



III Simpósio Internacional de Gestão de Projetos (III SINGEP)
II Simpósio Internacional de Inovação e Sustentabilidade (II S2IS)
ISSN:2317-8302

Impactos Tributários do INOVAR-AUTO em uma montadora de veículos automotores na região do Grande ABC (SP)

ANA PAULA DE SOUZA BANDEIRA TREVIZANI

Universidade Municipal de São Caetano do Sul - USCS
anapaula.trevizani@gmail.com

ANA CRISTINA DE FARIA

UNINOVE – Universidade Nove de Julho
anacfaria@uol.com.br



Impactos Tributários do INOVAR-AUTO em uma montadora de veículos automotores na região do Grande ABC (SP)

RESUMO

Este artigo foi desenvolvido a partir de mudanças ocorridas no setor automobilístico, por intermédio do Plano Brasil Maior, que instituiu o Regime Automotivo Inovar-Auto. Em face do atraso do mercado automotivo brasileiro perante os demais países desenvolvidos, gerou-se a necessidade de implantar um programa que habilitasse empresas automotivas a competir no mercado externo. O objetivo deste trabalho foi demonstrar os impactos tributários causados pelo Inovar-Auto em uma montadora de veículos do Grande ABC, juntamente aos benefícios e dificuldades de implantação deste Regime Automotivo. Os métodos de pesquisa utilizados neste artigo foram pesquisa bibliográfica, por meio de artigos e publicações de notícias e matérias em *sites* e revistas eletrônicas; pesquisa exploratória, em que foi realizada entrevista junto a Coordenação de Consultoria Tributária, diretamente ligada ao programa Inovar-Auto de uma montadora, com foco na apuração do Crédito Presumido de IPI, bem como profissional do Laboratório de Emissões, voltado ao Desenvolvimento do Produto. Foi possível constatar que, para ambos os departamentos, existem benefícios e dificuldades na implantação do programa, cada qual com suas particularidades, possibilitando afirmar que o fator determinante para que uma empresa se habilite ao Programa Inovar-Auto, é possuir a condição enquanto montadora, de competir no mercado automotivo atual.

Palavras-chave: Inovar-Auto. IPI. Mercado Automotivo.

ABSTRACT

This article was developed from the changes in the automotive sector, through the Greater Brazil Plan, which established the Automotive Regime Inovar-Auto. In view of the delay in the Brazilian automotive market before other developed countries, has generated the need to implement a program in which automotive companies enable him able to compete with foreign markets. The objective of this work is to demonstrate the tax impacts of the Inovar-Auto in a vehicle assembler do Grande ABC, along with benefits and difficulties of putting this automotive regime. Research methods used in developing this article were bibliographic research through articles and news publications and materials on websites and electronic journals , also exploratory research in interviewing the Coordination of Tax Consulting was performed directly linked to Inovar-Auto -, focusing on the presumed IPI credit and professional of Emissions Laboratory, focused on Product Development. It was observed that for both departments, there are benefits and difficulties in the implementation of Auto - Innovate, each with its own peculiarities, enabling state that the determining factor for a company to enable the Inovar-Auto Program's own condition while automaker to compete in today's automotive market.

Keywords: Automotive Market. Inovar-Auto. IPI.



III Simpósio Internacional de Gestão de Projetos (III SINGEP) II Simpósio Internacional de Inovação e Sustentabilidade (II S2IS)

1. INTRODUÇÃO

1.1 Contextualização

Competir e inovar deixaram de serem fatores de interesse individual das indústrias, passando a ser de interesse também do governo. É possível observar que o governo tem adotado medidas para estimular a atividade econômica, sendo exemplo a redução das alíquotas do IPI sobre veículos automotores.

O setor automotivo representa em média 11% na indústria brasileira, ficando atrás apenas do setor alimentício (LEITÃO, 2013). Considerando a importância da indústria automobilística na economia brasileira, o governo deve atentar-se às condições de mercado para que não haja queda no PIB e, conseqüentemente, não afete os demais setores. As empresas, de um modo geral, não consideram questões voltadas à sustentabilidade por iniciativa própria ou com intento único de preservação ambiental, sendo atribuída aos próprios consumidores a responsabilidade quanto à intensidade do consumo de combustível.

É possível afirmar que, cada dia mais, consumidores preocupam-se com questões ligadas ao meio ambiente, o que gera o interesse nas empresas em agradarem o mercado por meio de um posicionamento verde que nem sempre é de um modo geral sustentável (MARINHO, 2013).

A fim de estimular o investimento na inovação, pesquisa e desenvolvimento na indústria automobilística nacional, foi criado o Programa de incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores – Inovar-Auto (ALISKI, 2013). A rotatividade econômica não é o único motivo pelo qual foi instituído este Regime Automotivo, mas, também o fato de que, o meio ambiente está em condições preocupantes, em relação à poluição causada por veículos automotores.

De acordo com o Decreto nº. 7.819/2012, o Programa “Inovar-Auto” enfatiza a competitividade, tecnologia e segurança empregada nos veículos produzidos e vendidos no Brasil, e também com foco ao meio ambiente. Todas as empresas do setor automobilístico podem aderir ao Regime em questão, desde que estejam devidamente enquadradas nas normas impostas na legislação.

Existem diversas vantagens para as empresas que aderirem ao Regime Inovar-Auto, visto que estarão em conformidade com o mercado automotivo em questões tecnológicas, devendo respeitar os pontos regulamentados pela Lei 12.715/2012, em que se trata a necessidade de inovar e qualificar o produto a ser fornecido, de forma que com essa otimização de processos seja possível contar com uma produtividade segura e eficaz.

É importante ressaltar que o simples fato das empresas automobilísticas cadastrarem-se neste regime, lhes caberá a responsabilidade de cumprir com as exigências da legislação, qualificando seu processo de produção, promovendo a competitividade e a evolução tecnológica, visando a segurança, tanto para seus consumidores quanto para o meio ambiente (ALISKI, 2013).

De acordo com a Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA (2013), o regime automotivo Inovar-Auto, é um método de longo prazo que possui por finalidade, a atração de investimentos e incentivos à inovação no setor automobilístico nacional. De acordo com a contextualização desenvolvida, a questão pertinente a esta pesquisa é:

Quais os benefícios e as dificuldades atribuídos à montadora, ao adotar métodos que otimizem o fornecimento de seus produtos, sem que prejudique o meio ambiente, por meio da implantação do Regime Automotivo Inovar-Auto?

O assunto abordado é de grande importância, pois é algo novo no ramo automotivo que, se bem empregado trará benefícios à indústria, comércio, consumidores, economia e



III Simpósio Internacional de Gestão de Projetos (III SINGEP) II Simpósio Internacional de Inovação e Sustentabilidade (II S2IS)

meio ambiente. A fim de responder à questão de pesquisa apresentada, pretende-se atingir o seguinte objetivo geral: Identificar os benefícios e as dificuldades atribuídos à montadora, ao adotar métodos, sem que prejudique o meio ambiente, por meio da implantação do Regime Automotivo Inovar-Auto.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 Sustentabilidade

A idealização básica de sustentabilidade é pertinente à preocupação com relação à disponibilidade de recursos naturais, sendo relevados os aspectos da conciliação entre desenvolvimento, tecnologia e meio ambiente. Herculano (1992) comenta que, “a sustentabilidade se acopla a um novo padrão de crescimento econômico que deve ser garantido”. Conforme Cabrera (2013), a palavra que melhor define sustentabilidade é continuidade.

Abrangendo as áreas social, cultural, econômica e ambiental, a sustentabilidade está cada dia mais presente no cotidiano das pessoas e empresas. No ano de 1987 a Organização das Nações Unidas (ONU), por meio da Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, apresentou Relatório de *Brundtland* - “Nosso Futuro Comum”, em que a sustentabilidade foi apontada como solução para a degradação ambiental, já visível na época. Atualmente, os conceitos de sustentabilidade determinados no Relatório de *Brundtland* ainda são trazidos em pauta por empresas, investidores e consumidores e complementados pelas Comissões e Convenções Mundiais (ONU, 2013).

2.1.1 Sustentabilidade Empresarial

As principais responsáveis pela escassez dos recursos naturais e, deterioração do meio ambiente, são as empresas. O meio ambiente começou a ser contaminado no século XIX, em decorrência da Revolução Industrial. Desse período em diante, é possível observar incontáveis catástrofes ambientais no planeta (DIAS, 2008, p.44).

O processo industrial requer a utilização de recursos naturais, porém a utilização ineficiente faz com que se acumulem resíduos, contaminação e esgotamento ao meio ambiente. As empresas necessitam de estímulos para adotarem métodos de gestão ambiental, sejam eles internos ou externos, sendo que o maior é o interesse econômico. As reduções de custo obtidas ao adotar medidas financeiras podem ser vistas de imediato, ao usufruir de recursos naturais, tais como água, energia e demais materiais intermediários com eficiência.

Diversas companhias adotam medidas sustentáveis, a fim de melhorar a imagem da empresa e do produto, porém confundem-se com o fato de que, defender o meio ambiente é apenas um passo, enquanto deve-se observar o produto final, ou seja, em que e como será utilizado, e qual o seu impacto no meio ambiente (MARINHO, 2013).

A responsabilidade social, também é considerada como fator relevante, pois na medida em que a sociedade prioriza a conscientização ambiental, as empresas têm a obrigação de se sensibilizar por igual. Dentre os estímulos apresentados, destacam-se, também a concorrência e a demanda do mercado. Conforme Dias (2008, p.57), “há um crescente aumento das exigências ambientais por parte de clientes e consumidores finais, o que obriga as empresas a melhorar sua forma de atuar, modificando seus processos e produtos”.

Quanto à concorrência, cada vez mais empresas preocupam-se em obter destaque como companhias sustentáveis, e em decorrência deste fator, possuir certificação ambiental, tornou-se meta para diversas empresas. Possuir certificação ambiental ou até mesmo divulgar em sua marca, a preocupação com o meio ambiente, traz às empresas uma condição responsável, perante os consumidores e à sociedade (VOLTOLINI, 2010).



III Simpósio Internacional de Gestão de Projetos (III SINGEP) II Simpósio Internacional de Inovação e Sustentabilidade (II S2IS)

Conforme resultado de pesquisa efetuada pelo Instituto de Brasileiro de Opinião Pública e Estatística – IBOPE, foi apurado que, dentre os cidadãos entrevistados, 31% afirmam que a maioria das empresas monitora o impacto ambiental de suas atividades e, 46% dos cidadãos acreditam que as marcas têm influência perante a sociedade; porém, ao meio ambiente, são vistas apenas como ação de *marketing*, ou seja, os cidadãos defendem que a estratégia ainda é uma fator muito maior em relação à motivação sustentável das empresas (IBOPE, 2013).

No transcorrer dos conceitos de sustentabilidade apresentados, onde é ressaltada a importância de utilizar conscientemente os recursos naturais, a fim de evitar o aumento da degradação ambiental; são destacados, também como insumos essenciais no processo produtivo, a água e a energia.

O Programa Inovar-Auto instituiu, por meio do Artigo 4º do Decreto nº. 7.819/2012, limites às empresas automotivas, para que haja consumo sensato de água, energia elétrica e demais insumos naturais, de acordo com a classificação do produto a ser fabricado, visando ação denominada de Eficiência Energética.

2.1.2 Eficiência Energética

De acordo com a Associação Brasileira de Empresas de Serviços de Conservação de Energia Elétrica (ABESCO, 2013), eficiência energética define-se como atividade técnico-econômica que visa uma melhor dosagem entre um consumo consciente de energia e água, com redução de custos relativos à operação, abrangendo a diminuição de contingências na distribuição de tais elementos e a introdução de componentes básicos para o desenvolvimento energético e hídrico da empresa.

Em outubro de 2001, o governo brasileiro regulamentou normas da Política Nacional de Conservação e Uso Racional de Energia, por meio da Lei nº 10.295/2001 que abrangia normas relacionadas à eficiência energética ligada ao consumo de máquinas e aparelhos de energia fabricados ou comercializados no país.

De acordo com o artigo 3º da Lei 10.295/2001, a obrigatoriedade de obedecer aos níveis máximos de consumo de energia e o mínimo de eficiência energética, em conformidade com regulação específica estabelecida para cada tipo de máquina e aparelho, destina-se apenas a fabricantes e importadores de máquinas e aparelhos consumidores de energia. Atualmente, é possível observar por meios de comunicação cada vez mais empresas adotando meio sustentáveis para poderem fazer parte de listas compostas por empresas preocupadas com o meio ambiente.

Visto que energia abrange uma área muito maior do que era considerado relevante em 2011, o Governo enfatiza novamente esta questão, abrangendo uma cadeia produtiva de grandes proporções. Conforme o Instituto Nacional Eficiência Energética (INEE, 2013), qualquer atividade em uma sociedade moderna só é possível com o uso intensivo de uma ou mais formas de energia. A eficiência energética surge no momento em que se têm transformações de processos, independente do setor.

O Ministério do Meio Ambiente – MMA (2013) defende que os pressupostos básicos, para que exista eficiência energética são “a manutenção das condições de conforto, de segurança e de produtividade dos usuários, contribuindo, adicionalmente, para a melhoria da qualidade dos serviços de energia e para a mitigação dos impactos ambientais”.

Quando as empresas desenvolvem corretamente a eficiência energética, obtém-se por consequência a vantagem competitiva, preservação do meio ambiente, segurança e inovação, sendo estes considerados fatores dominantes no Programa Inovar-Auto.



III Simpósio Internacional de Gestão de Projetos (III SINGEP) II Simpósio Internacional de Inovação e Sustentabilidade (II S2IS)

2.2 Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI

Conforme a Secretaria da Receita Federal (2013), o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), é um imposto competente à União e, incidente em saídas de produtos pertencentes a estabelecimento industrial, ou equiparado à indústria; também incide sobre a importação de mercadoria estrangeira. Instituído no ano de 1891, por meio da Lei nº. 25, este tributo é considerado um imposto pertencente ao mercado industrial brasileiro. O IPI é fundamentado legalmente pela Constituição Federal, Código Tributário Nacional, Lei nº. 4.502/1964 e, Regulamento do Imposto sobre Produtos Industrializados (VALOR TRIBUTÁRIO, 2013).

O IPI é calculado de acordo com a Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados (TIPI), ou seja, ocorre variação de alíquotas dependendo do produto industrializado. De acordo com avaliação do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a aplicação de alíquotas menores de IPI faz com que haja crescimento na produção industrial e impulsiona todo o setor automotivo (NUNES *et al.*, 2013). Já Trigueiro (2013), por sua vez, argumenta que, as medidas frequentes de redução de IPI para automóveis, estão diretamente ligadas às questões do PIB brasileiro e desemprego, porém, sem consideração ao volume excessivo de veículos já existentes nas grandes metrópoles.

2.3 Indústria Automobilística no Brasil

A indústria automobilística surgiu em 1956 no Brasil, com a instalação da primeira montadora na cidade de Santa Bárbara D'Oeste em São Paulo. Ao longo do tempo, o Governo cogitou a possibilidade de captar investimentos totalmente nacionais, sem nenhuma intervenção de capital estrangeiro (REBOUÇAS, 2013).

O Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – MDIC (2013) afirma que, o setor automotivo é um dos mais importantes para a economia brasileira, não somente pela representatividade no PIB; mas, também por ser responsável pela geração de 1,3 milhões de empregos diretos e indiretos em toda a cadeia automotiva; em 2007, o Brasil ficou em 7º lugar, dentre os maiores produtores mundiais de veículos.

Conforme Santiago (2013), a evolução da indústria automotiva originou-se durante os governos de Getúlio Vargas e Juscelino Kubitschek, em que os mesmos incentivaram a produção nacional, permitindo a utilização de tecnologia estrangeira. De acordo com dados apontados pela ANFAVEA (2013), até o ano de 2012, a indústria automotiva representou 18,7% no PIB nacional, ou seja, obteve uma parcela crescente de 5,7% desde o ano de 1966.

Considerando a representatividade da Indústria Automotiva na economia nacional, assim como os demais setores no mercado, é de suma importância que haja evolução perante a tecnologia, meio ambiente e sociedade. Com foco no estímulo, investimento em inovação e tecnologia no Brasil, o Governo implementou em sua política tecnológica, industrial e de comércio exterior, o Plano Brasil Maior (RODRIGUES; MARQUES, 2013).

2.4 Programa Inovar-Auto

Conforme o MDIC (2013), o Plano Brasil Maior é uma política Federal, voltada aos setores industrial, comércio exterior e tecnologia, utilizando suas forças produtivas com o objetivo de inovar, competir e crescer.

O Plano adotará medidas importantes de desoneração dos investimentos e das exportações para iniciar o enfrentamento da apreciação cambial, de avanço do crédito e aperfeiçoamento do marco regulatório da inovação, de fortalecimento da defesa comercial e ampliação de incentivos fiscais e facilitação de financiamentos para agregação de valor nacional e competitividade das cadeias produtivas.



III Simpósio Internacional de Gestão de Projetos (III SINGEP) II Simpósio Internacional de Inovação e Sustentabilidade (II S2IS)

Fator integrante do Plano Brasil Maior e fundamentado pelo Decreto nº. 7.819/2012, o programa Inovar-Auto, possui vigência até dezembro de 2017, com ênfase no apoio tecnológico, inovação, desenvolvimento, segurança, eficiência energética e qualidade veicular e de autopeças.

A implantação do Inovar-Auto está motivando novos investimentos em ampliação, modernização e criações de novas fábricas, desenvolvimento de novos veículos, aumento da eficiência energética, maior conteúdo tecnológico e localização de peças e sistemas em nossa região produtiva (ANFAVEA, 2013).

Conforme Vachon *et al.* (2009 *apud* Sobral; Moori, 2013), a competição entre as empresas do setor automotivo, resulta na organização do grupo como um todo, utilizando-se de suas próprias estruturas, buscando uma vantagem competitiva contínua, fazendo com que todos possam ter oportunidade de crescimento perante o mercado.

Considerando o fato de que o Brasil possui um setor automotivo dependente de tecnologia e insumos que, habitualmente, precisam ser importados, e também o fato de que o meio ambiente está em constante processo de deterioração; o Governo busca por meio do Inovar-Auto, uma motivação para a modernização das empresas automobilísticas, visando investimentos no setor e obtendo melhor aproveitamento de combustível (MOURA, 2013).

O foco do Governo é a produção nacional, equiparando o desenvolvimento tecnológico nacional, com os padrões de países desenvolvidos, beneficiando não só as empresas automotivas, mas também os consumidores que, possuirão veículos seguros e ambientalmente corretos. De acordo com a KPMG (2013), a fim de evitar questionamentos por parte da Organização Mundial do Comércio - OMC, devido às concessões frequentes de incentivos de IPI relativos a veículos importados à indústria nacional, é um dos fatores que levaram o Governo a instituir o Programa Inovar-Auto.

Com objetivo de reduzir a carga tributária e, enquadrar-se com inovação, tecnologia e competitividade perante o mercado, várias empresas do setor automotivo se habilitaram ao Programa Inovar-Auto. De acordo com dados divulgados pelo MDIC (2013), totalizam 46 empresas habilitadas ao Inovar-Auto, divididas por Modalidade de Habilitação (Figura 1):

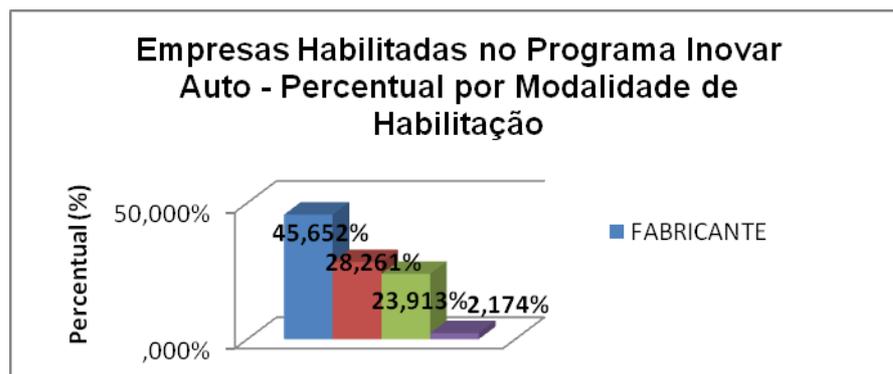


Figura 1 – Empresas Habilitadas no Programa Inovar Auto - % por modalidade de habilitação
Fonte: Adaptada de MDIC (2013)

De acordo com § 4 do Art. 40 pertencente à Lei nº. 12.715/2012, poderão se beneficiar do Programa Inovar-Auto, os fabricantes e empresas que comercializem veículos automotores e também, as empresas que possuam projetos de investimentos aprovados, que estejam relacionados com a produção de produtos que constarem nas posições 87.01 a 87.06 na TIPI. Conforme dados demonstrados na Figura 3, é possível afirmar que os maiores interessados em adotar-se ao Programa Inovar Auto, são as empresas fabricantes de veículos.



III Simpósio Internacional de Gestão de Projetos (III SINGEP) II Simpósio Internacional de Inovação e Sustentabilidade (II S2IS)

A comercialização interna no setor automotivo, como resultado da grande quantidade de importações, gera consequência negativa para o Brasil, fator determinante para que o Plano Brasil Maior elaborasse o programa de incentivo ao mercado automobilístico, o Inovar-Auto.

Um exemplo de que o mercado automotivo brasileiro está em atraso perante a tecnologia de alguns países, é o fato de que itens como freios antiblocantes e *airbag* são considerados no Brasil, como acessórios de luxo, enquanto no exterior há mais de duas décadas, são considerados obrigatórios. Outro fator determinante para o Governo brasileiro adotar medidas de incentivos ao setor automotivo, com foco na inovação, é o fato de que veículos produzidos na Europa e Estados Unidos, similares aos produzidos no Brasil, podem superar os níveis de eficiência energética em até 40%. (RODRIGUES; MARQUES, 2013).

Os requisitos a serem desenvolvidos pelas empresas habilitadas ao Inovar-Auto deverão ser, de forma crescente, ou seja, a cada ano pertencente à vigência do regime, as empresas deverão apresentar resultados de melhoria gradativa, com o objetivo de valorizar sua marca, acompanhar a competitividade de mercado e, manter os descontos de IPI estipulados na adesão do regime (RODRIGUES; MARQUES, 2013).

O Programa Inovar-Auto ordena separadamente os requisitos e suas respectivas metas, para que sejam seguidos. De acordo com o Anexo III do Decreto 7.819/2012, os percentuais estabelecidos serão aplicados de acordo com a habilitação, com foco nas atividades fabris, Pesquisa e Desenvolvimento e, Engenharia e Tecnologia Industrial básica; e Capacitação de Fornecedores, que pode ser observado na Tabela 1:

**Tabela 1 – Síntese dos Percentuais e dos requisitos do Inovar Auto –
Crédito Presumido de IPI 2013 / 2017**

EMPRESAS	ETAPAS	EXIGÊNCIAS	2013	2014	2015	2016	2017
Empresas que Produzem & Empresas que Comercializam	Conteúdo Regional	% Vendas	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável
Empresas que Produzem & Empresas que Comercializam	Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação	% Faturamento	0,15%	0,30%	0,5%	0,5%	0,5%
Empresas que Comercializam	Engenharia, Tecnologia Industrial Básica e Capacitação de Fornecedores	% Faturamento	0,5%	0,75%	1,0%	1,0%	1,0%
Empresas que Produzem	Etapas Fabris	Veículos Leves Cumprir	8	9	9	10	10
		Veículos Pesados Cumprir	9	10	10	11	11
		Chassis com Motor Cumprir	7	8	8	9	9
Empresas que Produzem & IPI – Imposto Sobre Produtos Industrializados	Etiquetagem INMETRO	% De Vendas de Veículos	36%	49%	64%	81%	100%
			Crédito Presumido de IPI em % sobre as aquisições de Insumos estratégicos e Dispendios em Pesquisa e Desenvolvimento e Inovação Tecnológica, Recolhimento ao FNDCT Básica. 2013 – 2017.				

Fonte: Rodrigues e Marques (2013)



III Simpósio Internacional de Gestão de Projetos (III SINGEP) II Simpósio Internacional de Inovação e Sustentabilidade (II S2IS)

Vale ressaltar que, para a apuração do Crédito Presumido do IPI, deverão ser observados os fatores de cálculo estabelecidos pelo Decreto nº. 7.819/2012 art. 12, § 5º, conforme demonstrado em Tabela 2:

Tabela 2 – Fatores para apuração do Crédito Presumido do IPI

ANO- CALENDÁRIO	AUTOMÓVEIS E COMERCIAIS	CAMINHÕES E CHASSIS COM MOTOR	
	LEVES FATOR	FATOR	Período de Apuração da Receita Líquida de Vendas
2013	1,30	$(1,30 \times RPS) + (1,10 \times RLM) / RT$	Jul/2011 a Jun/2012
2014	1,25	$(1,25 \times RPS) + (0,95 \times RLM) / RT$	Jul/2012 a Jun/2013
2015	1,15	$(1,15 \times RPS) + (0,90 \times RLM) / RT$	Jul/2013 a Jun/2014
2016	1,10	$(1,10 \times RPS) + (0,85 \times RLM) / RT$	Jul/2014 a Jun/2015
2017	1,00	$(1,00 \times RPS) + (0,85 \times RLM) / RT$	Jul/2015 a Jun/2016

Sendo:

RPS: Receita líquida de vendas da empresa no seguimento de caminhões pesados e semipesados e chassis com motor.

RLM: Receita líquida de vendas da empresa nos seguimentos de caminhões semileves, leves e médios.

RT: Somatório de RPS e RLM.

Fonte: Rodrigues e Marques (2013)

A possível obtenção de crédito presumido de IPI deve ser considerada como oportunidade para o setor automotivo, pois o Programa prevê um crescimento do setor nos próximos anos. Pelo fato de o Brasil representar a liderança de incidência tributária sobre vendas, impactando diretamente nos preços e ao consumidor; com o Crédito Presumido de IPI promovido pelo Inovar-Auto, os produtos terão seus custos reduzidos, diminuindo a distância entre poder de compra e o consumidor (RODRIGUES; MARQUES, 2013).

A adesão ao Programa de Etiquetagem Veicular, estabelecido pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO), juntamente ao MDIC, proporcionará à empresa habilitada, o direito ao Crédito Presumido de IPI a partir das operações realizadas após 1º de janeiro de 2013, devendo obedecer às metas estipuladas, para que até o ano de 2017, 100% dos veículos deverão ser vendidos com Etiquetagem do INMETRO (RODRIGUES; MARQUES, 2013).

De forma geral, é possível compreender que o Inovar-Auto é a continuidade dos passos que já foram dados, em direção ao desenvolvimento industrial no setor automotivo. Visto que, sem competitividade não existe movimento econômico, e sem movimento econômico não há evolução em um setor como um todo. Na sequência, serão abordados os aspectos metodológicos da pesquisa.

3. METODOLOGIA DE PESQUISA

Para este trabalho, desenvolveu-se Pesquisa Bibliográfica, por intermédio de publicações de artigos em *sites*, bem como notícias atuais, por se tratar de um Programa, ainda em adaptação. Foram consultados livros e artigos, em que foi demonstrado que o entendimento sustentável é um assunto pertinente em diferentes épocas, no mercado e economia, principalmente no que diz respeito à indústria automobilística.

Foi desenvolvida, também Pesquisa Exploratória, no mês de Novembro de 2013, em que foram realizadas entrevistas por meio de questionário estruturado e direcionado à



III Simpósio Internacional de Gestão de Projetos (III SINGEP) II Simpósio Internacional de Inovação e Sustentabilidade (II S2IS)

Coordenação de Consultoria Tributária de uma montadora localizada no Grande ABC (SP), diretamente ligada ao Inovar-Auto, com foco na apuração do Crédito Presumido de IPI e, a profissional do Laboratório de Emissões, voltado ao Desenvolvimento do Produto. O objetivo das entrevistas foi relatar como tais departamentos visualizam os benefícios e dificuldades na implantação do Inovar-Auto.

4. DESCRIÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS

Com base na pesquisa bibliográfica desenvolvida, buscou-se verificar quais as ações e dificuldades que as montadoras têm para implementar o Programa Inovar-auto:

Quadro 1 – Ações Inovar-Auto na Indústria Automobilística

	AÇÕES INOVAR-AUTO	DIFICULDADES	Habilitação
FORD	<ul style="list-style-type: none"> * Lançamento do Primeiro Motor Flex com injeção direta de combustível no mundo, a fim de obter e economia de combustível melhor <i>performance</i> * US\$ 200 milhões de investimento na produção do novo Focus, com motor 2.0 feito em alumínio 	<ul style="list-style-type: none"> * Alto custo na tecnologia de Injeção Direta 	*Fabricante
GENERAL MOTORS	<ul style="list-style-type: none"> * Aumento da Produção de Peças * Atualização nos Equipamentos da Ferramentaria e Estamparia e Investimento Geral em R\$ 5 bilhões * Contratação de 1.500 funcionários * Instalação de novas estações de montagem * Expansão Predial em 16 mil m² * Pretensão de trazer novos fornecedores ao Brasil 	<ul style="list-style-type: none"> * Adaptar a fábrica para a produção do Cruze Sedan e Sport, Spin e Cobalt <li style="text-align: center;">* Implementar o 3º Turno 	*Fabricante
HONDA	<ul style="list-style-type: none"> * Investimento de R\$ 1 bilhão em nova fábrica em Itapirina/SP * Geração de 2 mil empregos diretos * Expectativa de 13,3% da população empregadas na nova fábrica * Modernização de Processos da Estamparia com Robôs * Aumento médio de nacionalização de 80% * Contratação de 300 engenheiros * Instalação de Centro de Pesquisa e Desenvolvimento em Sumaré 	<ul style="list-style-type: none"> <li style="text-align: center;">* Adequação dos produtos aos consumidores brasileiros * Nivelamento de preços com a disposição de pagamento no mercado 	*Fabricante
MERCEDES BENZ	<ul style="list-style-type: none"> * Instalação de nova montadora em Iracemópolis/SP * Investimento de €170 milhões produção do sedan Classe C e SUV * Projeto de primeiro carro com motor flexível * Geração de 1.000 empregos diretos na nova planta 	<ul style="list-style-type: none"> * Cota máxima de importação por ano: 10 mil veículos sem adicional de IPI 	*Fabricante *Investidora
RENAULT	<ul style="list-style-type: none"> * Valorização dos veículos Flex, com o enquadramento do Programa de Etiquetagem Veicular * Novidade Verde para o Clio: Painel para troca de marchas (Economia Combustível) * Oferecimento de carros elétricos ao mercado brasileiro: Zoe, Twizy, Fluence Z.E e Kangoo Z.E. (Inicialmente p/ consumidores corporativos) 	<ul style="list-style-type: none"> * Baixa rentabilidade do Brasil, contra o alto custo de produção. 	*Fabricante



III Simpósio Internacional de Gestão de Projetos (III SINGEP) II Simpósio Internacional de Inovação e Sustentabilidade (II S2IS)

	<ul style="list-style-type: none"> * Carros elétricos (=) Zero emissão de CO² * Investimento R\$ 1,5 bilhão e nova fábrica de autos leves * Ampliação da Fábrica de motores 		
VOLKSWAGEN	<ul style="list-style-type: none"> * Investimento R\$ 8,7 bilhões * Novo motor 1.0 com três cilindros, com bloco e cabeçote de alumínio (EA211) * Novo veículo compacto Up! (Motor de 3 cilindros - Economia Combustível) * Projeto de expansão da Planta de Taubaté * Investimento R\$ 520 milhões na produção do novo Golf * Geração de 400 a 700 empregos 	<ul style="list-style-type: none"> * Dependência do Mercado para expansão * Alta porcentagem de brasileiros que ainda não possuem poder de compra para carro 0 km 	<ul style="list-style-type: none"> *Fabricante *Investidora
TOYOTA	<ul style="list-style-type: none"> * Instalação de nova fábrica de veículos e peças em Porto Feliz/SP * Projeto de Redução de 12% do consumo de combustíveis e emissão de poluentes 	<ul style="list-style-type: none"> * Curto tempo p/ instalar nova fábrica e adequar processos 	<ul style="list-style-type: none"> * Fabricante

Fonte: AKASI (2013); ALERIGI JR (2013); ALISKI (2013); COLETA, MOURA (2013); CURCIO (2013); FARIAS (2013); KUTNEY (2013); OLIVEIRA (2013); PEREIRA (2013); REIS (2013).

Com base nos dados demonstrados no Quadro 1, é possível visualizar que as empresas habilitadas ao Inovar-Auto, na qualidade de fabricantes de veículos automotores, estão em fase de adequação aos requisitos estabelecidos pelo Programa; em que, na maioria dos casos, o fator de investimento principal é a tecnologia, enfatizando a eficiência energética dos veículos fabricados, também podem ser destacados os projetos de novas instalações de plantas industriais, resultando em geração de empregos e aumento da produção nacional.

No que diz respeito à Pesquisa Exploratória, foram feitas entrevistas com um roteiro estruturado com questões abertas para a Coordenação de Consultoria Tributária e, também com profissional do Laboratório de Emissões, ligado ao Departamento de Engenharia, de uma montadora localizada no Grande ABC (SP), cujas respostas estão descritas a seguir.

1) Qual o motivo de criar um departamento específico, para tratar as questões tributárias diretamente ligadas ao Inovar-Auto?

A complexidade em gerenciar o Inovar-Auto torna necessária a centralização em um departamento específico que conheça a metodologia da apuração, cruzamento de dados e testes específicos dos dispêndios, inclusive acompanhamento direto nas questões discutidas pela ANFAVEA, MDIC, Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação - MCTI e, retóricas tributárias.

É uma equipe multidisciplinar composta de: advogados, contabilistas, economistas e engenheiros. Conta-se com um time especialista em análise técnica (mapeamento de áreas, projetos e investimentos) e, especialistas em questões tributárias e contábeis (*Status Report* de Dispêndios). É feito um mapeamento da empresa, analisando sua forma de controle interno, sua estruturação, seus recursos e, principalmente como é contabilizado. A equipe possui muitos anos de atuação e uma enorme experiência no segmento, sendo eficiente em realização à gestão tecnológica e tributária.

2) Quais as estratégias utilizadas pelo departamento, a fim de que as etapas tributárias do Inovar-Auto sejam cumpridas corretamente?

São desenvolvidas as seguintes estratégias:



III Simpósio Internacional de Gestão de Projetos (III SINGEP) II Simpósio Internacional de Inovação e Sustentabilidade (II S2IS)

- 1) Mobilização interna para levantamento de dados e coletas de informações que irão impactar nos descritivos e nas classificações de projetos;
- 2) Acompanhamento gerencial dos projetos, investimentos e dispêndios;
- 3) Mensuração de montante beneficiável (Planejamento Tributário & Gestão Tributária);
- 4) Possíveis melhorias nos sistemas de TI internos para maior otimização do trabalho;
- 5) Cumprimento antecipado das obrigações acessórias, e
- 6) Mapeamento de processos para análise de oportunidades.

Para que haja uma apuração tributária correta, as estratégias utilizadas, com relação ao Inovar-Auto, fazem com que o investimento em conhecimento legal e tributário seja aumentado, pois em cada apuração do Crédito Presumido de IPI, elaborada corretamente, evita-se fiscalizações e autuações fiscais.

3) Quais as dificuldades tributárias encontradas, na implantação do Inovar-Auto?

O Departamento Tributário identificou as seguintes dificuldades, na implantação do Inovar-Auto:

- 1) Atraso na entrega dos documentos solicitados para apuração mensal dos benefícios;
- 2) Dificuldades em mensuração de apontamentos internos;
- 3) Dispêndios sem definição do Governo;
- 4) Discussões na ANFAVEA e outros órgãos que possam impactar na interpretação do beneficiamento de alguns dispêndios;
- 5) Legislações incentivadoras omissas; e
- 6) Comprovação dos gastos realizados dentro dos percentuais habilitados pela empresa.

As dificuldades descritas geram atraso e possíveis erros na apuração tributária, pois se os documentos que servem de base na apuração, não são entregues de maneira precisa, ou legislação e interpretações de discussões ininteligíveis, podem ocorrer retificações em demasia, e conseqüentemente, retrabalhos desnecessários.

4) Quais as vantagens decorrentes do Inovar-Auto?

Ao analisar os pontos positivos na implantação do Inovar-Auto, o Departamento Tributário identificou as seguintes vantagens:

- 1) Economia fiscal / redução;
- 2) Aumento de investimentos para projetos em Pesquisa, Desenvolvimento e Engenharia;
- 3) Implementação de melhorias trabalhadas juntamente com fornecedores (capacitação) e,
- 4) Aumento de aquisição de material de consumo/peças no mercado interno.

Os itens relacionados foram considerados como vantagens obtidas na habilitação ao Inovar-Auto, pois não se pode ter uma visão de que apenas a parte tributária ou de engenharia, devam obter algum benefício. As vantagens do Inovar-Auto devem ser consideradas de modo geral, pois para cada melhoria de setor e obtenção de benefícios, alavanca de maneira unificada, o mercado e a economia.



III Simpósio Internacional de Gestão de Projetos (III SINGEP) II Simpósio Internacional de Inovação e Sustentabilidade (II S2IS)

Em continuidade da Pesquisa Exploratória, também foi feita entrevista com um profissional de Laboratório de Emissões, pertencente à montadora pesquisada.

5) Quais as dificuldades identificadas na Engenharia, com a implantação do Inovar Auto?

O profissional que atua no Laboratório de Efluentes abordou que as dificuldades são:

1) Melhoria da eficiência energética dos veículos para cumprimento da meta definida pelo governo para 2017. Esta melhoria envolve vários departamentos da Engenharia, tais como:

a) *Powertrain*: Melhoria da eficiência do motor e câmbio;

b) Design: Veículos com CW (*Crossover Wagon*) melhorado;

Chassis: Pneus com redução de atrito, sistema de suspensão para otimizar o *Coast Down* do veículo;

c) Demais áreas: Redução de consumidores de energia do veículo, tais como lâmpadas, ar condicionado, direção hidráulica etc.

2) Outra dificuldade é cumprir com os itens anteriores, de modo que o veículo permaneça financeiramente atrativo; e

3) Investimento em novas tecnologias.

Considerando os fatores destacados neste trabalho pelos profissionais entrevistados, em que foi relatada a evolução da indústria automobilística no Brasil, é possível identificar que a concorrência já existe desde então e, conseqüentemente, a inovação sempre foi um fator relevante para que as indústrias automotivas continuassem no mercado. O Inovar-Auto, por sua vez, traz consigo a característica de incentivar, ainda mais a inovação tecnológica; porém, a dificuldade pertinente é o custo de todo investimento em tecnologia, sem afetar o preço final do veículo.

6) Em questão de produto, quais as vantagens de atender aos requisitos básicos do Inovar Auto?

As vantagens apontadas pelo profissional do Laboratório de Efluentes, ligado ao Departamento de Engenharia em relação ao produto são:

1) passará a ofertar novas tecnologias;

2) passará a ter um menor consumo de combustível; e

3) será ecologicamente amigável.

Diante de um cenário, em que empresas e consumidores mostram-se interessados com a situação do meio ambiente, o foco de todo investimento tecnológico estipulado pelo Programa Inovar-Auto, é direcionado à segurança e atratividade de produto, sendo atribuído valor ao produto final, por meio de qualidades ecológicas pertencentes a ele.

7) Qual a expectativa do Departamento de Engenharia, com relação ao resultado final, após as devidas adequações impostas pelo Inovar Auto?

Existe a expectativa por parte da empresa de que haja novos equipamentos para o desenvolvimento do produto; investimento em capacitação do profissional; e possibilidade de desenvolvimento de produtos para exportação.

O Departamento de Engenharia pertencente à indústria pesquisada mostra-se positivo perante o Inovar-Auto, pois é uma oportunidade de crescimento profissional. Ao prover a produção de novos equipamentos, requer do profissional maior conhecimento e a empresa na condição de qualificar o profissional qualifica a elaboração de seu produto. Para que haja



III Simpósio Internacional de Gestão de Projetos (III SINGEP) II Simpósio Internacional de Inovação e Sustentabilidade (II S2IS)

desenvolvimento no setor de exportação, qualidade e diferencial tecnológico são primordiais, portanto mais uma vez é firmada a visão inicial de evolução do setor automotivo, por meio do Inovar-Auto.

Constatou-se que a montadora que opte por atender os requisitos impostos pelo Inovar-Auto, além de obter o benefício fiscal da presunção do crédito do IPI, no qual foi demonstrado ao longo deste trabalho, de certa forma agrega valores à sua marca. Por mais que questões ambientais não sejam tão relevantes para alguns consumidores, em torno dos negócios, a sustentabilidade, tem se tornado palavra-chave com relação à marca.

O Inovar-Auto une os fatores entre preservação do meio ambiente, avanço tecnológico, e competitividade. A montadora envolvida neste trabalho, já exhibe as primeiras evoluções com a habilitação do Inovar-Auto, em que produzir com qualidade faz parte de sua cultura, porém com a implantação do Programa, a produção sustentável e tecnológica é firmada e incentivada pelo próprio Governo brasileiro.

5. CONCLUSÕES

Por meio desta pesquisa, é possível concluir que a dimensão do setor automobilístico está muito além dos interesses da economia nacional. Ao observar o histórico da indústria automotiva no Brasil, é visível sua evolução em questão de mercado e tecnologia. Mesmo havendo uma evolução por parte das indústrias automotivas brasileiras, ainda existe um atraso considerável com relação a alguns países desenvolvidos, como por exemplo, China e EUA.

A ação do Governo brasileiro, ao implantar o Programa Inovar-Auto do Plano Brasil Maior, com o intuito de alavancar o mercado automotivo, está sendo considerado como um grande incentivo de modo geral, pois além de estimular a competitividade por meio de metas, também oferece benefício fiscal de Crédito Presumido do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, aos quais cumprirem os requisitos do Inovar-Auto.

A habilitação do Inovar-Auto estimulou a contratação de profissionais qualificados, tanto no desenvolvimento do produto, a fim de que as metas do Programa sejam atingidas, quanto na apuração do Crédito Presumido do IPI, pois para tanto, é necessário que haja conhecimento técnico e legal para que erros não resultem em multas e autuações por parte do governo.

Com base na pesquisa exploratória, utilizada no desenvolvimento deste artigo, pode-se observar que a montadora de veículos automotores, situada na região do Grande ABC, objeto deste estudo para avaliar a implantação do Regime Automotivo Inovar-Auto; utiliza-se de consultorias e contratações de profissionais especializados na parte tributária e de engenharia, para que possa acompanhar toda mudança, no qual está passando o setor automotivo, com o objetivo de cumprir as metas impostas pelo Inovar-Auto.

O Governo brasileiro já visualiza a implantação do Inovar-Auto como um avanço no setor automotivo, bem como a ANFAVEA (2013) deixa em aberto, por meio de notícias da internet, a possibilidade do Inovar-Auto II. As notícias de continuidade do Programa surgem na medida em que são alcançados os objetivos principais do Inovar-Auto, não foi divulgado se haverá mudanças com a continuidade do Programa, porém pode ser utilizado como estímulo a artigos sobre este assunto.

De acordo com a pesquisa bibliográfica realizada neste trabalho, é possível identificar os efeitos do Inovar-Auto, mesmo que existam dificuldades em sua implantação, já se podem verificar os primeiros passos de uma grande evolução no mercado automobilístico brasileiro.

A indústria automobilística, objeto deste estudo, está em conformidade aos principais requisitos do Inovar-Auto. Com base nas pesquisas elaboradas, os projetos de inovação já podem ser visualizados, por meio de notícias em *sites*. A contratação de consultoria tributária



III Simpósio Internacional de Gestão de Projetos (III SINGEP) II Simpósio Internacional de Inovação e Sustentabilidade (II S2IS)

e treinamento de profissionais, tanto da área de tributos quanto de engenharia; é uma das etapas impostas pelo Programa Inovar-Auto, que está sendo colocado em prática.

Por intermédio deste trabalho é possível identificar que ambos os departamentos, tributário e engenharia, apresentaram benefícios e dificuldades na adequação do Inovar-Auto. A legislação brasileira referente ao Inovar-Auto apresenta contrariedades, o que leva a dificuldade de interpretação ao profissional; sabendo-se que erros de interpretação da Lei, ocasionam fiscalizações e autuações.

O fato de a empresa fazer parte de um grupo pertencente ao setor automobilístico, considerado capaz de cumprir a legislação do Inovar-Auto pelo MDIC, agrega valor à marca. Pelo fato de, cada vez mais, consumidores estarem alertas às questões de sustentabilidade, adequar-se às etapas do Inovar-Auto, com ênfase na diminuição de poluentes emitidos pelos veículos, faz com que o produto seja atrativo no mercado interno e externo.

Não foi possível demonstrar em valores, pois a empresa não quis fornecer essas informações sobre o impacto tributário e de rentabilidade à empresa, pois no ano de 2013 deveriam ser cumpridas 8 das 12 etapas determinadas pelo Programa Inovar-Auto, para que fossem apurados os resultados no exercício seguinte; porém os departamentos tributário e engenharia, mostram-se positivos quanto à economia fiscal e atratividade de mercado.

Pode-se considerar que o Inovar-Auto traz resultados positivos para a sociedade, pois com os requisitos impostos na legislação, é possível propor geração de empregos e investimento no mercado automotivo brasileiro. Como sugestão para futuros trabalhos, vale considerar a opinião das empresas sobre a viabilidade de continuidade do Inovar-Auto e a mensuração da economia tributária efetivamente alcançada pelas montadoras, com a implantação do referido regime, ao longo de sua vigência.

Este artigo contribui para a ampliação do entendimento de profissionais tributários que atuam em montadoras de veículos automotores, pois demonstra, de um modo geral, a implantação do Inovar-Auto perante a lei, com foco na redução da carga tributária do setor automotivo.

REFERÊNCIAS

ABESCO. **O que é eficiência energética?** Disponível em: <<http://www.abesco.com.br/abesc.asp?area=14>>. Acesso em 26/08/2013.

AKASI, Alexandre. **Mercedes-Benz confirma investimento de € 170 milhões em Iracemápolis (SP).** Disponível em: <<http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/18105/mercedes-benz-confirma-investimento-de-170-milhoes-em-iracemapolis-sp>>. Acesso em: 26/11/2013.

ALERIGI JR, Alberto. **Ford coloca no Focus 1o motor flex com injeção direta.** Disponível em: <<http://br.reuters.com/article/businessNews/idBRSPE97S04J20130829?pageNumber=2&virtualBrandChannel=0>>. Acesso em: 26/11/2013.

ALISKI, Ayr. **Programa Inovar-Auto tem mais 4 empresas habilitadas.** Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/negocios/noticias/programa-inovar-auto-tem-mais-4-empresas-habilitadas>>. Acesso em: 29/07/2013.

ANFAVEA. **Anuário da Indústria Automobilística no Brasil.** Disponível em: <<http://www.virapagina.com.br/anfavea2013/>>. Acesso em: 28/10/2013.

BRASIL. **Decreto nº 7.819, de 3 de outubro de 2012.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Decreto/D7819.htm>. Acesso em: 28/10/2013.



III Simpósio Internacional de Gestão de Projetos (III SINGEP) II Simpósio Internacional de Inovação e Sustentabilidade (II S2IS)

_____. **Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Lei/L12715.htm>. Acesso em: 21/11/2013.

_____. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Setores do Plano Brasil Maior.** Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=2&menu=327>>. Acesso em: 11/11/2013.

_____. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Plano Brasil Maior.** Disponível em: <<http://www.brasilmaior.mdic.gov.br/conteudo/128>>. Acesso em: 21/11/2013.

_____. Ministério do Meio Ambiente. **Eficiência Energética e Conservação de Energia.** Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/clima/energia/eficiencia-energetica>>. Acesso em: 26/08/2013.

_____. Secretaria da Receita Federal. **IPI Conceito.** Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/PessoaJuridica/IPI/conceito.htm>>. Acesso em: 04/11/2013.

CABRERA, Luiz Carlos. **Afinal, o que é sustentabilidade?** Disponível em: <http://planetasustentavel.abril.com.br/noticia/desenvolvimento/conteudo_474382.shtml>. Acesso em: 19/09/2013.

COLETA, Ricardo Della; MOURA, Rafael Moraes. **Investimento da VW eleva em 20% capacidade fabril no Paraná.** Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/negocios/noticias/investimento-da-vw-eleva-em-20-capacidade-fabril-no-parana>>. Acesso em: 26/11/2013.

CURCIO, Márcio. **Honda começa investimento de R\$ 1 bi em Itirapina.** Disponível em: <<http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/18504/honda-comeca-investimento-de-r-1-bi-em-itirapina>>. Acesso em: 27/11/2013.

DIAS, Reinaldo. **Gestão Ambiental: Responsabilidade Social e Sustentabilidade.** São Paulo: Atlas, 2008.

FARIAS, Leone. **Inovar-Auto traz desafios à GM na região.** Disponível em: <<http://www.dgabc.com.br/Noticia/98022/inovar-auto-traz-desafios-a-gm-na-regiao>>. Acesso em: 26/11/2013.

HERCULANO, Selene. Desenvolvimento sustentável: como passar do insuportável ao sofrível. **Revista Tempo e Presença.** Rio de Janeiro: CEDI n. 261, p. 12-15, 1992.

IBOPE. **Sustentabilidade: Hoje ou Amanhã?** Disponível em: <http://www.ibope.com.br/pt-br/noticias/Documents/ibope_sustentabilidade_set07.pdf>. Acesso em: 20/09/2013.

INEE. **Eficiência Energética.** Disponível em: <http://www.inee.org.br/eficiencia_o_que_eh.asp?Cat=eficiencia#o_que_eh>. Acesso em: 29/08/2013.

KPMG. **Programa Inovar-Auto – Benefícios Fiscais.** Disponível em: <http://www.kpmg.com.br/publicacoes/tax/Boletim_Legislacao_Fiscal_Mercado_Empreendedor/Programa_Inovar_Auto_Beneficios_Fiscais.pdf>. Acesso em: 30/10/2013.

KUTNEY, Pedro. **Volkswagen pode elevar investimento no Brasil e voltar a fabricar carros da Audi no Paraná.** Disponível em: <<http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/16554/volkswagen-pode-elevar-investimento-no-brasil-e-voltar-a-fabricar-carros-da-audi-no-parana>>. Acesso em: 26/11/2013.

_____. **Inovar-Auto 2 já está em gestação na ANFAVEA.** Disponível em: <<http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/17644/inovar-auto-2-ja-esta-em-gestacao>>. Acesso em: 17/12/2013.



III Simpósio Internacional de Gestão de Projetos (III SINGEP) II Simpósio Internacional de Inovação e Sustentabilidade (II S2IS)

- LEITÃO, Miriam. **Setor Automotivo: principal responsável pela queda da indústria.** Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/economia/miriam/posts/2013/02/06/setor-automotivo-principal-responsavel-pela-queda-da-industria-485347.asp>>. Acesso em: 26/08/2013.
- MARINHO, Luiz Alberto. **Marketing Verde: Pequenos gestos sustentáveis não trazem mudanças substanciais para a saúde do planeta.** Disponível em: <http://planetasustentavel.abril.com.br/noticia/desenvolvimento/conteudo_408636.shtml>. Acesso em: 04/09/2013.
- MOURA, Marcelo. **Consultores analisam o Inovar Auto.** Disponível em: <<http://caranddriverbrasil.uol.com.br/noticias/mercado/consultores-analisam-o-inovarauto/6172>>. Acesso em: 30/10/2013.
- NUNES, Fernanda *et al.* **IPI menor fez crescer produção industrial, avalia IBGE.** Disponível em: <<http://economia.estadao.com.br/noticias/economia,ipi-menor-fez-crescer-producao-industrial-avalia-ibge,155468,0.htm>>. Acesso em: 05/11/2013.
- OLIVEIRA, Tião. **Toyota fará motores inéditos no Brasil.** Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/jornal-do-carro/noticias/mercado,toyota-fara-motores-ineditos-no-brasil,15602,0.htm>>. Acesso em: 26/11/2013.
- ONU Brasil. **A ONU e o meio ambiente.** Disponível em: <<http://www.onu.org.br/a-onu-em-acao/a-onu-e-o-meio-ambiente/>>. Acesso em: 07/10/2013.
- PEREIRA, Luiz Humberto Monteiro. **Renault importa seus primeiros veículos elétricos.** Disponível em: <<http://autopolis.com.br/renault-importa-seus-primeiros-veiculos-eletricos/>>. Acesso em: 26/11/2013.
- REBOUÇAS, Fernando. **Indústria automobilística no Brasil.** Disponível em: <<http://www.infoescola.com/economia/industria-automobilistica-no-brasil/>>. Acesso em: 28/10/2013.
- REIS, Sueli. **Renault planeja novo ciclo de investimento.** Disponível em: <<http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/16580/renault-planeja-novo-ciclo-de-investimento/>>. Acesso em: 26/11/2013.
- RODRIGUES, Anderson; MARQUES, Antônio. **F-Iniciativas Brasil: E-book Inovar-Auto.** Disponível em: <<http://www.f-iniciativas.com.br/>>. Acesso em: 11/11/2013.
- SANTIAGO, Emerson. **Indústria automotiva no Brasil.** Disponível em: <<http://www.infoescola.com/economia/industria-automotiva-no-brasil/>>. Acesso em: 28/10/2013.
- SOBRAL, Luciana Garcia; MOORI, Roberto Giro. Prioridades Competitivas e Habilidades de Fornecedores: Visões de Duas Montadoras do Segmento de Veículos de Passeio. **Anais....** In: XVI Simpósio de Administração da Produção, Logística e Operações Internacionais. São Paulo, 2013.
- TRIGUEIRO, André. **Reduzir IPI de carro é miopia econômica.** Disponível em: <<http://g1.globo.com/platb/mundo-sustentavel/2013/04/01/reduzir-ipi-de-carro-e-miopia-economica/>>. Acesso em: 06/11/2013.
- VALOR TRIBUTÁRIO. **Aspectos Gerais do IPI.** Disponível em: <<http://www.valortributario.com.br/ipi/>>. Acesso em: 05/11/2013.
- VOLTOLINI, Ricardo. **Rótulos, selos e certificações verdes.** Disponível em: <<http://www.ideiasustentavel.com.br/2010/07/rotulos-selos-e-certificacoes-verdes/>>. Acesso em: 09/10/2013.