



**RELATÓRIO ANUAL DO  
PROGRAMA ROTA 2030 – MOBILIDADE E LOGÍSTICA**

**Ano 2020**

**Dezembro de 2021**

Grupo de Acompanhamento do  
Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística

## Sumário

1. INTRODUÇÃO .....	3
2. MARCO LEGAL E CONTEXTO PARA IMPLEMENTAÇÃO DO PROGRAMA ROTA 2030 – MOBILIDADE E LOGÍSTICA.....	4
2.1. Marco legal: legislação aplicável .....	4
2.2. Contexto para implementação do Programa.....	4
2.3. Acompanhamento do Programa Rota 2030 – Mobilidade E Logística.....	4
2.3.1. Grupo de Acompanhamento do Programa.....	4
2.3.2. Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade e Logística .....	5
2.4. Empresas habilitadas.....	5
3. INDICADORES E METAS DO PROGRAMA ROTA 2030 – MOBILIDADE E LOGÍSTICA .....	6
3.1. Indicadores de Esforço .....	7
3.2. Indicadores de Resultados.....	7
3.3. Indicadores de Impacto.....	8
4. AVALIAÇÃO DE INDICADORES .....	10
4.1. Dispêndios realizados no Brasil pelas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030 em pesquisa e desenvolvimento (dados agregados):.....	10
4.2. Investimentos do Programa Rota 2030 no desenvolvimento tecnológico e competitivo da cadeia de fornecedores: .....	12
4.3. Introdução de tecnologias assistivas à direção:.....	13
4.4. Atendimento de requisitos de desempenho estrutural:.....	14
4.5. Rotulagem de segurança veicular nos veículos comercializados no Brasil: .....	14
4.6. Quantidade de empregos diretos nas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030: 14	
4.7. Aumento da produtividade das empresas habilitadas no Programa Rota 2030: ...	15
4.8. Corrente de comércio do setor automotivo brasileiro (autopeças): .....	16
4.9. Incremento da eficiência energética média dos veículos comercializados no País:16	
4.10. Volume exportado pelas empresas fabricantes de veículos habilitadas em 2019: 17	
4.11. Participação das exportações no faturamento do setor de autopeças: .....	18
5. PROGRAMAS E PROJETOS PRIORITÁRIOS .....	19
6. CONCLUSÕES.....	20
ANEXO I: ESTRUTURA DA ESTRATÉGIA ROTA 2030 – MOBILIDADE E LOGÍSTICA.....	22
ANEXO II: EMPRESAS HABILITADAS AO PROGRAMA ROTA 2030 .....	23

# 1. INTRODUÇÃO

O Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, instituído pela Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018, é parte da estratégia elaborada pelo Governo Federal para desenvolvimento do setor automotivo no País, que compreende, além da política homônima voltada ao fomento das atividades de pesquisa, desenvolvimento e inovação na cadeia industrial automotiva, regramentos de mercado relativos à rotulagem veicular, eficiência energética, e segurança veicular, e um regime tributário especial para importação de autopeças sem produção nacional.

O Programa visa solucionar dificuldades enfrentadas pela indústria automotiva nacional, tais como:

- baixa competitividade da indústria automotiva nacional, que resulta em uma integração passiva às cadeias globais de valor;
- defasagem tecnológica, especialmente em eficiência energética e desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção, do produto nacional frente às novas tecnologias em fase de implementação nos grandes mercados dos países desenvolvidos;
- risco de transferência das atividades de P&D para outros polos, com a consequente perda de postos de trabalho de alta qualificação;
- risco de perda de investimentos no País, com a não aprovação de novos projetos pelas matrizes das empresas instaladas no País;
- existência de capacidade ociosa na indústria, que precisa ser direcionada para o mercado global; e
- risco de perda do conhecimento no desenvolvimento de tecnologias que utilizam biocombustíveis, com impactos naquela cadeia produtiva.

Partindo de ampla discussão com a sociedade, envolvendo especialmente as entidades que integram o setor, o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística foi pensado como política pública de longo prazo para quinze anos, divididos em três ciclos quinquenais, sendo o primeiro com vigência de 1º de dezembro de 2018 até 30 de novembro de 2023. Para cada ciclo será realizada uma revisão da política e uma reorientação das metas e instrumentos.

O Programa define metas objetivas e mensuráveis e dota as empresas de instrumentos e estímulos para viabilizar o seu atingimento. Trata-se de uma política que confere a previsibilidade necessária para que as empresas possam se adaptar e programar os seus investimentos.

Muito embora o Programa Rota 2030 tenha como público-alvo a indústria automotiva (montadoras e importadores de veículos, fabricantes de autopeças, e os trabalhadores do setor), seus resultados serão externados à toda sociedade, especialmente através do aumento da eficiência energética e da segurança dos veículos comercializados no País.

Maiores informações sobre a Estratégia Rota 2030 – Mobilidade e Logística estão disponíveis no Anexo I.

## **2. MARCO LEGAL E CONTEXTO PARA IMPLEMENTAÇÃO DO PROGRAMA ROTA 2030 – MOBILIDADE E LOGÍSTICA**

### **2.1. Marco legal: legislação aplicável**

Instituído pela Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, posteriormente convertida na Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018, o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística foi regulamentado pelo Decreto nº 9.557, de 8 de novembro de 2018. Além da Lei e do Decreto, há uma série de atos infralegais que regulamentam a política em questão, e que podem ser encontrados em: <https://www.gov.br/produktividade-e-comercio-exterior/ptbr/assuntos/competitividade-industrial/setor-automotivo/legislacao-rotas>.

### **2.2. Contexto para implementação do Programa**

O Programa Rota 2030 foi elaborado em um contexto no qual o setor automotivo mundial sinalizava profundas transformações, seja nos veículos e na forma de usá-los, seja na forma de produzi-los. Diante das tendências citadas, o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística guarda como objetivo ampliar a inserção global da indústria automotiva brasileira, por meio da exportação de veículos e autopeças. A proposta é que este movimento de inserção global seja progressivo, permitindo que ao final da vigência do programa o país esteja inteiramente inserido e no estado da arte da produção global de veículos automotores.

O Programa também possui como pressupostos princípios de sustentabilidade ambiental e cidadania. De forma complementar, as políticas de estímulo à pesquisa e desenvolvimento (P&D) visam dotar as empresas de instrumentos para que possam alcançar as metas a serem estabelecidas, além de lhes conferir condições de competitividade para que tais atividades possam ocorrer no País.

### **2.3. Acompanhamento do Programa Rota 2030 – Mobilidade E Logística**

#### **2.3.1. Grupo de Acompanhamento do Programa**

A Lei nº 13.755, de 2018, em seu art. 13, instituiu o Grupo de Acompanhamento do Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, composto por representantes dos então Ministérios da Fazenda, da Indústria, Comércio Exterior e Serviços e da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações, com o objetivo de definir os critérios para

monitoramento dos impactos do Programa. Atualmente, tendo em vista a organização ministerial vigente, o Grupo de Acompanhamento é formado por representantes das Secretarias Especiais de Fazenda, e de Produtividade e Competitividade, ambas do Ministério da Economia, e do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações.

A lei estabeleceu, ainda, que o Grupo de Acompanhamento deverá divulgar, anualmente, relatório com os resultados econômicos e técnicos advindos da aplicação do Programa no ano anterior.

### **2.3.2. Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade e Logística**

O Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade e Logística, também foi criado pela Lei nº 13.755, de 2018, tendo como principal atribuição acompanhar o impacto do Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística no setor e na sociedade.

O Observatório consiste em plataforma digital contendo dados e informações qualificadas sobre a indústria automobilística brasileira, provenientes de bases de dados públicos e privados, atuando como ferramenta de governança e controle social objetivando favorecer o acompanhamento dos resultados das políticas públicas para o setor automobilístico brasileiro, em termos de produção, emprego, inovação, importação e exportação, dentre outras.

O Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade e Logística está sendo desenvolvido pelo Ministério da Economia, em parceria com o Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações, por meio do Termo de Fomento nº 36/2017 celebrado entre o MCTI e a OSCIP Softex e do Termo de Execução Descentralizada do ME nº 11/2018.

O lançamento oficial do Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade e Logística está previsto para ser realizado em dezembro de 2021.

### **2.4. Empresas habilitadas**

Até o final do ano de 2020, encontravam-se habilitadas ao Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística um total de 69 empresas, sendo 12 empresas habilitadas na modalidade fabricantes de automóveis (das quais 6 produzem veículos pesados), 56 habilitadas na modalidade fabricante de autopeças e 1 habilitada na modalidade projeto de desenvolvimento e produção tecnológica, conforme Anexo II.

### **3. INDICADORES E METAS DO PROGRAMA ROTA 2030 – MOBILIDADE E LOGÍSTICA**

Conforme previsão legal, o relatório anual do Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística deverá conter os impactos decorrentes dos dispêndios beneficiados pelo Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística na produção, no emprego, nos investimentos, na inovação e na agregação de valor do setor automobilístico.

Desta forma, o Grupo de Acompanhamento, em reunião realizada no dia 27 de junho de 2019, decidiu que o monitoramento dos impactos do Programa será realizado por meio da análise da evolução dos seguintes indicadores, a serem agregados por meio do Observatório Nacional das Indústrias da Mobilidade e Logística, em comparação com os dados do ano de 2018:

- Produção: anuários estatísticos da ANFAVEA e SINDIPEÇAS, e PIA – IBGE;
- Emprego: RAIS + CAGED – Ministério da Economia;
- Investimentos: Anuários estatísticos ANFAVEA e SINDIPEÇAS, Relatórios anuais de empresas habilitadas ao Rota 2030 (Ministério da Economia) + Desembolsos mensais do Sistema BNDES (BNDES);
- Inovação: PINTEC (IBGE) + relatórios anuais de P&D de empresas habilitadas ao Rota 2030 (Ministério da Economia), Número de registros de patentes pelo setor (INPI);
- Agregação de valor: relatórios anuais de acompanhamento de empresas habilitadas ao Rota 2030 (Ministério da Economia), e dados do valor adicionado bruto do IBGE.

Além disso, foram estabelecidos indicadores de esforço, resultado e impactos, a serem aferidos com base na evolução das empresas ao longo do período de habilitação ao Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística.

### 3.1. Indicadores de Esforço

INDICADOR	FÓRMULA	LINHA DE BASE	META
<b>Dispêndios realizados no Brasil pelas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030 em pesquisa e desenvolvimento.</b>	Volume de dispêndios realizados pelas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030 em pesquisa e desenvolvimento ao final da vigência do Programa.	Automóveis e Comerciais Leves	0,70%
		Caminhões, Ônibus e Chassis com motor	0,40%
		Autopeças	0,70%
<b>Investimentos do Programa Rota 2030 no desenvolvimento tecnológico e competitivo da cadeia de fornecedores.</b>	Valor investido voltado ao desenvolvimento da cadeia de fornecedores por meio de projetos e programas credenciados no período de execução do Programa Rota 2030.	Não se aplica.	R\$ 1,5 bilhão ao longo dos primeiros cinco anos de vigência do Programa Rota 2030.

### 3.2. Indicadores de Resultados

INDICADOR	FÓRMULA	LINHA DE BASE	META
<b>Introdução de tecnologias assistivas à direção.</b>	Percentual de veículos comercializados no País que atendam aos requisitos de Controle Eletrônico de Estabilidade.	42,5% dos veículos comercializados no país em dezembro de 2018 atendem ao requisito de série.	75% dos veículos comercializados no país em 2023 devem atender aos requisitos de série.

<b>Atendimento de requisitos de desempenho estrutural.</b>	de de	Percentual de códigos de marca, modelo e versão comercializados no País que atendam aos requisitos de proteção aos ocupantes em caso de Impacto Lateral.	Não se aplica.	75% das versões de veículos devem atender aos requisitos de série.
<b>Rotulagem de segurança veicular nos veículos comercializados no Brasil.</b>	de	Relação entre número de veículos rotulados e número total de veículos comercializados no Brasil.	Situação em 2019: 0% de veículos rotulados no Programa de Rotulagem Veicular de Segurança (PRSV).	Rotulagem de 100% dos modelos de veículos comercializados no Programa de Rotulagem Veicular de Segurança (PRSV).
<b>Quantidade de empregos diretos nas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030.</b>	de	Quantidade de trabalhadores empregados nas empresas habilitadas no final do Programa Rota 2030.	Situação em 2019: 173.709	Manutenção dos empregos diretos nas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030.
<b>Aumento da produtividade das empresas habilitadas no Programa Rota 2030.</b>	da das	Nível de utilização da capacidade instalada, conforme dados informados pelas empresas habilitadas	Situação em 2019	Incremento da produtividade média em relação ao ano de 2019.
			Automóveis e Comerciais Leves	78,25%
			Veículos Pesados	43,79%
			Autopeças	61,39%

### 3.3. Indicadores de Impacto

INDICADOR	FÓRMULA	LINHA DE BASE		META
<b>Corrente de comércio do setor automotivo brasileiro.</b>	Somatório do volume de importações e exportações das empresas fabricantes de autopeças habilitadas no ano.	Corrente de Comércio	R\$ 11.792.003.036	Incremento da corrente de comércio em relação ao primeiro ano de habilitação do Programa Rota 2030.
		Saldo Comercial	-R\$ 1.881.655.892	

<b>Incremento da eficiência energética média dos veículos comercializados no País.</b>	MJ/km médio da frota comercializada/ano.	Situação em 2017: 1,74 MJ/Km		Incremento de 11% na eficiência média da frota ao término do Programa Rota 2030.
<b>Volume exportado pelas empresas fabricantes de veículos habilitadas.</b>	Total exportado (qtd) / total produzido (qtd) (%)	Situação em 2019:		Incremento do percentual exportado.
		Exportações	361.580	
		Produção	1.748.991	
		Relação (%)	20,67%	
<b>Participação das exportações no faturamento do setor de autopeças.</b>	Faturamento decorrente de exportações sobre o faturamento total	Situação em 2019		Incremento da participação de exportações no faturamento ao longo do Programa Rota 2030.
		Exportações	R\$ 4.955.173.572	
		Faturamento Total	R\$ 40.006.162.510	
		Relação (%)	12,39%	

## 4. AVALIAÇÃO DE INDICADORES

### 4.1. Dispêndios realizados no Brasil pelas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030 em pesquisa e desenvolvimento (dados agregados):

O primeiro dos indicadores de acompanhamento do Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística definido pelo Grupo de Acompanhamento está relacionado com os objetivos e diretrizes do Programa, notadamente o apoio ao desenvolvimento tecnológico e a inovação.

Conforme definido pelo Grupo, a linha de base para monitorar este indicador são os dispêndios mínimos obrigatórios estabelecidos pelo Anexo XI do Decreto nº 9.557/2018, para o ano de 2020, como percentual da receita operacional bruta descontada<sup>1</sup>, conforme apresentado abaixo:

#### Dispêndios Mínimos Obrigatórios Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística

Percentual mínimo ano-calendário	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Fabricantes de Automóveis e Comerciais Leves	0,50%	0,70%	<b>0,85%</b>	1,00%	1,20%	1,20%
Fabricantes de Caminhões, Ônibus e Chassis com Motor	0,25%	0,40%	<b>0,50%</b>	0,60%	0,75%	0,75%
Empresas fabricantes de Autopeças, Sistemas Estratégicos ou Soluções para a Mobilidade e Logística	0,50%	0,70%	<b>0,85%</b>	1,00%	1,20%	1,20%

Fonte: Anexo XI do Decreto nº 9.557/ 2018.

Os dados referentes aos dispêndios com P&D realizados pelas empresas habilitadas no ano de 2020 foram extraídos do Memorial para Prestação de Informações Sobre Dispêndios em Atividades de Pesquisa e Desenvolvimento, de que trata o Anexo I, da Portaria Interministerial ME/MCTI nº 3.852, de 7 de outubro de 2020, e demonstram que, na média, as empresas habilitadas superaram com folga o requisito mínimo exigível para cada categoria.

#### Dispêndios de P&D realizados pelas empresas habilitadas em 2020

Habilitações Rota 2030 – Mobilidade e Logística	Nº de Empresas	Dispêndios realizados (R\$)	Meta (% ROB <sup>1</sup> )	Realizado (% ROB <sup>1</sup> ) 2020	Realizado (% ROB) 2019
Fabricantes de Automóveis e Comerciais Leves	6	2.751.866.864,96	0,85%	<b>2,99%</b>	2,62%
Fabricantes de Caminhões, Ônibus e Chassis com Motor	6	365.762.241,94	0,50%	<b>1,00%</b>	1,06%
Fabricantes Autopeças, Sistemas Estratégicos ou Soluções para a Mobilidade e Logística	56	488.468.516,13	0,85%	<b>2,02%</b>	1,44%
<b>TOTAL</b>	<b>69</b>	<b>3.606.097.623,03</b>	<b>-</b>	<b>2,37%</b>	<b>2,07%</b>

Fonte: Memorial de P&D apresentado pelas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030.

<sup>1</sup> Receita operacional bruta descontada é a receita relacionada à venda de produtos automotivos, menos impostos, contribuições, devoluções, e vendas canceladas (conforme art. 29, da Portaria Interministerial ME/MCTI nº 3.852, de 7 de outubro de 2020).

Além do volume anual de dispêndios por categoria de habilitação, com as informações obtidas nos Memoriais também é possível acompanhar a receita operacional bruta descontada, base de cálculo dos dispêndios mínimos obrigatórios, bem como os volumes de dispêndios classificáveis como despesa operacionais pela legislação do IRPJ, e de dispêndios estratégicos, informações importantes para se mensurar o volume financeiro do incentivo fiscal concedido pelo Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística.

Conforme disposto no art. 11 da Lei nº 13.755, de 2018, as empresas habilitadas farão jus ao incentivo correspondente à aplicação da alíquota e do adicional do imposto sobre a renda das pessoas jurídicas e da alíquota da CSLL sobre até trinta por cento dos dispêndios realizados no País, no próprio período de apuração, desde que classificáveis como despesas operacionais pela legislação do IRPJ. Além disso, a Lei também prevê um adicional de 15% no incentivo para dispêndios considerados estratégicos, na forma da legislação.

Em termos percentuais, o incentivo do programa pode variar entre 10,2% (dispêndios não estratégicos) e 12,5% (dispêndios estratégicos) dos dispêndios efetivamente realizados, podendo ser utilizado apenas para abatimento do IRPJ e da CSLL, tributos incidentes sobre o lucro.

**Dispêndios de P&D realizados pelas empresas habilitadas em 2020**

Caracterização de Dispêndios e Bases de Cálculo	Valor (R\$)	Incentivo Máximo <sup>2</sup> (R\$)	Valor (R\$)	Incentivo Máximo <sup>2</sup> (R\$)
	2020		2019	
Receita Operacional Bruta Descontada	151.989.907.974	-	168.055.055.254	
Total de Dispêndios de P&D realizados	3.606.097.623	-	3.480.687.909	
Parcela Elegível (Despesas Operacionais) <sup>3</sup>	1.913.673.699	239.209.212	2.040.981.710	255.122.713
Dispêndios Estratégicos <sup>4</sup> (Base de cálculo do incentivo adicional)	178.161.348	26.724.202	127.318.687	19.097.803

Fonte: Memorial de P&D apresentado pelas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030.

Em relação ao benefício que pode ser utilizado pelas empresas habilitadas, vale destacar que este ficou bem abaixo do valor estimado no Demonstrativo de Gastos de Tributários publicado pela Receita Federal do Brasil, contendo as projeções de gastos tributários decorrentes da aplicação do Programa Rota 2030.

<sup>2</sup> O abatimento do IRPJ e CSLL a pagar é condicionado à existência de lucro no exercício.

<sup>3</sup> Para fins do incentivo de que trata o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, compõem a base de cálculo do incentivo fiscal do IRPJ e da CSLL apenas os dispêndios em P&D que sejam classificáveis como despesas operacionais pela legislação do IRPJ.

<sup>4</sup> Para fins do Programa Rota 2030, são considerados dispêndios estratégicos aqueles com manufatura avançada, conectividade, sistemas estratégicos, soluções estratégicas para a mobilidade e logística, novas tecnologias de propulsão ou autonomia veicular e suas autopeças, desenvolvimento de ferramental, moldes e modelos, nanotecnologia, pesquisadores exclusivos, big data, sistemas analíticos e preditivos (data analytics) e inteligência artificial.

Para o ano de 2020 foi estimado gasto de R\$ 786.511.750 em IRPJ e R\$ 283.144.230 em CSLL, totalizando R\$ 1.069.655.980.

Como se nota no quadro apresentado, o valor máximo de incentivo apurado, com base nas informações prestadas pelas empresas habilitadas, foi de R\$ 265.933.414,73, o que corresponde a 25% do valor estimado.

#### **4.2. Investimentos do Programa Rota 2030 no desenvolvimento tecnológico e competitivo da cadeia de fornecedores:**

O acompanhamento deste indicador se dá com base nos valores aportados nos programas prioritários voltados ao desenvolvimento industrial e tecnológico da cadeia de fornecedores do setor automotivo.

Os programas prioritários foram credenciados pela Portaria nº 2.519, de 18 de setembro de 2019, da Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade, voltados para atendimento das seguintes linhas prioritárias:

- incremento da produtividade da cadeia de fornecedores do setor automotivo, incluindo máquinas agrícolas e rodoviárias autopropulsadas;
- automatização de processos, conectividade industrial e manufatura avançada na cadeia de fornecedores do setor automotivo, incluindo máquinas agrícolas e rodoviárias autopropulsadas;
- aumento dos investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação na cadeia de fornecedores do setor automotivo, incluindo máquinas agrícolas e rodoviárias autopropulsadas;
- fortalecimento da cadeia de ferramental e moldes destinados a produtos automotivos; e
- estímulo à produção de novas tecnologias relacionadas a biocombustíveis, segurança veicular e propulsão alternativa à combustão.

A mencionada Portaria credenciou seis programas prioritários. Contudo, um dos programas, coordenado pelo BNDES, foi descredenciado a pedido da instituição coordenadora. Desta forma, estiveram vigentes no ano de 2019, cinco programas prioritários, coordenados pelas seguintes instituições: Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial – SENAI; Empresa Brasileira de Pesquisa e Inovação Industrial – EMBRAPPII; Financiadora de Inovação e Pesquisa – FINEP; e Fundação de Desenvolvimento da Pesquisa – FUNDEP. Esta última atua na coordenação de dois programas distintos.

Os aportes de recursos nos programas prioritários são feitos diretamente pelas empresas do setor automotivo, principalmente aquelas que realizam importação de autopeças com isenção do Imposto de Importação no âmbito do Regime Tributário de Autopeças Não Produzidas, criado pela Lei nº 13.755/2018. A realização de aporte de

recursos nos programas prioritários é uma das contrapartidas para o usufruto dos benefícios do referido Regime.

Abaixo, segue quadro com os valores captados por cada um dos programas prioritários no ano de 2019.

**Captação de Recursos pelas instituições coordenadoras de programas prioritários**

Programa Prioritário	Instituição Coordenadora	Captação 2020	Captação 2019
P&D para Mobilidade e Logística	EMBRAPII	R\$ 36.386.047,26	R\$ 41.827.154,71
FINEP 2030	FINEP	R\$ 49.612.688,58	R\$ 34.054.247,38
Ferramentarias Brasileiras + Competitivas	FUNDEP	R\$ 57.485.848,66	R\$ 35.209.517,08
Biocombustíveis, Propulsão Alternativa e Segurança Veicular	FUNDEP	R\$ 84.366.494,75	R\$ 44.769.304,13
A3 - Alavancagem de Alianças para o Setor Automotivo	SENAI	R\$ 86.149.354,44	R\$ 50.287.243,51
<b>TOTAL</b>		<b>R\$ 311.000.433,69</b>	<b>R\$ 206.147.466,81</b>

Fonte: Relatórios trimestrais apresentados pelas instituições coordenadoras de programas prioritários.

A meta definida para este indicador é de captação de R\$ 1,5 bilhão entre 2019 e 2023. Nos dois primeiros anos a captação totalizou valor superior a R\$ 500 milhões.

#### 4.3. Introdução de tecnologias assistivas à direção:

Para avaliar a introdução de tecnologias assistivas à direção, este indicador monitora o percentual de veículos comercializados no País que atendam aos requisitos de Controle Eletrônico de Estabilidade.

A meta estipulada para este indicador é que ao final do primeiro ciclo do Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, em novembro de 2023, 75% dos veículos comercializados no país devem atender ao requisito de série.

**Presença de Controle Eletrônico de Estabilidade na frota comercializada (%)**

Mês/Ano	Item de Série	Item Opcional	Não Disponível
Setembro 2016	26,0%	1,1%	72,9%
Dezembro 2016	25,1%	1,5%	73,4%
Setembro 2017	32,1%	1,8%	66,1%
Dezembro 2017	38,4%	1,4%	60,1%
Setembro 2018	39,9%	4,3%	55,9%
Dezembro 2018	42,5%	3,0%	54,9%
Setembro 2019	43,4%	3,0%	53,6%
Dezembro 2019	55,4%	3,6%	41,0%
Setembro 2020	64,8%	4,1%	31,1%
Dezembro 2020	67,2%	4,5%	28,2%

Fonte: Automotive Dashboard (Bright Consulting).

Conforme pode-se observar na tabela acima, com dados obtidos da Plataforma Automotive Dashboard, ao final do ano de 2020 o Controle Eletrônico de Estabilidade já equipava 67,2% das versões. Importa pontuar que é possível verificar o aumento gradual na disponibilidade desta tecnologia ao longo dos últimos anos. Em relação a dezembro de 2019 o percentual de veículos novos comercializados com a tecnologia aumentou de 55,4% para 64,8%.

Esse aumento pode ser creditado, dentre outros fatores, ao incentivo trazido pela Lei nº 13.755, de 2018, de redução de um ponto percentual do Imposto sobre Produtos Industrializados àqueles modelos de veículos que anteciparem a adoção do dispositivo de segurança, em relação ao cronograma já regulamentado pelo CONTRAN para a obrigatoriedade do item.

Considerando as vendas realizadas no mês de dezembro de 2020, observa-se que a tecnologia de Controle Eletrônico de Estabilidade estava disponível em 65,1% dos veículos nacionais comercializados, e em 87,8% dos veículos importados.

#### **4.4. Atendimento de requisitos de desempenho estrutural:**

Este indicador só deverá ser avaliado a partir de 2022, quando será iniciada a verificação de atendimento das metas de desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção.

#### **4.5. Rotulagem de segurança veicular nos veículos comercializados no Brasil:**

O Decreto nº 9.557/2018 estabeleceu como requisito obrigatório para a comercialização de veículos no País, dentre outros, a adesão, pelos fabricantes ou importadores de veículos, a programa de rotulagem veicular de segurança definido pelo Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN.

Em 04 de fevereiro de 2020 foi publicada a Portaria DENATRAN nº 374, que estabelece os requisitos e os procedimentos a serem observados para fins de adesão ao programa de rotulagem veicular de segurança. A referida Portaria estabelece que somente a partir de 1º de julho de 2021, os veículos comercializados devem ostentar os dados constantes na Etiqueta Nacional de Segurança Veicular - ENSV.

Por essa razão, ainda não há dados para avaliação deste indicador, que deverá ser realizada apenas a partir do relatório referente ao ano de 2021.

#### **4.6. Quantidade de empregos diretos nas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030:**

Uma das diretrizes estabelecidas na Lei do Programa Rota 2030 é a garantia da expansão ou manutenção do emprego no setor de mobilidade e logística. Desta forma, a meta para este indicador é a manutenção dos empregos diretos nas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030.

Para o indicador de emprego está sendo utilizado como linha de base a quantidade de empregos diretos nas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030 no ano de 2019, primeiro ano do Programa.

**Empregos diretos nas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030**

<b>Categoria de Habilitação</b>	<b>Empregos Diretos 2020</b>	<b>Empregos Diretos 2019</b>
Fabricantes de veículos	98.384	97.359
Fabricantes de autopeças	81.889	76.350
<b>TOTAL</b>	<b>180.273</b>	<b>173.709</b>

Fonte: Relatórios anuais apresentados pelas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030.

No ano de 2020, o número de empregos diretos nas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030 teve um aumento de 3,77% em relação ao ano anterior. Contudo, deve-se levar em consideração que em 2020 houve um aumento de 13 novas empresas habilitadas ao Programa.

Considerando a média de empregos diretos por empresas habilitadas, verifica-se uma redução de 15,0% entre 2019 e 2020. Queda acima da média do setor, que foi de 4,0%, conforme dados da Anfavea e do Sindipeças.

Durante o ano de 2020 o setor automotivo foi fortemente impactado pela pandemia do Covid-19, com a paralisação de fábricas, interrupção de projetos, adiamento ou cancelamento de investimentos e redução da demanda.

**4.7. Aumento da produtividade das empresas habilitadas no Programa Rota 2030:**

A busca pelo aumento da produtividade é uma das diretrizes do Programa Rota 2030. Por conta disso, o aumento da produtividade foi escolhido como um dos indicadores de avaliação do Programa.

Tendo em vista o diversificado perfil de empresas habilitadas ao programa, integrantes tanto das cadeias produtivas de fabricação de veículos e de autopeças, optou-se por avaliar a produtividade por meio de informações disponibilizadas pelas empresas por meio dos relatórios de obrigações acessórias do Programa.

Nesse sentido, um dos dados comumente utilizados como indicador de produtividade, e disponível para esta análise nos relatórios de prestação de informações pelas empresas habilitadas é o nível de utilização da capacidade instalada da indústria de veículos e da indústria de autopeças.

**Nível de Utilização da Capacidade Instalada**

<b>Categoria de Empresa</b>	<b>Capacidade Utilizada (%) 2020</b>	<b>Capacidade Utilizada (%) 2019</b>
Fabricação de Autopeças	65,05%	61,39%
Fabricação de Automóveis e Comerciais Leves	71,59%	78,25%
Fabricação de Veículos Pesados	41,86%	43,79%

Fonte: Relatórios anuais apresentados pelas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030.

Conforme dados apresentados na tabela acima, as empresas habilitadas, independente do setor, apresentaram um nível de utilização da capacidade instalada abaixo do considerado nos planos de negócios das empresas que gira em torno de 85%. Entretanto, destaque deve ser dado para o setor de autopeças que, mesmo em um ano marcado pela pandemia, aumentou sua capacidade utilizada.

Enquanto os dados de utilização da capacidade instalada relativos ao ano de 2019 refletem o momento de recuperação que a indústria automobilística vinha demonstrando desde o ano de 2016, com a produção, no país, de 2.944.988 unidades de veículos, 2020 mostra o impacto da pandemia sobre a produção, com queda de 31,6% no número de veículos montados.

#### **4.8. Corrente de comércio do setor automotivo brasileiro (autopeças):**

Outra diretriz do Programa Rota 2030 é a integração da indústria automotiva brasileira às cadeias globais de valor. Por essa razão, e por ser uma das informações disponíveis na prestação de contas anuais das empresas habilitadas, a corrente de comércio do setor de autopeças foi escolhida como um indicador a ser monitorado pelo Grupo de Acompanhamento do Programa Rota 2030.

Corrente de comércio é a soma das importações e das exportações de uma determinada região e/ou país em determinado período.

Para fins de acompanhamento, o Grupo estabeleceu que a corrente de comércio do ano de 2019 seria mapeada como linha de base para avaliação da evolução deste indicador, sendo a meta buscada o aumento da corrente de comércio ao longo do período do programa.

##### **Corrente de comércio das empresas fabricantes de autopeças habilitadas ao Programa Rota 2030**

<b>Ano</b>	<b>Volume Importado<sup>5</sup> (R\$)</b>	<b>Volume Exportado (R\$)</b>	<b>Saldo Comercial (R\$)</b>	<b>Corrente de Comércio (R\$)</b>
2019	6.836.829.464,58	4.955.173.572,11	- 1.881.655.892,47	11.792.003.036,69
2020	7.111.207.650,35	6.992.425.850,72	- 118.781.799,63	14.103.633.501,07

Fonte: Relatórios anuais apresentados pelas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030.

Conforme verificado na tabela acima, para o ano de 2020, a corrente comércio das empresas fabricantes de autopeças habilitadas ao Programa Rota 2030 foi de R\$ 14.103.633.501,07, representando um aumento de 19,6% em relação ao ano de 2019, indicando maior participação do comércio internacional nos negócios dessas empresas

#### **4.9. Incremento da eficiência energética média dos veículos comercializados no País:**

<sup>5</sup> Valores informados em dólar foram convertidos utilizando a taxa Ptax média para o ano de 2020, de R\$ 5,1558.

Este indicador remete a uma das principais diretrizes e objetivos do Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, qual seja, incrementar a eficiência energética dos veículos comercializados no país.

A linha de base para este indicador é a eficiência energética média obtida pela frota comercializada no ano de 2017 em decorrência do Programa Inovar-Auto, qual seja, 1,74 MJ/Km.

A meta deste indicador é o atingimento, ao término do Programa, de um incremento médio de 11% na frota. Em MJ/Km, estes valores equivalem ao atingimento de uma eficiência média, para a frota brasileira, em megajoules por quilômetro, de 1,55.

**MJ/médio da frota comercializada por ano<sup>6</sup>**

Ano	Média da frota (MJ/Km)
2017	1,74
2018	1,73
2019	1,72
2020	1,71

Fonte: Automotive Dashboard (Bright Consulting).

Como se nota, até o ano de 2020 o incremento da eficiência energética dos veículos comercializados no Brasil foi de apenas 1,72% em relação a 2017. Isso se deve ao fato que esse incremento não ocorre de forma gradual, mas em saltos alinhados com o desenvolvimento de novas gerações de veículos e readequação do portfólio de produtos ofertados pelas empresas.

O cumprimento da meta de eficiência energética exige, entre outros, investimentos em tecnologia de motores, design dos veículos, redução de peso dos veículos. Para isso, a meta definida em 2018 tem aplicação apenas a partir de 2022, garantindo previsibilidade às empresas nas evoluções necessárias para o atendimento da meta.

Nesse sentido, o esperado é que somente a partir de 2021 os resultados do Programa neste aspecto comecem a ser observados, com o objetivo de atingimento, em 2022, de incremento de ao menos 11% da eficiência energética dos veículos comercializados no país em relação ao ano de 2017.

#### **4.10. Volume exportado pelas empresas fabricantes de veículos habilitadas:**

O indicador de volume exportado pelas empresas fabricantes de veículos guarda relação com dois dos objetivos do Programa Rota 2030, quais sejam, incremento da produtividade, e da qualidade do veículo produzido no Brasil. Além disso, também está relacionado à diretriz de integração da indústria automotiva brasileira às cadeias globais de valor.

---

<sup>6</sup> (\*) período considerado: de outubro de um ano a setembro do ano seguinte.

A linha de base para este indicador, definida pelo Grupo de Acompanhamento do Programa Rota 2030 é a relação percentual entre o valor produzido e exportado no ano de 2019. Conforme apresentado abaixo, as exportações representaram o destino de 11,16% dos veículos produzidos no país pelas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030, no ano de 2020.

**Relação de exportações sobre a produção de veículos pelas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030**

Ano	Exportações de veículos (unidades)	Produção de Veículos (unidades)	Relação Percentual
2019	361.580	1.748.991	20,67%
2020	269.096	2.411.015	11,16%

Fonte: Relatórios semestrais de montadoras com ato de registro de compromissos habilitadas ao Programa Rota 2030.

Comparando o volume de exportação de veículos pelas montadoras habilitadas ao Programa Rota 2030 com o volume exportado pelo total das empresas associadas à Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA (quadro abaixo), nota-se que as empresas habilitadas representaram, no ano de 2020, 81,5% do total de unidades exportadas pelas empresas da ANFAVEA. Além disso, as empresas habilitadas possuem uma relação exportação/produção de 11,16%, frente à média da indústria de 16,35%.

**Relação de exportações sobre a produção de veículos empresas montadoras de automóveis, comerciais leves, caminhões e chassis com motor**

Ano	Exportações de veículos <sup>7</sup> (unidades)	Produção de Veículos <sup>8</sup> (unidades)	Relação Percentual
2019	440.348	2.951.446	14,92%
2020	330.354	2.020.229	16,35%

Fonte: Anuário ANFAVEA 2021.

#### **4.11. Participação das exportações no faturamento do setor de autopeças:**

Assim como o indicador anterior, este também está relacionado com o incremento da competitividade, qualidade e com a integração da indústria nacional às cadeias globais de valor, desta vez para a cadeia de fornecedores do setor automotivo.

Os dados abaixo, apresentados de modo agregado, foram extraídos dos relatórios anuais de prestação de prestação de informação das 56 empresas habilitadas na modalidade de fabricantes de autopeças.

A participação das exportações no faturamento foi calculada utilizando o faturamento bruto e os valores de exportação também informados nos relatórios das habilitadas.

<sup>7</sup> Exportações totais de autoveículos montados e desmontados (compreende automóveis, comerciais leves e veículos pesados).

<sup>8</sup> Produção de autoveículos montados e desmontados (compreende automóveis, comerciais leves e veículos pesados).

Conforme depreende-se dos dados, no ano de 2020 as exportações representaram 22,69% do faturamento das empresas da cadeia de fornecedores habilitadas ao Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, frente a uma participação de 12,39% no ano anterior

**Participação das exportações no faturamento das empresas fabricantes de autopeças habilitadas ao Programa Rota 2030**

Ano	Faturamento (R\$)	Exportação (R\$)	Relação Percentual
2019	40.006.162.510,01	4.995.173.572,11	12,39%
2020	30.820.852.128,62	6.992.425.580,72	22,69%

Fonte: Relatórios anuais apresentados pelas empresas habilitadas ao Programa Rota 2030.

Este percentual é superior ao informado para o total da cadeia de autopeças, representada pelo Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores – SINDIPEÇAS, para o ano de 2020, conforme verificado na tabela abaixo, com dados extraídos do Anuário do SINDIPEÇAS 2021.

**Participação das exportações no faturamento da indústria de autopeças**

Ano	Faturamento (R\$) <sup>9</sup>	Exportação (R\$)	Relação Percentual
2019	153.078.500.000	20.512.519.000	13,40%
2020	126.289.700.000	24.121.332.700	19,10%

Fonte: Anuário SINDIPEÇAS 2021.

## 5. PROGRAMAS E PROJETOS PRIORITÁRIOS

Uma das grandes inovações trazidas pela Lei nº 13.755, de 2018, foi a política dos programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia de produção. Coordenado por instituições previamente qualificadas em processo seletivo, estes programas são financiados com recursos provenientes da contrapartida obrigatória<sup>10</sup> devida pelas empresas habilitadas ao Regime de Autopeças Não Produzidas, de que trata o Capítulo III da Lei nº 13.755, de 2018.

A sistemática de funcionamento dos programas proporcionou, ao longo do ano de 2019 e 2020, captação superior a 500 milhões de reais, entre os cinco<sup>11</sup> programas prioritários credenciados, conforme tabela abaixo.

<sup>9</sup> O faturamento corresponde à receita total, acrescida do valor do ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços) e subtraída do valor do IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados).

<sup>10</sup> A isenção do Imposto de Importação no âmbito do Regime de Autopeças Não Produzidas fica condicionada à realização, pela empresa habilitada, de dispêndios, no País, correspondentes ao montante equivalente à aplicação da alíquota de 2% (dois por cento) do valor aduaneiro em projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação e em programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia, conforme regulamento do Poder Executivo federal.

<sup>11</sup> Originalmente haviam sido credenciados seis programas, mas o BNDES solicitou descredenciamento antes mesmo de receber recursos.

#### Captação de Recursos pelas instituições coordenadoras de programas prioritários

Programa Prioritário	Instituição Coordenadora	Captação 2020	Captação 2019
P&D para Mobilidade e Logística	EMBRAPII	R\$ 36.386.047,26	R\$ 41.827.154,71
FINEP 2030	FINEP	R\$ 49.612.688,58	R\$ 34.054.247,38
Ferramentarias Brasileiras + Competitivas	FUNDEP	R\$ 57.485.848,66	R\$ 35.209.517,08
Biocombustíveis, Propulsão Alternativa e Segurança Veicular	FUNDEP	R\$ 84.366.494,75	R\$ 44.769.304,13
A3 - Alavancagem de Alianças para o Setor Automotivo	SENAI	R\$ 86.149.354,44	R\$ 50.287.243,51
<b>TOTAL</b>		<b>R\$ 311.000.433,69</b>	<b>R\$ 206.147.466,81</b>

Fonte: Relatórios trimestrais apresentados pelas instituições coordenadoras de programas prioritários.

A captação superou as expectativas iniciais de 200 milhões de reais por ano, com maiores aportes nos programas A3 – Alavancagem de Alianças para o Setor Automotivo e Biocombustíveis, Propulsão alternativa e Segurança veicular, em 2020, a execução de projetos acelerou em relação ao ano de 2019. Isso se deve, principalmente, ao período de maturação esperado para as iniciativas, já que os programas só foram efetivamente credenciados no mês de outubro de 2019, com a assinatura dos Acordos de Cooperação Técnica entre Ministério da Economia e as entidades coordenadoras, conforme disposto a publicação da Portaria SEPEC nº 2.519, de 18 de setembro de 2019.

Especificamente quanto à execução, observou-se grande número de projetos voltados ao aumento da produtividade – lean, hands on e digitalização, ferramentaria, e novas tecnologias de propulsão.

## 6. CONCLUSÕES

A Lei nº 13.755, que instituiu o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, foi publicada no final de 2018, 2019 marcou o primeiro ano completo de habilitação de empresas ao Programa, com a publicação de importantes regulamentações, e 2020 se destaca pela complementação desse marco normativo, com a publicação da Portaria SEPEC nº 6.146, de 3 de março, que dispõe sobre a comprovação da realização de dispêndios em programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico; a Portaria SEPEC nº 13.519, de 3 de junho de 2020, que estabeleceu normas complementares relativas à solicitação de ato de registro de compromissos; a Portaria Interministerial ME/MCTI nº 3.852, de 7 de outubro de 2020, que estabeleceu os termos, as condições, a forma de prestação de informações para elegibilidade e cômputo e o processo de análise dos dispêndios em pesquisa e desenvolvimento.

Para fins de monitoramento e avaliação, o ano de 2019 marcou a linha de base para diversos indicadores a serem acompanhados pelo Grupo de Acompanhamento, conforme apresentados no decorrer deste relatório. Já o ano de 2020, em que se previa a possibilidade de uma efetiva avaliação quanto aos resultados e impactos do Programa

Rota 2030 – Mobilidade e Logística, foi impactado pela pandemia do coronavírus, colocando uma pressão sem precedentes sobre a sociedade. O setor automobilístico nacional viu-se desafiado, com o fechamento de fábricas e os novos protocolos sanitários, com queda de 31,6% na produção de autoveículos, deixando a indústria automobilística com uma ociosidade técnica de aproximadamente 3 milhões de unidades. Ainda, as exportações de 324.330 unidades foram as piores desde 2002, e em valores, a receita do setor de US\$ 7,4 bilhões foi menos da metade dos US\$ 15,9 bilhões exportados em 2017.

Não obstante, pela análise do conjunto de dados disponíveis, algumas conclusões preliminares podem ser obtidas, como o perfil das empresas habilitadas ao Programa, majoritariamente empresas fabricantes de autopeças, e a redução no número de empresas fabricantes de veículos quando na comparação com o regime automotivo anterior, o Programa Inovar-Auto. Quanto a este ponto, é necessário compreender que o Programa Inovar-Auto não contemplava modalidade de habilitação para empresas fabricantes de autopeças, inovação trazida pelo Programa Rota 2030 e bastante positiva para o fortalecimento da cadeia de fornecedores.

Em relação à redução na participação de fabricantes de veículos, alguns fatores podem ter impactado, como o ambiente de incertezas vivenciado pela indústria automobilística global, marcado por fusões de grandes grupos de fabricantes, a ampla adoção das plataformas globais de veículos, que vem atuando na concentração da produção, e principalmente, a menor competitividade das atividades de pesquisa e desenvolvimento de veículos no Brasil, face à redução do tamanho do incentivo fiscal do Programa Rota 2030, quando comparado com o Programa Inovar-Auto, o que dificulta a realização de projetos globais de P&D no Brasil, tornando árduo o alcance dos mínimos de dispêndios exigidos pelo Programa, que foram fixados acima da média da indústria no País.

Durante o ano de 2020, também foi possível constatar o sucesso do instrumento de fomento trazido pelos Programas Prioritários, disponibilizando de modo descomplicado um volume de recursos contínuos na ponta para a realização de projetos de inovação tecnológica e desenvolvimento industrial por empresas da cadeia de fornecedores do setor automotivo.

O próximo relatório anual, contemplando um ano em que o Brasil estará saindo de seus momentos mais graves da pandemia, com um novo normal, deverá apresentar maiores subsídios para compreensão e avaliação do andamento do Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, em linha com seus objetivos e diretrizes, indicando se os resultados contraditórios apontam tendências. Entretanto, alguns destaques já podem ser apontados: o desenvolvimento do Observatório Nacional para a Mobilidade e Logística, a captação e execução de projetos pelos programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia de produção, e a introdução de tecnologias assistivas à direção (Controle Eletrônico de Estabilidade).

## **ANEXO I: ESTRUTURA DA ESTRATÉGIA ROTA 2030 – MOBILIDADE E LOGÍSTICA**

### **1. Estabelecimento de requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos novos produzidos no País ou a importação de veículos novos**

Os referidos requisitos são relativos a metas corporativas de rotulagem e eficiência energética veicular e desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção:

- Rotulagem veicular: adesão a programas de rotulagem veicular de eficiência energética e de segurança com 100% dos modelos de veículos comercializados no país;
- Eficiência Energética: metas de aumento da eficiência energética que implicarão na redução do consumo de combustível médio dos veículos novos em pelo menos 11% até o ano de 2022;
- Desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção: meta estabelecida implicará na antecipação da disponibilização de itens de segurança veicular previstos na Resolução CONTRAN nº 717, de 30 de novembro de 2017.

\* Na fixação dos requisitos previstos, será concedido aos bens importados tratamento não menos favorável que o concedido a bens similares de origem nacional.

\* Os veículos que atenderem critérios específicos de eficiência energética e desempenho estrutural e tecnologias assistivas farão jus a redução da alíquota do IPI (benefício a partir de 2022).

### **2. Benefício tributário à empresa que realizar dispêndios em P&D no país**

Empresas habilitadas ao Rota 2030 devem realizar dispêndios mínimos em pesquisa e desenvolvimento. De forma geral, os percentuais mínimos vão de 0,25% a 1,20% da receita bruta total da venda de bens e serviços relacionados aos produtos automotivos, excluídos os impostos e contribuições incidentes sobre a venda.

Como benefício empresas poderão fazer jus a dedução do IRPJ e CSLL devidos, proporcional ao volume de dispêndios realizados, no país, em P&D. De acordo com o previsto na Lei nº 13.755/2018, o benefício corresponde a um retorno que pode variar entre 10,2% e 12,5% do valor dos dispêndios realizados.

### **3. Regime de Autopeças Não Produzidas**

O referido Regime Tributário isenta do imposto de importação a importação das autopeças sem produção nacional equivalente, tendo como contrapartida a realização, pelos importadores, de dispêndios correspondentes a dois por cento do valor aduaneiro, em projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação e em programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia.

## ANEXO II: EMPRESAS HABILITADAS AO PROGRAMA ROTA 2030

<b>Empresa Habilitada</b>	<b>Categoria de Habilitação</b>
AGRALE S.A.	Fabricante Veículos
BMW DO BRASIL LTDA.	Projeto de Desenvolvimento
BORGHETTI TURBOS E SISTEMAS AUTOMOTIVOS LTDA.	Fabricante Autopeças
BRASCABOS COMPONENTE ELÉTRICOS E ELETRÔNICOS LTDA	Fabricante Autopeças
BROSE DO BRASIL LTDA.	Fabricante Autopeças
CEBI BRASIL LTDA.	Fabricante Autopeças
CHRIS CINTOS DE SEGURANÇA LTDA.	Fabricante Autopeças
CNH INDUSTRIAL BRASIL LTDA.	Fabricante Veículos
CONTINENTAL BRASIL INDUSTRIA AUTOMOTIVA LTDA.	Fabricante Autopeças
COOPER-STANDARD AUTOMOTIVE BRASIL SEALING LTDA.	Fabricante Autopeças
DANA INDÚSTRIAS LTDA.	Fabricante Autopeças
DELPHI POWERTRAIN SYSTEM INDÚSTRIA E COMÉRCIO LTDA.	Fabricante Autopeças
DENSO DO BRASIL LTDA	Fabricante Autopeças
DONALDSON DO BRASIL EQUIPAMENTOS INDUSTRIAIS LTDA.	Fabricante Autopeças
EATON LTDA.	Fabricante Autopeças
ENGRECON S.A.	Fabricante Autopeças
FACCHINI S.A.	Fabricante Autopeças
FAURECIA AUTOMOTIVE DO BRASIL LTDA.	Fabricante Autopeças
FCA FIAT CHRYSLER AUTOMÓVEIS DO BRASIL LTDA.	Fabricante Veículos
FRAS-LE S.A.	Fabricante Autopeças
GENERAL MOTORS DO BRASIL LTDA.	Fabricante Veículos
GESTAMP BRASIL INDÚSTRIA DE AUTOPEÇAS S/A	Fabricante Autopeças
GKN DO BRASIL LTDA.	Fabricante Autopeças
HARMAN DO BRASIL INDÚSTRIA ELETRÔNICA E PARTICIPAÇÕES LTDA.	Fabricante Autopeças
HONDA AUTOMÓVEIS DO BRASIL LTDA	Fabricante Veículos
IOCHPE-MAXION S.A.	Fabricante Autopeças
ISRINGHAUSEN INDUSTRIAL LTDA.	Fabricante Autopeças
JTEKT AUTOMOTIVA BRASIL LTDA.	Fabricante Autopeças
KLL EQUIPAMENTOS PARA TRANSPORTE S.A.	Fabricante Autopeças
LIBRELATO S/A IMPLEMENTOS RODOVIARIOS	Fabricante Autopeças
LITENS AUTOMOTIVE DO BRASIL LTDA.	Fabricante Autopeças
MACROSUL INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE PARAFUSOS LTDA.	Fabricante Autopeças
MAGIUS METALURGICA INDUSTRIAL LTDA.	Fabricante Autopeças
MAGNETI MARELLI SISTEMAS AUTOMOTIVOS INDÚSTRIA E COMÉRCIO LTDA.	Fabricante Autopeças
MARCOPOLO S/A	Fabricante Veículos
MAXIFORJA COMPONENTES AUTOMOTIVOS LTDA.	Fabricante Autopeças
MERCEDES-BENZ DO BRAISL LTDA.	Fabricante Veículos
METALMATRIX INDÚSTRIA METALÚRGICA LTDA.	Fabricante Autopeças
MUSASHI DO BRASIL LTDA.	Fabricante Autopeças
NELSON METALURGIA LTDA.	Fabricante Autopeças

NTN DO BRASIL PRODUÇÃO DE SEMI-EIXO LTDA.	Fabricante Autopeças
PEUGEOT CITROËN DO BRASIL AUTOMOVEIS LTDA.	Fabricante Veículos
PIRELLI PNEUS LTDA.	Fabricante Autopeças
PLASTIC OMNIUM AUTO INERGY DO BRASIL LTDA.	Fabricante Autopeças
PROMETEON TYRE GROUP INDÚSTRIA BRASIL LTDA.	Fabricante Autopeças
RENAULT DO BRASIL S/A	Fabricante Veículos
ROBERT BOSCH LIMITADA	Fabricante Autopeças
RUDOLPH USINADOS S.A.	Fabricante Autopeças
S RIKO AUTOMOTIVE HOSE DO BRASIL LTDA.	Fabricante Autopeças
S RIKO AUTOMOTIVE HOSE TECALON BRASIL S.A.	Fabricante Autopeças
SCANIA LATIN AMERICA LTDA	Fabricante Veículos
SCHULZ S/A	Fabricante Autopeças
SEG AUTOMOTIVE COMPONENTS BRAZIL LTDA.	Fabricante Autopeças
SETBUS SOLUÇÕES AUTOMOTIVAS LTDA.	Fabricante Autopeças
SODECIA DA BAHIA LTDA.	Fabricante Autopeças
SODECIA MINAS GERAIS INDÚSTRIA DE COMPONENTES AUTOMOTIVOS LTDA.	Fabricante Autopeças
SOGEFI SUSPENSION BRASIL LTDA	Fabricante Autopeças
T. W. ESPUMAS LTDA.	Fabricante Autopeças
TIBERINA AUTOMOTIVE MG - COMPONENTES METÁLICOS PARA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA LTDA.	Fabricante Autopeças
TMD FRICTION DO BRASIL	Fabricante Autopeças
VALEO CLIMATIZAÇÃO DO BRASIL - VEÍCULOS COMERCIAIS S.A.	Fabricante Autopeças
VALEO SISTEMAS AUTOMOTIVOS LTDA.	Fabricante Autopeças
VIEMAR INDÚSTRIA E COMÉRCIO LTDA.	Fabricante Autopeças
VOLKSWAGEN DO BRASIL INDÚSTRIA DE VEÍCULOS AUTOMOTORES LTDA.	Fabricante Veículos
VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA	Fabricante Veículos
VOSS AUTOMOTIVE LTDA.	Fabricante Autopeças
WEG DRIVES & CONTROLS - AUTOMAÇÃO LTDA.	Fabricante Autopeças
WEG EQUIPAMENTOS ELÉTRICOS S/A	Fabricante Autopeças
WEIDPLAS BRASIL INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE PLÁSTICOS LTDA.	Fabricante Autopeças