresas do setor. Para que isso ocorra, o Decreto traz uma série de metas e exigências – com foco na melhoria da eficiência energética dos veículos; em investimento em tecnologia e pesquisa e desenvolvimento e nacionalização das etapas produtivas, dentre outras – que são compensadas com estímulos/incentivos governamentais. As regras valem tanto para as empresas já instaladas no país quanto para as que têm projetos de investimentos ou apenas comercializam veículos automotivos no país.

### **1. Contexto**

O novo regime automotivo é resultado de ações das quais a CNM/CUT participou – com o protagonismo dos trabalhadores metalúrgicos – e que se intensificaram em meados de 2010, período no qual as importações de veículos produzidos na União Europeia, Ásia e México atingiram patamares preocupantes para a indústria nacional e, conseqüentemente, ao emprego nacional.

Entendendo que há pelo menos uma década o Brasil se tornou um poderoso mercado consumidor e uma economia mais sólida, as montadoras de veículos e suas fornecedoras passaram a ver o mercado brasileiro de veículos como um destino capaz de absorver parte da produção e gerar lucros, a fim de minimizar as perdas com a crise vivida na Europa e EUA.

Para ilustrar os impactos negativos da importação no setor automotivo, o DIEESE estima que a produção em território nacional dos 634,4 mil vindos do exterior em 2010 teria representado a geração de aproximadamente 102 mil novos postos de trabalho na cadeia produtiva do setor. Do aspecto econômico sabe-se que este volume

---

<sup>1</sup> Confira o decreto na íntegra em:

[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/Decreto/D7819.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Decreto/D7819.htm)

de importação gera grandes desafios para o desenvolvimento econômico nacional, impactando diretamente na balança comercial.

Em meio a organização e pressão crescentes dos metalúrgicos em defesa do emprego industrial, assim como a taxação da importação de veículos e a revisão do acordo automotivo Brasil-México por parte do Estado, um elemento importante que deve ser considerado no cenário que culmina com o Inovar-Auto foi o Programa Brasil Maior (PBM). O Programa Brasil Maior, criado com objetivo de dar dinamismo e conteúdo tecnológico, dentre outras tantas preocupações, para a indústria nacional, recupera o papel ativo do Estado na condução do desenvolvimento industrial e recria os Conselhos Setoriais Tripartites, ampliando, assim, a participação sindical em todo o debate. É através dos Conselhos Setoriais tripartites que trabalhadores (a CNM/CUT teve dois acentos), governo e empresários levaram suas propostas de valorização deste setor importante da indústria de transformação.

## **2. Principais Medidas**

Com o novo regime automotivo, o governo federal está estabelecendo o mesmo aumento de alíquota de IPI para todos os veículos, nacionais e importados, que terá acréscimo de 30% a partir do próximo ano. Por outro lado, seguindo o objetivo de nacionalizar a produção automotiva, as montadoras que cumprirem as obrigações do Inovar-Auto conquistarão abatimento de imposto (chamado de crédito presumido), podendo chegar até uma alíquota de 5% (este percentual é inferior em relação à menor alíquota aplicada atualmente, de 7% para veículos de passeio com motor 1.0)<sup>2</sup>.

Confira abaixo algumas as regras para adesão ao Inovar-Auto (que valem apenas para as empresas que optarem por seguir o regime, uma vez que seu caráter não é obrigatório):

- **Certidão Negativa de Débitos**

Para se habilitar, as montadoras precisarão obter a Certidão Negativa de Débitos junto ao governo federal, documento que comprova a inexistência de dívidas com tributos federais e também dívidas trabalhista e previdenciária.

- **Eficiência Energética**

Todas as empresas se comprometem em melhorar a eficiência energética em pelo menos 12% até 2017, na média dos veículos de cada montadora. A meta é chegar a um consumo médio de 17,26 quilômetros por litro de gasolina (hoje a média está em 14

---

<sup>2</sup> Confira a tabela completa de incidência do IPI em:  
<http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/Decretos/2011/dec7660.htm>

quilômetros por litro). Já para o etanol, a meta é atingir consumo médio de 11,96 quilômetros por litro, contra 9,7 quilômetros atualmente.

- **Realizar etapas de produção no país**

Desenvolver certa quantidade de etapas produtivas (que serão descritas nos quadros a seguir) em pelo menos 80% dos veículos produzidos no Brasil. Significa que das 12 etapas de produção de um carro, oito terão de ser realizadas aqui no Brasil até 2017 ou, no caso de novas plantas, ao final de cinco anos do início da produção. Já no caso da produção de caminhões, das 14 etapas de produção, dez serão feitas na planta brasileira, nos mesmos prazos.

#### QUADRO 1

Quantidade de etapas fabris a serem realizadas em território nacional a cada ano, segundo tipo de produto

Ano-Calendário	Quantidades de atividades	
	Automóveis e Picapes	Veículos Comerciais
2013	6	8
2014	7	9
2015	7	9
2016	8	10
2017	8	10

Fonte: decreto 7.819/2012.

Elaboração: DIEESE CNM/CUT – FEM-CUT/SP.

**QUADRO 2**  
**Relação das etapas produtivas estabelecidas no Inovar-Auto, segundo tipo de produto**

<b>Automóveis e Picapes</b>	<b>Veículos Comerciais</b>
1. Estampagem;	1. Estampagem;
2. Soldagem;	2. Soldagem;
3. Tratamento anticorrosivo e pintura;	3. Tratamento anticorrosivo e pintura;
4. Injeção de plástico;	4. Injeção de plástico;
5. Fabricação de motor;	5. Fabricação de motor;
6. Fabricação de caixa de câmbio e transmissão;	6. Fabricação de caixa de câmbio e transmissão;
7. Fabricação de sistemas de direção e suspensão;	7. Fabricação de sistemas de direção e suspensão;
8. Montagem de sistema elétrico;	8. Montagem de sistema elétrico;
9. Fabricação de sistemas de freio e eixos;	9. Fabricação de sistemas de freio e eixos;
10. Produção de monobloco;	10. Montagem, revisão final e ensaios compatíveis;
11. Montagem, revisão final e ensaios compatíveis;	11. Montagem de chassi e de carrocerias;
12. Infraestrutura própria de laboratórios para desenvolvimento e teste de produtos	12. Montagem final de cabines ou de carrocerias, com instalação de itens, inclusive acústicos e térmicos, de forração e de acabamento;
-	13. Produção de carrocerias preponderantemente através de peças avulsas estampadas regionalmente;
-	14. Infraestrutura própria de laboratórios para desenvolvimento e teste de produtos.

Fonte: decreto 7.819/2012.

Elaboração: DIEESE CNM/CUT – FEM-CUT/SP.

Além disso, as empresas aqui instaladas terão de cumprir mais duas das três exigências descritas abaixo.

- **P&D**

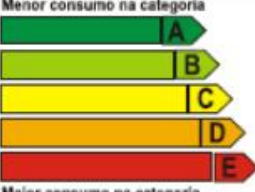

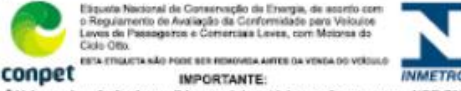
Realizar em território brasileiro gastos em pesquisa e desenvolvimento de, no mínimo, 0,13% da receita bruta em 2013. O percentual sobe para 0,30% em 2014 e fica em 0,50% entre 2015 e 2017.

- **Engenharia**

Realizar investimentos em engenharia, tecnologia industrial básica e capacitação de fornecedores (autopeças, sistemistas, etc.) correspondentes a 0,5% (no mínimo) sobre a receita bruta em 2013; de 0,75% em 2014 e de 1% em 2015, 2016 e 2017.

- **Etiquetagem Veicular**

Aderir ao Programa de Etiquetagem Veicular definido pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC) e estabelecido pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO), com percentuais mínimos de produtos (modelos) a serem etiquetados. O programa estabelece 36% para 2012, 49% para 2014, 64% para 2015, 81% para 2016 e 100% no último ano do regime automotivo.

Energia ( Combustível )		2009 Ano de aplicação	
Categoria de veículo Marca Modelo Versão Motor Transmissão	Compacto (Nome/Logo) Samba Flex LXP ou nome XYZ Manual 5 Velocidades		
Menor consumo na categoria  Maior consumo na categoria			
COMBUSTÍVEL Quilometragem por litro *	Alcool km/l	Gasolina km/l	
Cidade ( ciclo urbano )	8,7	9,8	
Estrada ( ciclo rodoviário )	10,1	11,3	
 <p> <small>                             Elaboração Nacional de Conservação de Energia, de acordo com o Regulamento de Avaliação de Conformidade para Veículos Leves de Passageiros e Comerciais Leves, com Motor de Ciclo Otto.                              ESTA ETIQUETA NÃO PODE SER REMOVIDA ANTES DA VENDA DO VEÍCULO.                              IMPORTANTE:                              * Valores de referência medidos em laboratório, conforme norma NBR 7024, com ciclos de condução e combustíveis padrão, podendo não corresponder ao consumo verificado com o uso do veículo, que depende das condições do trânsito, do combustível, do veículo e dos hábitos do motorista.                              Instruções e recomendações de uso, veja o Manual do Proprietário.                         </small> </p>			
<i>Exemplo ilustrativo com valores de um modelo fictício</i>			

\*\*

Superada a etapa da habilitação, parte-se para os requisitos ligados à produção que definem o percentual de redução da alíquota de IPI então elevada em 30%.

- **Nacionalização da produção**

As montadoras estabelecidas no Brasil que comprovarem despesas com insumos e peças nacionais terão os valores das notas fiscais dos gastos em questão abatidos dos

30% do IPI. Os itens considerados para o abatimento são: insumo estratégico e ferramentaria.

- **Investimento em pesquisa, desenvolvimento tecnológico e inovação**

As montadoras que comprovarem despesas com pesquisa, desenvolvimento tecnológico e inovação no país poderão abater do IPI devido 50% dos seus gastos comprovados em pesquisa, desenvolvimento tecnológico e inovação, até o limite de 2% de seu faturamento.

- **Investimento em capacitação de fornecedores, engenharia e tecnologia básica**

As montadoras que comprovarem despesas acima de 0,75% de seu faturamento com **capacitação de fornecedores, engenharia e tecnologia básica** poderão abater do IPI devido 50% dos desses gastos comprovados nestas áreas, limitados a 2,75%, de seu faturamento.

- **EMPRESAS ENTRANTES E/OU IMPORTADORAS**

Dentro do programa, há uma diferenciação de exigências para as empresas que já estão instaladas no país em relação às novas plantas em planejamento/construção e empresas importadoras.

Para as chamadas empresas entrantes, isto é, aquelas que estão investindo em plantas no Brasil, há alguns requisitos extras.

Além do que foi apresentado anteriormente, exige-se o projeto de investimentos deverá conter:

I - previsão de início e término do investimento;

II - previsão da capacidade anual de produção; e,

III - outras informações a serem definidas pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.

E a aprovação/habilitação das empresas beneficiárias fica condicionada à:

I - aprovação do projeto de investimento apresentado;

II - regularidade em relação aos tributos federais;

III - assinatura de termo de compromisso, no qual estarão relacionados os compromissos e os direitos da empresa, até 31 de março de 2017

As empresas entrantes poderão continuar importando veículos, porém foram estabelecidos alguns limites com o objetivo de estimular a produção nacional. As três principais regras são:

- cada montadora terá uma cota de 4.800 veículos importados por ano sem o aumento do IPI instituído pelo novo regime automotivo. A partir dessa quantidade, será cobrado o tributo completo com 30 pontos percentuais a mais de IPI;
- se existir um plano de produção de um determinado modelo que é importado, a montadora poderá continuar importando o veículo até um limite correspondente a 50% da capacidade de produção no Brasil, e os 30% a mais de IPI serão abatido na fase de investimentos no Brasil; e
- a terceira cota possível tem a ver com a importação de peças/insumos oriundas do Mercosul: quanto menor as compras fora do Brasil, maior será a redução dos 30% do IPI, ou então resultará em uma nova cota de 4.800 unidades para importação.

### **3. Avaliação**

A partir das medidas apresentadas, fica evidente que o governo atendeu parte importante das reivindicações apresentadas pelos metalúrgicos da CNM/CUT e que, além disso, as decisões tomadas terão rebatimentos claros na estruturação da indústria automotiva no Brasil, na geração de empregos e na qualidade dos produtos oferecidos aos consumidores.

A CNM/CUT acredita que estamos no caminho correto: é com regras rígidas que o Estado brasileiro deve agir com setores como o automotivo (fortemente concentrado em esfera global nas mãos de poucos grupos econômicos), e no qual não possuímos montadoras nacionais. Mas, apesar disso, podemos possuir as indústrias da cadeia produtiva, concentrando valor agregado, tecnologia embarcada e emprego de qualidade.

Entretanto, é preciso destacar que algumas questões ainda carecem de regulamentação e que há medidas um pouco tímidas, como, por exemplo, a melhora da eficiência energética dos veículos. É público que as mesmas montadoras que aqui estão instaladas (ou então que planejam se instalar no país) possuem tecnologia desenvolvida em outras partes do mundo que superam o consumo estabelecido no novo regime automotivo, isto é, poderíamos trabalhar com consumo ainda mais baixo. Esta exigência mais ousada resultaria em grandes avanços para a sociedade brasileira.

Listemos algumas: (i) aprofundaríamos o debate ambiental dentro da indústria automotiva, o que já é uma realidade nos países centrais; (ii) diminuiríamos nossa dependência interna em relação aos combustíveis fósseis; e (iii) no plano econômico, reduziríamos o peso do combustível no custo de vida dos que possuem automóveis, o que possibilitaria ao trabalhador destinar parte de sua renda para outras obrigações do dia a dia.

No ponto de vista ambiental, cabe lembrar que também é uma demanda antiga dos metalúrgicos CUTistas que haja mudanças nas regras de incidência do IPI. Atualmente as alíquotas são cobradas de acordo com a potência (cilindradas) dos veículos, sem relação direta com o consumo dos modelos. Seria um avanço considerável se o novo regime contasse, assim como é feito em outras partes do planeta, com tributação específica de acordo com o consumo dos veículos, como forma de forçar as empresas a oferecerem produtos mais eficientes ao consumidor brasileiro.

A logística reversa (reciclagem) de veículos é mais um tema de extrema importância que está na pauta de lutas dos metalúrgicos e que não foi tratada no novo regime automotivo. Elaborar exigências para as montadoras reciclarem seus veículos, assim como é feito com eletroeletrônicos e pneus, representaria não apenas um ganho ambiental (hoje a frota brasileira cresce exponencialmente e o descarte de veículos antigos é um problema a ser enfrentado pelas administrações municipais), como também um ganho trabalhista. A partir do momento em que a reciclagem dos veículos for uma realidade, certamente milhares de trabalhadores que já atuam nessa função, em situação degradante, serão formalizados e terão as condições de trabalho melhoradas.

E, por fim, ainda pairam dúvidas no que se refere às relações e condições de trabalho nas empresas montadoras de veículos entrantes. Não é novidade que há diversos avanços nas montadoras instaladas no país, resultado da organização dos trabalhadores, e que traz reflexo nas relações e condições de trabalho e de remuneração dos metalúrgicos. Essa realidade, na visão da CNM/CUT, justificaria medidas mais duras para as montadoras que estão chegando no Brasil, com o objetivo garantir condições minimamente parecidas para os metalúrgicos distribuídos por todo território. Esta, assim como outras demandas e contribuições, continuarão sendo apresentadas pela CNM/CUT, principalmente no Conselhos do Setor Automotivo do Plano Brasil Maior.