

Transformando complexidade em execução

10 de abril de 2024 | Edição nº 31

Programa Mover: incentivos fiscais para todo o setor de mobilidade

Conforme exposto de forma detalhada em nosso [Tax Intelligence \(TI\) nº 28](#), o Programa Mover, instituído pela Medida Provisória (MP) nº 1.205/2023, com efeitos já a partir de 1º de janeiro de 2024, ampliou os incentivos fiscais do extinto programa Rota 2030 ao considerar o conceito de mobilidade e o aspecto da pegada de carbono, abrangendo todo um ecossistema em expansão que gravita em torno da indústria automotiva, a exemplo das empresas que produzem máquinas, soluções de logística e tecnologia, desenvolvedoras de softwares para componentes eletrônicos automotivos, indo muito além das montadoras e indústrias de autopeças em si.

Em seus capítulos, a MP prevê, em resumo, os seguintes incentivos:



Capítulos 2 e 3
Obrigações e incentivos de IPI para veículos produzidos ou importados



Capítulo 4
Crédito Financeiro para atividades de Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) e Produção Tecnológica



Capítulo 5
Redução do Imposto de Importação (II) para as autopeças não produzidas

O recente Decreto nº 11.190/2024 regulamentou a alteração na Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - TIPI dos automóveis, levando agora em consideração a eficiência energética (EE) como principal parâmetro, estabelecendo o chamado IPI verde (Capítulo 3).

Recentemente também foi publicada a Portaria GM/MDIC nº 43/2024, regulamentando o regime de incentivos à realização de atividades de P&D e de Produção Tecnológica para as indústrias de mobilidade e logística (Capítulo 4), contendo diversas definições importantes, como os produtos considerados como “sistemas e soluções estratégicas para mobilidade e logística”, as atividades que poderão ser consideradas como de P&D e com o detalhamento do processo de pedido de habilitação, incluindo os requisitos, compromissos, as condições e obrigações acessórias que deverão ser cumpridos.

A nova legislação prevê o compromisso de investimentos mínimos, como os programas anteriores, mas trouxe importantes avanços nos critérios e nas possibilidades de contabilização desses compromissos, prevenindo até eventuais ajustes necessários nos números (inclusive os apontados no processo de auditoria). Isso diminui riscos e traz mais tangibilidade na análise das curvas de investimentos futuros - verificação que deve ser feita para a tomada de decisão quanto à adesão nos modelos de habilitação. Esse elemento, somado aos percentuais menores de investimento mínimo, favorece especialmente a indústria de sistemas de mobilidade (novos entrantes) e de autopeças, abrindo grande oportunidade de usar os novos incentivos à mobilidade e logística.

Os compromissos foram definidos no Anexo I da Portaria, trazendo a necessidade de investimento de percentuais mínimos em dispêndios nas atividades elegíveis, incidentes sobre a receita bruta total da venda de bens e serviços, excluídos os impostos e as contribuições incidentes sobre a venda:

| Produto fabricado ou comercializado | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Automóveis e comerciais leves | 1,00% | 1,20% | 1,50% | 1,50% | 1,80% | 1,80% |
| Caminhões, ônibus e <i>chassis</i> com motor | 0,60% | 0,75% | 0,90% | 0,90% | 1,00% | 1,00% |
| Máquinas autopropulsadas e implementos rodoviários | 0,60% | 0,75% | 0,90% | 0,90% | 1,00% | 1,00% |
| Autopeças e sistemas ou soluções estratégicas para a mobilidade e logística | 0,30% | 0,45% | 0,60% | 0,75% | 0,90% | 1,00% |

A Portaria também tratou do incentivo que será acumulado no formato de crédito financeiro, definindo as atividades que promovem sua geração e seu modo de uso. Há limites preestabelecidos e os créditos deverão ser solicitados de forma antecipada para dispêndios de P&D ou liberados conforme o andamento do cronograma físico-financeiro aprovado nos projetos de investimento. Será considerado, ainda, dentro dos limites anuais, a distribuição entre os tipos de dispêndios: 60% para dispêndios em P&D, 20% para investimentos em ativos fixos e em P&D, e 10% para realocização de unidades industriais.

Takeaways

O Mover trouxe relevantes contribuições para o fortalecimento da indústria de mobilidade e logística em geral, em especial a automobilística, incluindo, ao lado da exigência de novas obrigações, a concessão de diversos incentivos que tendem a potencializar os negócios de sua extensa cadeia. Resultado desse movimento é a divulgação pública recente de investimentos vultosos das montadoras, que já passam dos 100 bilhões de reais. Ao fazer uma distribuição linear da previsão do desembolso, teríamos quase 14 bilhões de investimentos em cada um dos próximos 5 anos. Isso sem contar a necessidade de investimentos das outras empresas do ecossistema.

Para usufruir dos incentivos do Mover, serão necessários investimentos que tornam o tema estratégico para as organizações que atuam no setor, cabendo destacar que:

- A Lei do Bem pode ser usada em conjunto com o Mover, aumentando ainda mais os incentivos para as empresas. Além disso, há outros benefícios lançados pelo governo recentemente que podem ser importantes na definição das novas estratégias das empresas, como aqueles previstos no Plano Nova Indústria Brasil (NIB).
- As novas faixas do IPI verde contribuirão para estimular a eficiência energética dos veículos, abandonando o formato anterior baseado na cilindrada e no combustível e introduzindo um modelo que privilegia as novas tecnologias de propulsão.
- Os limites anuais, apesar de consideráveis, poderão não abarcar a solicitação de todos os créditos financeiros, considerando os volumes de investimentos já previstos. No modelo definido, os créditos serão previamente liberados, segundo a ordem de solicitação e os limites de distribuição entre os tipos de dispêndios. Portanto, recomenda-se celeridade por parte das empresas em suas análises e respectivas habilitações e solicitações preliminares dos créditos financeiros.
- Uma vez definido o ingresso no Programa, devem-se organizar os documentos e projetos necessários para o processo de habilitação. As habilitações para empresas já estabelecidas e centro de PD&I global têm duração até 31 de janeiro de 2029 e ficam válidas a partir do primeiro dia do mês do pedido. Já a habilitação para projeto de investimento (novas unidades produtivas e unidades de reciclagem) seguirá o prazo do projeto, com período máximo inicial de 2 anos.



- As empresas devem avaliar também os impactos relacionados ao cumprimento dos requisitos, especialmente a operacionalização dos cálculos (mensais no caso das habilitações para empresas já estabelecidas e centro de PD&I global) e do acompanhamento do projeto físico-financeiro dos modelos de habilitação de projeto de investimento, além do cálculo e acompanhamento de diversas variáveis. Esse será um incentivo complexo, já que demandará muitas horas de avaliação e operacionais, porém com potencial de grandes valores em benefícios fiscais.
- As questões de sustentabilidade (“ESG”) serão outro destaque para todas as empresas participantes, seja no mapeamento do seu ciclo/pegada de carbono, seja nas novas premissas de metas de reciclabilidade, assim como na governança de todo o uso dos incentivos. Esse acompanhamento é fundamental, pois as montadoras deverão apresentar relatórios específicos e todas as empresas deverão passar por processo de auditoria mais a frente, devendo comprovar as atividades e os números reportados.

Os benefícios do Mover tendem a influir na competitividade dos *players* do mercado de mobilidade e logística em geral, razão pela qual devem integrar a agenda de assuntos estratégicos prioritários das empresas do setor, a fim de viabilizar o quanto antes o aproveitamento das vantagens já em vigor nos termos da legislação dos incentivos do Programa.



Quer entender mais como este assunto pode afetar o seu negócio? [Fale com a PwC.](#)

Ana Huet
ana.huet@pwc.com

Cristiane Vieira
cristiane.vieira@pwc.com

Frederico von Ah
frederico.von.ah@pwc.com

Dirceu Ferreira
dirceu.ferreira@pwc.com

Geovani Fagunde
Líder do Setor Automotivo da PwC Brasil
geovani.fagunde@pwc.com

Durval Portela
Líder de consultoria tributária e societária da PwC Brasil
durval.portela@pwc.com

Apoiando a sua gestão tributária na geração de resultados sustentáveis

Clique para saber mais



www.pwc.com.br

O conteúdo desse material destina-se apenas à informação geral, não constitui uma opinião, recomendação ou entendimento da PwC, e nem pode ser utilizado como, ou em substituição, a uma consulta formal a um profissional habilitado.

A utilização das informações aqui contidas deve estar sempre acompanhada da orientação dos consultores tributários para o caso específico da sua empresa. A consulta do material aqui reportado requer a verificação de eventuais alterações posteriores neles introduzidas, inclusive da legislação. Os temas tratados neste informativo estão apresentados de forma resumida. Todos os direitos autorais reservados à PwC. Permitida a reprodução desde que seja citada a fonte.

© 2024 PricewaterhouseCoopers Brasil Ltda. Todos os direitos reservados. Neste documento, “PwC” refere-se à PricewaterhouseCoopers Brasil Ltda., firma membro do network da PricewaterhouseCoopers, ou conforme o contexto sugerir, ao próprio network. Cada membro da rede PwC constitui uma pessoa jurídica separada e independente. Para mais detalhes acerca do network PwC, acesse: www.pwc.com/structure.