

REVOLUÇÃO OU DESAFIO FISCAL? O IMPACTO DO ROTA 2030 NA TRANSFORMAÇÃO TRIBUTÁRIA DAS FABRICANTES DE AUTOPEÇAS

REVOLUTION OR TAX CHALLENGE? THE IMPACT OF ROTA 2030 ON THE TAX TRANSFORMATION OF AUTO PARTS MANUFACTURERS

BEATRIZ DA SILVA PEREIRA¹

Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Socioeconômico,
Departamento de Ciências Contábeis, Florianópolis, SC, Brasil.
✉ <https://orcid.org/0000-0002-8591-2433>
beatriz.silva.p@gmail.com

NATHANY MARIANA LINS RAMOS

Pesquisadora independente, Brasil.
✉ <https://orcid.org/0009-0003-8596-1029>
nathanymlins@hotmail.com

RESUMO

Este artigo investiga se a adesão ao Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística resulta em ganhos fiscais materialmente relevantes para fabricantes de autopeças, tomando como objeto de estudo uma empresa paulista tributada pelo Lucro Real. O problema de pesquisa é: a dedução de até 30 % sobre dispêndios em Pesquisa & Desenvolvimento (P&D) reduz efetivamente a carga de IRPJ e CSLL e melhora o planejamento tributário da organização? Para respondê-lo, aplicou-se um estudo de caso único, exploratório e quantitativo. Documentos internos (livros-razão, relatórios de P&D, formulários de habilitação) referentes ao exercício 2022 foram analisados no Excel e confrontados com a legislação (Lei 13.755/2018; Decreto 9.557/2018). Calculou-se a apuração dos tributos com e sem o incentivo, mensurando impactos na base tributável e nos indicadores de rentabilidade. Os resultados mostram que o investimento de R\$ 9,41 milhões em P&D gerou dedução fiscal de R\$ 2,82 milhões, economizando R\$ 0,96 milhão em IRPJ e CSLL (redução efetiva de 30 %) e elevando o retorno sobre o capital investido em inovação para 10,2%. O estudo evidencia que tais benefícios dependem de (i) rígido controle contábil dos projetos, (ii) documentação técnica robusta e (iii) alinhamento entre área fiscal e áreas de engenharia — elementos essenciais a um planejamento tributário estruturado. Conclui-se que, quando bem gerido, o Rota 2030 funciona como instrumento de incentivo à inovação e de otimização da carga tributária no setor de autopeças, preenchendo lacuna na literatura ao quantificar seus efeitos práticos.

Palavras-chave: Incentivos fiscais. Contabilidade tributária. Setor automotivo. P&D. Tributos.

Editado em português e inglês. Versão original em português.

¹ **Endereço para correspondência:** Campus Universitário Reitor João David Ferreira Lima, s/nº, Trindade, Florianópolis – SC, CEP: 88040-900.

Recebido em 22/09/2024. **Revisado em** 11/09/2025. **Aceito em** 31/10/2025 pelo Prof. Dr. Rogério João Lunkes (Editor-Chefe). **Publicado em** 10/12/2025.

Copyright © 2025 RCCC. Todos os direitos reservados. É permitida a citação de parte de artigos sem autorização prévia, desde que identificada a fonte.

ABSTRACT

This article investigates whether participation in the Rota 2030 Mobility and Logistics Program results in materially relevant tax gains for auto parts manufacturers, taking as its object of study a company from the state of São Paulo taxed under the Actual Profit regime. The research question is: does the deduction of up to 30 percent on Research and Development (R&D) expenditures effectively reduce the Corporate Income Tax (IRPJ) and Social Contribution on Net Profit (CSLL) burden and improve the organization's tax planning? To address this question, a single, exploratory, and quantitative case study was conducted. Internal documents (general ledgers, R&D reports, qualification forms) for fiscal year 2022 were analyzed in Excel and compared with the relevant legislation (Law 13,755/2018; Decree 9,557/2018). The tax calculation was performed with and without the incentive, measuring its impact on the tax base and on profitability indicators. The results show that an investment of BRL 9.41 million in R&D generated a tax deduction of BRL 2.82 million, saving BRL 0.96 million in IRPJ and CSLL, an effective reduction of 30 percent, and increasing the return on capital invested in innovation to 10.2 percent. The study highlights that such benefits depend on rigorous accounting control of projects, robust technical documentation, and alignment between the tax department and engineering teams, all of which are essential elements of structured tax planning. It is concluded that, when properly managed, Rota 2030 operates as both an instrument for fostering innovation and a mechanism for optimizing the tax burden in the auto parts sector, filling a gap in the literature by quantifying its practical effects.

Keywords: *Tax incentives. Tax accounting. Automotive sector. R&D. Taxation.*

1 INTRODUÇÃO

As organizações buscam incentivos fiscais como uma estratégia para mitigar a alta carga tributária (Almeida & Santos, 2019; Rezende et al., 2019; Saac & Rezende, 2019). Esses incentivos, caracterizados pela isenção parcial ou total de créditos tributários, visam promover o desenvolvimento econômico em determinadas regiões ou setores específicos (Calderaro, 1973; Fazoli et al., 2018). Estudos anteriores investigaram incentivos tributários voltados para a redução de impostos, como o Programa de Recuperação Fiscal (Refis), Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) e Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), com foco predominante no setor público (Fazoli et al., 2018; Turini & Raupp, 2024), embora o setor automotivo também seja beneficiado por tais incentivos. A indústria automotiva brasileira estabeleceu-se no início do século XX com a instalação de plantas estrangeiras no modelo CKD ("*completely knocked down*"). Inicialmente protegidas por políticas de reservas de mercado, as empresas nacionais prosperaram sob controle internacional. Nas décadas de 1980 e 1990, o setor expandiu-se com a consolidação do Mercado Comum do Sul (Mercosul) e o suporte de incentivos fiscais, levando ao aumento do mercado consumidor e fortalecimento do setor (Dulci, 2021). A partir de 2003, a produção de veículos cresceu significativamente, mas a crise econômica de 2015 interrompeu essa tendência, exigindo novos incentivos fiscais para estabilizar o setor (Daudt & Willcox, 2018), mediante a necessidade de inovação nas áreas de Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) de indústrias que atuam em países em desenvolvimento (Pelegrina et al., 2023). Em resposta à crise, o Governo Federal criou políticas públicas para melhorar a competitividade global do setor automotivo, como o programa Inovar-Auto.

O programa Inovar-Auto, estabelecido pela Lei n.º 12.715/2012, visava fortalecer a competitividade do setor por meio de investimentos em Pesquisa e Desenvolvimento (P&D), melhorias em eficiência energética, segurança e impacto ambiental (Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços - MDIC, 2020). Encerrado em 2017, foi

sucedido pelo programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística criado pela Lei n.º 13.755/2018, dando continuidade ao incentivo a programas de inovação na indústria automotiva. O Rota 2030 oferece incentivos fiscais progressivos, incluindo a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), a dedução de despesas com P&D para redução de IRPJ e CSLL, além de isenção do Imposto de Importação (II). Entretanto, apenas 78 empresas estão habilitadas no programa, de um total de mais de 500 empresas no setor automotivo, de acordo com a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) (2023). Os resultados do programa em 2020 foram prejudicados pela pandemia de Covid-19, que causou uma redução de 31,6% na produção de veículos, queda de 26,2% nas vendas no mercado interno e redução de 25,2% no mercado externo (Anfavea, 2021). Devido à Covid-19, ocorreu o isolamento social, que visava a segurança da população, veio a queda da economia, apenas atividades consideradas essenciais continuaram em funcionamento, resultando na queda de faturamento e cancelamento de pedidos (Gullo, 2020).

A adesão ao Rota 2030 enfrenta desafios. As empresas precisam avaliar se os incentivos oferecidos justificam os investimentos exigidos. A instabilidade econômica, somada às exigências legais de comprovação e os riscos de perder os benefícios, coloca em questão a viabilidade do programa para muitas empresas. Diante das incertezas econômicas e complexidades tributárias enfrentadas pelo setor automotivo, especialmente pelas fabricantes de autopeças, este estudo busca responder à seguinte questão: A adesão ao programa "Rota 2030 – Mobilidade e Logística" oferece benefícios fiscais significativos para as empresas do setor de autopeças no contexto atual do mercado automotivo brasileiro? O objetivo geral deste estudo é analisar os benefícios fiscais advindos da adesão ao programa "Rota 2030 – Mobilidade e Logística" para fabricantes de autopeças, considerando as especificidades do cenário atual do mercado automotivo brasileiro. Para alcançar o objetivo tem-se como objetivos específicos: apresentar o contexto histórico do programa Rota 2030 no setor automotivo brasileiro, destacando suas origens e transformações; descrever as etapas do cálculo tributário relacionadas à adesão ao programa, com foco no Imposto de Renda de Pessoa Jurídica (IRPJ) e Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL); identificar as vantagens fiscais e financeiras oferecidas às empresas de autopeças por meio do Rota 2030; e, comparar a apuração do IRPJ e da CSLL pela sistemática do Lucro Real com e sem a utilização dos incentivos fiscais do programa, demonstrando o impacto direto da adesão.

Este estudo traz contribuições tanto para a academia quanto para a prática empresarial, com ênfase na aplicação funcional para profissionais da área tributária. Ao comparar os cenários com e sem os incentivos fiscais do Rota 2030, o estudo oferece perspectivas aplicáveis e detalhadas que podem auxiliar os profissionais na tomada de decisão sobre a adesão ao programa, já que estudos realizados até então foram de natureza teórica (Pelegrina et al., 2023). Além disso, proporciona uma visão abrangente sobre os incentivos fiscais, contribuindo para uma análise crítica das políticas governamentais voltadas à indústria automotiva, especialmente no segmento de autopeças. Ao identificar os benefícios fiscais do programa, o estudo ajuda as empresas do setor automotivo a avaliarem a relação custo-benefício de sua participação no Rota 2030, facilitando decisões estratégicas de longo prazo. Explorando as nuances das questões tributárias relacionadas ao programa, o trabalho também oferece uma base sólida para futuros estudos acadêmicos e políticas públicas voltadas ao desenvolvimento do setor automotivo, além de enriquecer o debate sobre a eficácia dos incentivos fiscais no Brasil.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

O programa Rota 2030, instituído pela Lei n.º 13.755, de 10 de dezembro de 2018, foi desenvolvido como sucessor do programa Inovar-Auto, que foi encerrado em 31 de dezembro de 2017. Diferentemente de seu antecessor, o Rota 2030 contempla toda a cadeia automotiva, abrangendo fabricantes de autopeças, veículos e importadoras, sem se limitar apenas às

montadoras (MDIC, 2023a). Para atingir os objetivos, o primeiro ciclo do Programa Rota 2030 iniciado em 1º de dezembro de 2018, com vigência até 30 de novembro de 2023, baseou-se nas diretrizes estabelecidas pelo Decreto n.º 9.557/2018, que incluem: inserir a indústria automotiva nacional no mercado global; automatizar os processos produtivos nas indústrias para aumentar a produtividade do setor; realizar mais investimentos em P&D, permitindo que as indústrias acompanhem as tendências do mercado internacional; e implementar novas tecnologias que atendam às exigências de eficiência energética, reduzam o impacto ambiental ou utilizem materiais alternativos para esse fim. Apesar da qualificação do Rota 2030, as empresas podem aderir ao programa por meio de uma das modalidades disponíveis, conforme destacado na Tabela 1:

Tabela 1
Modalidades para habilitação ao Rota 2030

Modalidade	Base Legal
Fabricantes de veículos categorizados nos grupos da TIPI (Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados) determinados no Anexo I do Decreto n.º 9.557/2018.	Artigo 13º, inciso I, alínea a, do Decreto n.º 9.557/2018.
Fabricantes de autopeças ou sistemas estratégicos produtivos dos veículos classificados nos códigos da TIPI mencionados no Anexo I do Decreto n.º 9.557/2018, que tenham projeto tecnológico desenvolvido e aprovado para iniciar a produção de novos produtos ou de modelos aperfeiçoados de produtos já existentes no país, ou que desenvolveram novos métodos estratégicos para fins de mobilidade e logística do setor automotivo.	Artigo 13º, inciso I, alínea b, do Decreto n.º 9.557/2018.
Empresas que possuam projetos tecnológicos de instalação de novas plantas ou de investimento, atendendo as demais determinações do Artigo 9º, parágrafo terceiro da Lei n.º 13.755/2018	Artigo 13º, parágrafo primeiro, do Decreto n.º 9.557/2018.

Fonte: Decreto n.º 9.557, de 8 de novembro 2018.

Adicionalmente, a fim de obter a aprovação para participação no programa, é imperativo cumprir os requisitos estipulados no Artigo 15º do Decreto n.º 9.557/2018, conforme apresentado na Tabela 2:

Tabela 2
Requisitos para habilitação ao Rota 2030

Requisitos	Base Legal
1 - Estar regular quanto aos tributos federais.	Artigo 15º, inciso I, do Decreto n.º 9.557/2018.
2 - Se comprometer a realizar despesas em Pesquisa e Desenvolvimento, aplicando os percentuais anuais definidos no Anexo XI do Decreto n.º 9.557/2018 sobre o valor da receita bruta total de bens e serviços relacionadas ao rol de produtos automotivos ou sobre a receita bruta total vinculada a soluções estratégicas.	Artigo 15º, inciso II, do Decreto n.º 9.557/2018.

Fonte: Decreto n.º 9.557, de 8 de novembro 2018.

Os requisitos apresentados precisam seguir os percentuais do Anexo XI do Decreto n.º 9.557/2018. A solicitação para habilitação ao programa Rota 2030 deve ser submetida à avaliação e deferimento, com a publicação de uma portaria pelo Ministro de Estado do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) no Diário Oficial da União. Essa portaria definirá a modalidade, responsabilidades e direitos da empresa, bem como a vigência do incentivo. Após a obtenção da habilitação e o cumprimento das exigências legais, a empresa estará apta a usufruir dos incentivos fiscais disponibilizados pelo Governo Federal, conforme estabelecido nos Artigos 11º e 20º da Lei n.º 13.755/2018. A dedução no IRPJ e CSLL será calculada sobre até 30% dos gastos incorridos no país com pesquisa e desenvolvimento (P&D),

com um retorno de 10,2% para os dispêndios elegíveis gerais e 12,5% para os estratégicos. Já o regime de autopeças não produzidas é um regime especial que prevê a isenção do Imposto de Importação para autopeças sem produção nacional equivalente, desde que as empresas importadoras invistam 2% do valor aduaneiro em projetos de P&D (Lei n.º 13.755, 2018).

Quanto ao conceito e aplicação das despesas elegíveis mencionadas nos Artigos 11º e 15º do Decreto n.º 9.557/2018, o Governo Federal determina nos Artigos 22º e 23º do decreto regulamentador que os dispêndios incorridos devem estar relacionados a pesquisas focadas em novas soluções, aperfeiçoamento de soluções existentes, pesquisas experimentais ou ampliação de infraestrutura, bem como o desenvolvimento de novos produtos ou soluções visando à viabilidade de novas aplicações. Incluem-se também as despesas incorridas na capacitação de fornecedores, por meio de certificação, treinamentos, graduação, pós-graduação, entre outros. Além disso, as despesas devem ser realizadas no país, pois as incorridas no exterior não serão computadas no cálculo do benefício fiscal.

Se as despesas forem indiretas, o Governo Federal permite a elegibilidade, desde que sejam realizadas por intermédio de: contratação de fornecedor, contratação de empresa especializada, contratação de universidades ou instituições científicas, tecnológicas e de inovação, ou investimento direto em P&D por meio de programas prioritários realizados em parceria com os Institutos de Ciência e Tecnologia (ICTs) ou instituições reconhecidas pelo Poder Público, como o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai), Financiadora de Estudos e Projetos (Finep) e a Fundação de Desenvolvimento da Pesquisa (Fundep), que é uma fundação de apoio à Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), entre outras. É relevante destacar que existem critérios específicos para cada categoria de empresa no processo de habilitação ao Rota 2030. No caso das fabricantes de veículos, é necessário cumprir também os requisitos estabelecidos no Artigo 1º da Lei n.º 13.755/2018, que regula a autorização para comercialização e importação de veículos, bem como a prestação de serviços de assistência técnica. Por outro lado, o Artigo 9º, parágrafo quarto, da Lei n.º 13.755/2018, estabelece requisitos suplementares para as empresas voltadas à fabricação de autopeças ou soluções estratégicas, que envolvem o enquadramento no regime de tributação do Lucro Real; e deter de centro de custo com finalidade de utilização específica para a pesquisa, desenvolvimento e inovação.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Esse trabalho foi fundamentado em uma estratégia de pesquisa de estudo de caso visando os benefícios fiscais tributários advindos da adesão ao programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística para fabricantes de autopeças, considerando as especificidades do cenário atual do mercado automotivo brasileiro. Inicialmente foi realizado um levantamento teórico para contextualizar historicamente o programa Rota 2030 no setor automotivo nacional, destacando suas origens e transformações. Posteriormente, foram descritas as etapas do cálculo tributário relacionadas à adesão ao programa, com foco no Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) e Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), incluindo a identificação dos benefícios fiscais e financeiros oferecidos às empresas de autopeças por meio do Regime de Autopeças Não Produzidas (Lei n.º 13.755, 2018; MDIC, 2023b) e dos incentivos de dedução fiscal para investimentos em Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) previstos no art. 19 do Decreto n.º 9.557/2018.

Para tanto, caracteriza-se como uma pesquisa exploratória, tendo como objetivo principal proporcionar uma compreensão inicial de um problema ou fenômeno ainda pouco investigado ou entendido (Raupp & Beuren, 2006) como é a adoção ao programa. Quanto a abordagem da pesquisa, esta classifica-se como quantitativa, devido à necessidade de mensurar e analisar, de forma objetiva, os impactos fiscais e financeiros resultantes da adesão ao programa. Assim,

utilizou-se uma análise sistemática de dados numéricos reais, mediante a análise de documentos por meio do Excel (Raupp & Beuren, 2006; Oliveira, 2007).

O estudo de caso consiste em uma empresa do setor industrial localizada no estado de São Paulo, que tem como principal atividade a produção de autopeças. A coleta dos referidos dados ocorreu no período de dezembro de 2022 a agosto de 2023, sendo considerado o ano calendário de 2022 como base, reunindo os seguintes documentos: relatório para classificação dos projetos de P&D e orientação do preenchimento dos descritivos técnicos, livros razão com a classificação dos dispêndios por conta contábil e centro de custo, e formulários para habilitação e comprovação do atendimento aos requisitos do programa. O ano-base de análise é 2022, único exercício fechado quando da coleta (dez/2022–ago/2023), utilizando os valores originais absolutos. Um cálculo preliminar de 2023 é apresentado apenas para ilustrar o procedimento de apuração, sem impactar as conclusões quantitativas

4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DE RESULTADOS

Para fazer parte do Rota 2030 a empresa precisa se comprometer a realizar despesas em P&D, aplicando os percentuais anuais definidos no Anexo XI do decreto regulamentador sobre o valor da receita bruta total de bens e serviços relacionadas ao “rol” de produtos automotivos ou sobre a receita bruta total vinculada a soluções estratégicas. Os percentuais do Anexo XI do Decreto n.º 9.557/2018 são os apresentados na Tabela 3:

Tabela 3

Percentual mínimo por ano calendário

Percentual mínimo ano calendário	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Receita decorrente da fabricação ou importação veículos leves	0,50%	0,70%	0,85%	1,00%	1,20%	1,20%
Receita decorrente da fabricação ou importação de veículos pesados	0,25%	0,40%	0,50%	0,60%	0,75%	0,75%
Receita decorrente da fabricação ou importação de autopeças, sistemas estratégicos ou soluções para a mobilidade e logística	0,50%	0,70%	0,85%	1,00%	1,20%	1,20%

Fonte: Anexo XI do Decreto n.º 9.557, de 8 de novembro 2018.

Para avaliar o alcance das metas anuais estabelecidas no artigo 15º, inciso II do Decreto n.º 9.557/2018, os profissionais tributários da empresa, em conjunto com as áreas responsáveis pelos projetos de P&D, projetaram o período completo do 1º ciclo do programa (2018-2023). A projeção aplicou, sobre a Receita Bruta estimada para cada exercício, os percentuais mínimos exigidos no Anexo XI do decreto (já sintetizados na Tabela 3). Em seguida, esses mesmos percentuais foram usados para calcular os valores absolutos que precisam ser investidos a cada ano. A Tabela 4 apresenta os valores projetados e os critérios adotados para a análise. Esse procedimento permitiu estimar, de forma padronizada, a viabilidade de aderir ou permanecer no Rota 2030.

Tabela 4

Investimento projetado (R\$)

Investimento Projetado (R\$)	2018	2019	2020	2021	2022	2023
[A] Receita Bruta Total Projetada	5.550.000	5.577.750	5.605.500	5.633.250	5.661.000	5.688.750
Crescimento nominal aplicado	-	+0,5 %	+0,5 %	+0,5 %	+0,5 %	+0,5 %
[B] Percentual Mínimo Ano	0,50%	0,70%	0,85%	1,00%	1,20%	1,20%
[C] Meta Anual a Atingir	27.750	39.044	47.647	56.333	67.932	68.265
[D] Total de Despesas Projetadas	86.780	89.852	87.424	88.596	87.868	90.940
Despesas com Pesquisa e Desenvolvimento	54.380	54.652	54.924	55.196	55.468	55.740

Treinamentos/ Capacitação de Fornecedores	-	-	-	-	-	-
Mão de Obra Despendida	32.400	35.200	32.500	33.400	32.400	35.200
Resultado	Meta Atingida	Meta Atingida	Meta Atingida	Meta Atingida	Meta Atingida	Meta Atingida

Notas. * 2023 inclui projeção jan.–jun., pois o exercício ainda não estava encerrado na data de coleta.

^a Média histórica de desembolsos em pesquisa aplicada e desenvolvimento experimental, ajustada por 0,5% ao ano.

^b Remuneração das horas técnicas imputadas aos projetos, acrescida de 9% nos anos de expansão de equipe.

[A] Receita Bruta Total projetada: projeções anuais da receita bruta vinculada à venda de autopeças, sem atualização por índices de preços; valores extraídos do Livro-Razão da empresa e corrigidos nominalmente em 0,5 % a.a.

[B] Percentual mínimo exigido no Anexo XI do Decreto n.º 9.557/2018.

[C] Meta anual a investir em P&D ($A \times B$).

[D] Total das despesas elegíveis estimadas conforme artigos 22 e 23 do Decreto n.º 9.557/2018.

Fonte: Dados da pesquisa.

Os percentuais aplicados no cálculo do programa Rota 2030 não são fixos, ao invés disso são individualizados, sendo estabelecidos com base nos investimentos em pesquisa e desenvolvimento (P&D) realizados pela empresa, que tem como fundamento, além do Decreto n.º 9.557/2018, parâmetros internos (categorias de investimento e metas próprias) para atender às exigências do programa. Esses valores podem variar devido a fatores como o cumprimento de metas anuais, diferenças na receita operacional bruta e a natureza dos projetos desenvolvidos. Conforme o Relatório Anual do Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, publicado pelo Ministério da Economia, os dispêndios em P&D são calculados como uma porcentagem da Receita Operacional Bruta (ROB) da empresa, sendo 0,50% para automóveis e comerciais leves e 0,25% para caminhões e ônibus. Além disso, o cumprimento das metas anuais de eficiência energética e desenvolvimento tecnológico influencia diretamente o percentual do incentivo fiscal concedido às empresas participantes (Decreto n.º 9557, 2018).

Se em algum momento a empresa não alcançar a meta estabelecida em determinado ano, deverá recolher um aporte compensatório equivalente a 20% dessa própria meta anual, por meio de depósito em conta de programa prioritário, conforme estipulado no artigo 15º, parágrafo quarto do Decreto n.º 9.557/2018. Esse aporte é destinado a uma conta vinculada a programas prioritários, garantindo que, mesmo com o descumprimento da meta, os recursos sejam alocados para o desenvolvimento de projetos alinhados aos objetivos do programa Rota 2030.

Adicionalmente, uma das problemáticas identificadas neste passo, item decisório para a adesão ao Rota 2030, foi a análise e confiabilidade das projeções de receitas diante do setor automotivo, tendo em vista que, em seu contexto histórico, apresentou períodos conturbados. Considerando que a empresa solicitou a habilitação do Rota 2030 anteriormente à pandemia, as projeções de crescimento do mercado disponíveis eram otimistas (Daudt & Willcox, 2018), visando o crescimento de 9% na produção de veículos, totalizando 3,14 milhões de unidades, e o aumento de 11,4% dos licenciamentos chegando a 2,86 milhões (Anfavea, 2022). Conforme dados disponibilizados pela Anfavea (2024), houve crescimento de 48,3% do volume de exportações em 2022 em comparação ao ano de 2020 e aumento da produção de veículos de 17,7% entre os anos mencionados.

Não obstante, também foi crucial nesta primeira análise determinar quais departamentos poderiam contribuir para o processo, identificar os projetos elegíveis e avaliar o tempo e o compromisso das equipes para a prestação de informações. Quanto à sinergia corporativa, ponto essencial para as análises do Rota 2030, a empresa estudada buscou ressaltar as áreas envolvidas sobre a importância estratégico-operacional (Johann, 2017), considerando que parte do processo do programa incluiu projetos técnicos vinculados às áreas de Engenharia de Produto, Engenharia de Manufatura e Qualidade. Assim, se fez necessário a relação de dependência entre as áreas no sentido de cliente-interno e fornecedor, pois para que o programa tenha sido executado, cada

responsável e departamento envolvido precisou contribuir em seu campo de competências e habilidades, já que na indústria automotiva, a capacidade de inovação se baseia em conhecimentos específicos e coletivos, requerendo uma abordagem mais colaborativa. Isso implica que a análise das atividades de inovação não depende apenas da competência técnica, mas também da organização interna e da integração eficiente entre diferentes áreas da empresa (Dias & Salerno, 2009).

Após as análises iniciais e deferimento da habilitação por meio da publicação de portaria no Diário Oficial da União, a empresa tornou-se apta a usufruir do incentivo fiscal disponibilizado pelo Governo Federal, sendo este a dedução de 30% de dispêndios com P&D na apuração do IRPJ e da CSLL e com retorno entre 10,2% para dispêndios elegíveis gerais e 12,5% para dispêndios elegíveis estratégicos. Os percentuais específicos de 10,2% e 12,5% foram determinados pela empresa, não sendo especificados diretamente no decreto. A elegibilidade é em relação ao Programa Rota 2030. A seguir são apresentados os projetos da empresa elegíveis e não elegíveis.

Foram avaliados três projetos executados pela empresa em 2022. O Projeto 1 – Aprimoramento do Design do Produto foi classificado como *Pesquisa Aplicada* (art. 22, II, Decreto 9.557/2018), pois reestruturou o design visando reduzir custos de produção; portanto, é elegível ao Rota 2030. O Projeto 2 – Modificação da Tonalidade enquadrou-se como *Pesquisa Básica Dirigida* (art. 22, I) ao investigar, com suporte bibliográfico, o impacto de alterações de cor na durabilidade do produto; também é elegível. Já o Projeto 3 – Manutenção Preditiva do Forno consistiu apenas na contratação de serviço padronizado para evitar falhas operacionais e não apresenta avanço tecnológico, motivo pelo qual foi considerado não elegível para fins do programa.

Quanto ao conceito e aplicação das despesas elegíveis, o Governo Federal determinou em seus artigos 22º e 23º do decreto regulamentador 9.557/2018, que os dispêndios incorridos devem ser relacionados a pesquisas focadas em novas soluções, aperfeiçoamento de soluções existentes, pesquisas experimentais ou de ampliação de infraestrutura, bem como o desenvolvimento de novos produtos ou soluções visando a confirmação da viabilidade das novas aplicações. Em complementação, Silva (2018) dispõe que toda atividade de inovação tecnológica relacionada à P&D abrange a criação de produtos ou processos com alterações significativas em comparação a produtos ou processos já existentes no mercado. A empresa em estudo possui um histórico de investimentos em P&D não apenas para melhorias internas ou estudos de mercado, mas também para atender às demandas dos clientes no quesito segurança. Um exemplo disso é a requalificação de cilindros para armazenamento de Gás Natural Veicular (GNV), em que modificações foram feitas para atender os requisitos de segurança estabelecidos pela Portaria n.º 133/2022 do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro).

Adicionalmente, para elegibilidade do programa, incluem-se também as despesas incorridas na capacitação de fornecedores e gastos com mão de obra dos colaboradores que investiram horas nos projetos. E caso as despesas sejam incorridas de forma indireta, o Governo Federal permite a elegibilidade desde que sejam realizadas por intermédio de contratação de empresa especializada, convênios com universidades ou instituição científica ou de investimento direto em P&D por meio de programas prioritários realizados em parceria com instituições reconhecidas pelo Poder Público, tais como Senai, Finep e Fundep (MDIC, 2023a).

Após obter a habilitação no Rota 2030, o setor tributário deu início à etapa de categorização dos projetos elegíveis para o cálculo do benefício do programa, solicitando às áreas responsáveis os dados detalhados de cada projeto e despesas por meio do preenchimento de relatórios técnicos, consoante com as orientações estabelecidas pelo decreto regulamentador 9.557/2018. Esses formulários abrangeram uma série de informações essenciais, incluindo nome do projeto, duração, “status” das atividades, desafios e riscos tecnológicos, metodologias de trabalho adotadas, cronograma e resultados alcançados. Além disso, para uma análise precisa da elegibilidade, cada

projeto foi categorizado como produto, processo ou serviço, segregando-os também em atividades de pesquisa (básica dirigida, aplicada ou estruturante) ou desenvolvimento (projeto de desenvolvimento, capacitação de fornecedores ou manufatura básica).

Para cada projeto de P&D a empresa preenche um formulário técnico padronizado, que registra: (i) identificação, datas e status do projeto; (ii) classificação como produto, processo ou serviço; (iii) enquadramento legal em Pesquisa Básica Dirigida, Pesquisa Aplicada, Desenvolvimento Experimental ou Projeto Estruturante (art. 22 do Decreto 9.557/2018); (iv) enquadramento em Projeto de Desenvolvimento, Capacitação de Fornecedores ou Manufatura Básica (art. 23); (v) indicação de projeto estratégico conforme § 5.º do art. 11 da Lei 13.755/2018; e (vi) detalhamento técnico — objetivo, desafios tecnológicos, metodologias, cronograma e resultados anuais. Essas informações são exigidas pelo programa para demonstrar a elegibilidade dos dispêndios e servem de base documental em eventuais auditorias.

Os relatórios com os descritivos técnicos foram fundamentais para uma avaliação minuciosa e crítica dos valores elegíveis. Isso se deve ao fato de que há diversas interpretações sobre o que constitui um projeto e despesa relacionada à P&D. Apesar de existirem exemplos nas bases legais do programa Rota 2030, é evidente que cada empresa possui projetos e linhas de pesquisa específicas para suas atividades, o que gera uma incerteza abrangente quanto à elegibilidade das despesas. Como mencionado por Sordi (2017), isso representa um paradigma, já que todo pensamento humano gera resultados por meio de atividades inventivas, assim, qualquer processo de criação deveria ser considerado elegível para o programa. No entanto, conforme o exposto anteriormente, para efeitos da análise de despesas no âmbito do Rota 2030, os projetos de P&D elegíveis se referem de maneira específica a todo o processo de criação de novas tecnologias e conhecimentos voltados para a produção do setor automotivo e seus componentes.

Ademais, o relatório também foi definido como uma ferramenta valiosa para posterior cumprimento das obrigações acessórias relacionadas ao Rota 2030. Esta documentação detalhada proporciona um registro preciso das atividades de P&D, assegurando a transparência e a conformidade da empresa com os requisitos do programa. Aqui, é importante que os processos internos de documentação e auditoria da empresa estejam adequados e reflitam com precisão os dados trabalhados, auxiliando na prevenção de fraudes e fornecendo o conhecimento necessário para tomadas de decisões embasadas (Catelli, 2001). Após a primeira etapa de identificação dos projetos elegíveis, os profissionais tributários realizaram o rastreamento dos documentos fiscais devidamente contabilizados, resguardando-os em caso de possíveis auditorias. Também conduziram uma análise dos registros contábeis utilizando o livro-razão como ferramenta, categorizando-o por conta contábil e centro de custo relacionados à P&D e projetos incentivados, conforme exemplo apresentado na Tabela 5:

Tabela 5

Segregação dos dispêndios em Pesquisa e Desenvolvimento por projeto, conta contábil e centro de custo

Projeto 1 – Aprimoramento do Design do Produto				
Código da Conta Contábil (Despesa)	Descrição Conta Contábil	Código Centro de Custo	Descrição Centro de Custo	Saldo Contábil 2022 (R\$)
62415	Despesas P&D - Engenharia do Produto	7320	Despesas com Pesquisa e Desenvolvimento	10.500
67328	Mão De Obra - Engenharia do Produto	2167	Mão de Obra - Projetos	7.840
Dispêndio Elegível:				18.340
Projeto 2 – Modificação da Tonalidade				
Código da Conta	Descrição Conta Contábil	Código Centro de Custo	Descrição Centro de Custo	Saldo Contábil 2022 (R\$)

Contábil (Despesa)

60947	Engenharia de Testes	7320	Despesas com Pesquisa e Desenvolvimento	52.830
67328	Mão De Obra - Engenharia do Produto	2167	Mão de Obra - Projetos	22.940
Dispêndio Elegível:				75.770
Projeto 3 – Manutenção Preditiva do Forno				
Código da Conta Contábil (Despesa)	Descrição Conta Contábil	Código Centro de Custo	Descrição Centro de Custo	Saldo Contábil 2022 (R\$)
67258	Serviços Profissionais Contratados	4783	Despesas Operacionais	52.830
Dispêndio Não Elegível:				52.830

Fonte: Dados da pesquisa.

A partir deste ponto, após a análise de todos os gastos e projetos elegíveis para o Rota 2030, procedeu-se com o cálculo do benefício para a dedução do IRPJ e da CSLL, nos termos do artigo 19º do Decreto n.º 9.557/2018, conforme demonstrado na Tabela 6:

Tabela 6
Cálculo do benefício efetivo a ser deduzido

Benefício do Rota 2030	(R\$) em 2022
[A] Despesa com P&D	9.411.000
[B] Dedução Benefício (30%) – Art. 19º do Decreto 9.557/2018	2.823.300
[C] Alíquota IRPJ/CSLL	34%
[D] Benefício Efetivo	959.922
[E] Incentivo Percentual	10,2%

Nota.

[A] = Investimento anual em P&D - Dispêndios Elegíveis

[B] = [A x 30%]

[C] = 25% para IRPJ e 9% para a CSLL

[D] = [B x C]

[E] = [D/A]

Fonte: Dados da pesquisa.

Quanto ao registro contábil do incentivo, a Comissão de Pronunciamentos Contábeis (CPC, 2010) em seu CPC 07, que aborda a Subvenção e Assistências Governamentais, interpreta o Rota 2030 como uma forma de subvenção governamental. Tal entendimento, corroborado por Adriano (2018), é dado considerando que para a habilitação ao programa, a empresa foi sujeita ao comprometimento do atendimento de requisitos legais vinculados a sua atividade operacional, passados ou futuros, em troca do fornecimento do benefício econômico ofertado pelo Governo Federal.

Segundo o orientado no item 12 do CPC 07, os valores de subvenções governamentais devem ser reconhecidos como receita no mesmo período e que as despesas que elas compensam são incorridas. Nesta circunstância, ao IRPJ e CSLL apurados. Assim, como os tributos mencionados são classificados como despesas no resultado, o valor efetivo do incentivo se dará por meio de natureza de receita. Com isto, procedeu-se com o registro contábil reconhecendo o benefício no final do ano calendário de 2022, conforme consta na Tabela 7:

Tabela 7

Lançamento contábil do benefício do Rota 2030

Classificação	Descrição Conta	Valor (R\$) em 2022
Débito – Ativo	Impostos a Recuperar	959.922
Crédito – Resultado	Receita com Incentivos a P&D	959.922

Fonte: Dados da pesquisa.

De acordo com Araújo et al. (2019), além do benefício tributário em si, a maneira como o incentivo fiscal foi contabilizado também contribui em variações positivas na rentabilidade da empresa no que diz respeito ao “*Return on equity*” (ROE), calculado pela divisão do lucro líquido pelo patrimônio líquido e multiplicado por cem. Este indicador reflete o retorno financeiro líquido gerado pela empresa, evidenciando sua capacidade de remunerar o capital investido pelos sócios (Diniz et al., 2020).

Após a identificação, cálculo e registro do incentivo fiscal do Rota 2030, procedeu-se à apuração do IRPJ e CSLL pelo regime do Lucro Real no ano calendário de 2022. Além da dedução do incentivo nos valores dos impostos devidos, a legislação do programa, conforme o artigo 19º, parágrafo sétimo do Decreto 9.557/2018, determina que o valor do resultado contabilizado não deve ser considerado para calcular a base tributável desses impostos. Este valor é excluído e tem efeito nulo após a escrituração da receita no resultado contábil, como evidenciado na Tabela 8:

Tabela 8

Comparativo da Apuração do IRPJ e da CSLL pela sistemática do Lucro Real no ano calendário de 2022

IRPJ e CSLL - Ano Calendário 2022	Sem Impacto	Impacto do Rota 2030	Variação
(+) Receita Contabilizada do Benefício Rota 2030	0	959.922	959.922
Lucro Líquido	8.600.000	9.559.922	959.922
Adições Temporárias (Provisões)	520.000	520.000	0
Adições Permanentes	348.500	348.500	0
Outras Adições	286.000	286.000	0
Total das Adições	1.154.500	1.154.500	0
Exclusões Temporárias (Provisões)	-458.000	-458.000	0
Outras Exclusões	-156.000	-156.000	0
Incentivos Fiscais com P&D (Rota 2030)	0	-959.922	-959.922
Total das Exclusões	-614.000	-1.573.922	-959.922
Base de Cálculo IRPJ e CSLL	9.140.500	9.140.500	0
IRPJ 25%	2.285.125	2.285.125	0
(-) Benefício Rota 2030 (30%)	0	-685.537,5	-685.537,5
IRPJ a Pagar	2.285.125	1.599.587,5	-685.537,5
CSLL 9%	822.645	822.645	0
(-) Benefício Rota 2030 (30%)	0	-246.793,5	-246.793,5
CSLL a Pagar	822.645	575.851,5	-246.793,5

Fonte: Dados da pesquisa.

A análise dos dados revelou uma variação positiva na aplicação do incentivo fiscal do Rota 2030, refletindo em uma redução considerável nos valores de IRPJ e CSLL a pagar, totalizando uma diminuição de 30%, demonstrada na Tabela 9, que não apenas aliviou a carga tributária da empresa, mas também contribuiu para fortalecer sua posição financeira:

Tabela 9
Percentual do benefício sobre o valor de IRPJ a pagar

IRPJ e CSLL - Ano Calendário 2022	Sem aplicação do Rota 2030	Com aplicação do Rota 2030	Redução por Variação (%)
IRPJ a Pagar	2.285.125	1.599.587,5	- 30
CSLL a Pagar	822.645	575.851,5	- 30
Total	3.107.770	2.175.439	- 30

Fonte: Dados da pesquisa.

Com base nos dados apresentados na Tabela 9, é fundamental destacar a importância da correta contabilização do benefício obtido por meio do programa Rota 2030. O montante reconhecido na Demonstração do Resultado do Exercício não deve ser distribuído como dividendos, pois a Lei das S.A. determina que incentivos fiscais sejam apropriados a uma Reserva de Incentivos Fiscais. Conforme o art. 195-A da Lei 6.404/1976 e o art. 19, § 7.º, do Decreto 9.557/2018, a transferência faz-se por deliberação da assembleia geral, debitando-se o lucro líquido do exercício (antes da apuração do dividendo obrigatório) e creditando-se a referida reserva dentro do grupo “Reservas de Lucros”. Esse procedimento evidencia o ganho efetivo, preserva o capital de giro e impede que o benefício fiscal seja distribuído aos acionistas como dividendo.

A adoção dessa prática não apenas assegura a conformidade contábil, mas também promove transparência nos demonstrativos financeiros da empresa, separando receitas ordinárias das subvenções/incentivos fiscais (Lei 6.404/76). Além disso, é consistente com o entendimento do Supremo Tribunal Federal (STF) sobre os incentivos fiscais do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), que determina que a não tributação sobre os lucros depende da forma correta de contabilização dos incentivos (Súmula 544, 1969). Assim, a implementação desse método evidencia o impacto real do Rota 2030, reforçando a relevância do programa para a sustentabilidade financeira e estratégica das empresas participantes.

Por fim, com base nas demandas cada vez mais crescentes em busca de soluções vinculadas à inovação tecnológica, alguns estudos anteriores baseados em outras organizações também identificaram resultados positivos para as empresas que buscaram implementar conceitos de inovação e aderir a programas de incentivo tecnológico (Bornia et al., 2020; Bueno & Torkomian, 2014). Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2006), há tempos, as empresas que implementaram iniciativas de inovação tecnológica experimentaram aprimoramentos na qualidade de seus produtos, expansão de sua presença no mercado, diminuição do impacto ambiental, além de contribuir para a conformidade com as normas regulatórias tanto no mercado nacional quanto internacional, impulsionando o progresso das indústrias e sua competitividade global.

Embora o número de empresas que efetivamente utilizam o benefício fiscal do Rota 2030 seja relativamente baixo, esse fenômeno pode estar relacionado às exigências impostas pela própria legislação. Um dos principais requisitos é a obrigatoriedade de adimplência com os tributos federais, uma condição que, por si só, pode limitar a participação de muitas empresas, evidenciando a grande barreira regulatória do país (FINEP, 2020; Ministério da Economia, 2019).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O programa Rota 2030 representou um marco significativo para o setor automotivo brasileiro, criando diretrizes claras para o desenvolvimento tecnológico, eficiência energética e inovação. Com a implementação de três ciclos de cinco anos, o primeiro ciclo (2018-2023) ainda estava em andamento no período da pesquisa, mesmo assim, relatórios parciais do MDIC (2023a) e dados internos da empresa estudada indicam que as metas intermediárias vêm sendo alcançadas, com reflexos na automação e modernização dos processos produtivos. O cumprimento das exigências fiscais e o comprometimento com os percentuais mínimos de investimentos previstos

no Decreto n.º 9.557/2018, combinado com uma coordenação eficiente entre os departamentos, permitiram à empresa usufruir dos incentivos fiscais disponíveis, gerando resultados positivos tanto para sua competitividade, quanto para o setor.

Do ponto de vista tributário, o estudo mostrou que a adesão é benéfica para a empresa utilizada como estudo de caso, cuja atividade principal é a fabricação de autopeças. O benefício permitiu a economia tributária global e regularização fiscal, já que a ausência dessa regularização impediria que ela permanecesse recebendo o benefício, agindo como um mecanismo de incentivo fiscal. Assim, o objetivo levantado nessa pesquisa que consistia em analisar as vantagens tributárias advindas da adesão ao programa "Rota 2030 – Mobilidade e Logística" para fabricantes de autopeças, considerando as especificidades do cenário atual do mercado automotivo brasileiro, foi explorado por meio da avaliação dos benefícios fiscais obtidos pela empresa estudada. Pela interveniência dos dados apresentados da aplicação do Rota 2030, a empresa obteve o retorno de 10,2% de benefício percentual sobre os dispêndios incorridos com P&D, refletindo diretamente na redução da carga tributária. Esse benefício impactou nos tributos, reduzindo o valor de IRPJ e CSLL devidos em 30% no ano calendário de 2022. Não menos significativo, embora provocativo, o fomento à inovação é imprescindível para aprimorar a competitividade das organizações. Assim, a inovação tecnológica é vista como o principal coeficiente de mudanças no atual período em que as empresas e o mundo se encontram. –

REFERÊNCIAS

- Adriano, S. (2018). *Manual dos pronunciamentos contábeis comentados*. Atlas.
- Araújo, R. A. M., Leite, K. K. M., & Leite Filho, P. A. M. (2019). Influência da condição financeira nas subvenções governamentais dos estados brasileiros em cenário de crise econômica. *Enfoque: Reflexão Contábil*, 38(3), 1–18. <https://doi.org/doi:10.4025/enfoque.v38i3.43027>
- Almeida, C. M. D. S., & dos Santos, C. M. V. (2019). Incentivos fiscais: uma análise do ponto de vista bibliométrico. *Revista de Gestão, Finanças e Contabilidade*, 9(2), 3–17. <https://doi.org/10.18028/rgfc.v9i2.7024>
- Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA). (2021). *Produção cai 31,6% em 2020 e recua 16 anos por conta da pandemia: ANFAVEA projeta recuperação de 25% em 2021*. https://anfavea.com.br/docs/release_coletiva_08_01_2021.pdf
- Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA). (2022). *Coletiva de Imprensa: Fechamento 2022 e Projeções 2023*. <https://anfavea.com.br/site/wp-content/uploads/2023/01/APRESENTACAO-JANEIRO.pdf>
- Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA). (2023). *Anuário da Indústria Automobilística Brasileira*. <https://anfavea.com.br/site/wp-content/uploads/2023/04/ANUARIO-ANFAVEA-2023.pdf>
- Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA). (2024). *Coletiva de Imprensa: Resultados Consolidados 2023*. <https://anfavea.com.br/site/wp-content/uploads/2024/01/APRESENTACAO-JANEIRO-2024.pdf>

- Bornia, A. C., Almeida, D. M., & da Silva, E. F. (2020). Indústrias inovadoras e a utilização dos incentivos fiscais à inovação tecnológica da Lei do Bem. *Contabilidad y Negocios: Revista del Departamento Académico de Ciencias Administrativas*, 15(29), 107–126. <https://doi.org/10.18800/contabilidad.202001.007>
- Bueno, A., & Torkomian, A. L. V. (2014). Financiamentos à inovação tecnológica: reembolsáveis, não reembolsáveis e incentivos fiscais. *RAI Revista de Administração e Inovação*, 11(4), 135–158. <https://doi.org/10.11606/rai.v11i4.100276>
- Calderaro, F. R. S. (1973). *Incentivos fiscais à exportação*. Resenha Tributária.
- Catelli, A. (2001). *Controladoria: Uma abordagem da gestão econômica Gecon* (3a ed.). Atlas.
- Comissão de Pronunciamentos Contábeis (CPC). (2010). *CPC 07: Subvenção e Assistência Governamentais*. <https://www.cpc.org.br/CPC/Documentos-Emitidos/Pronunciamentos/Pronunciamento?Id=38>
- Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. (2001). [Coleção Saraiva de Legislação]. (21a ed.). São Paulo: Saraiva.
- Daudt, G., & Willcox, L. D. (2018). *Indústria automotiva*. In: Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social [BNDS]. Visão 2035: Brasil, país desenvolvido: agendas setoriais para alcance da meta. BNDS.
- Decreto nº 9.557, de 8 de novembro de 2018. (2018). Regulamenta a Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, institui o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas. Diário Oficial da União, Brasília, 8 de novembro de 2018. https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/Decreto/D9557.htm
- Dias, A. V. C., & Salerno, M. S. (2009). Descentralização das atividades de Pesquisa, Desenvolvimento e Engenharia de empresas transnacionais: uma investigação a partir da perspectiva de subsidiárias automotivas. *Gestão & Produção*, 16, 187–199. <https://doi.org/10.1590/S0104-530X2009000200003>
- Diniz, J. A., Martins, E., Miranda, G. J. M. (2020). *Análise avançada das demonstrações contábeis: Uma abordagem crítica* (3a ed.). Atlas.
- Dulci, J. A. (2021). Crise, emprego e renda na indústria automotiva: os casos do sul fluminense, Camaçari e grande ABC paulista em perspectiva comparada. *Sociologia & Antropologia*, 11(1), 219–247. <https://doi.org/10.1590/2238-38752021v11i19>
- Fazoli, J. C., Reis, L. S., & Borgert, A. (2018). O comportamento dos custos das indústrias do estado de Santa Catarina com ênfase nos sticky costs. *Enfoque: Reflexão Contábil*, 37(2), 37–50. <https://doi.org/10.4025/enfoque.v37i2.33393>

- Financiadora de Estudos e Projetos (FINEP). (2020). *Regulamento do Programa Finep 2030 Empresarial*. https://www.finep.gov.br/images/apoio-e-financiamento/programas-e-linhas/Finep_2030_Empresarial/29_07_2020_Regulamento_Programa_Finep_2030_Empresarial.pdf
- Gullo, M. C. R. (2020). A economia na pandemia Covid-19: algumas considerações. *Rosa dos Ventos*, 12(3), 1–8. <https://doi.org/10.18226/21789061.v12i3a05>
- Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO). (2022). *Portaria Inmetro nº 133 de 2022*. http://www.inmetro.gov.br/legislacao/detalhe.asp?seq_classe=1&seq_ato=2959
- Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) (2006). *A inovação faz a diferença - Como o Brasil pode tirar melhor proveito das pesquisas tecnológicas*. https://ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=1466:catid=28&Itemid=23#:~:text=%22As%20empresas%20que%20investem%20na,diretor%20do%20Ipea%2C%20M%C3%A1rio%20Salerno
- Johann, S. L. (2017). *Gestão da cultura corporativa: Como as organizações de alto desempenho gerenciam sua cultura organizacional*. Saraiva Uni.
- Lei Complementar n.º 214, de 16 de janeiro de 2025. (2025). Institui normas gerais sobre a reforma tributária. <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/leicom/2025/leicomplementar-214-16-janeiro-2025-796905-publicacaooriginal-174141-pl.html>
- Lei n.º 12.715, de 17 de setembro de 2012. (2012). Institui o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, Brasília, 17 de setembro de 2012. https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/12715.htm
- Lei n.º 13.755, de 10 de dezembro de 2018. (2018). Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil; institui o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística; dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas; e altera diversas leis. *Diário Oficial da União*, Brasília, 10 de dezembro de 2018. https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/13755.htm
- Ministério da Economia. (2019). *Relatório anual do Programa Rota 2030*. https://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/competitividade-industrial/setor-automotivo/documentos-rota-2030/relatorio-anual-programa-rota-2030_2019?utm_source=chatgpt.com
- Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. (2020). *Inovar-Auto*. <https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/assuntos/competitividade-industrial/setor-automotivo/innovar-auto>
- Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. (2023a). *Habilitações Rota 2030*. <https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/assuntos/noticias/mdic/competitividade-industrial/habilitacoes-rota-2030>

Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. (2023b). *Rota 2030 – Mobilidade e Logística*. <https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/assuntos/competitividade-industrial/setor-automotivo/rota-2030-mobilidade-e-logistica>

Oliveira, M. M. (2007). *Como fazer pesquisa qualitativa*. Vozes.

Pelegrina, J., Stoeber, T., & Fouto, N. M. M. D. (2023). Will Rota 2030 deliver sustainable innovation? Comparing the ends and means of Brazilian and German auto industry innovation policies. *Innovation & Management Review*, 20(3), 227–243. <https://doi.org/10.1108/INMR-01-2021-0015>

Raupp, F. M., & Beuren, I. M. (2006). Metodologia da pesquisa aplicável às ciências. In *Como elaborar trabalhos monográficos em contabilidade: teoria e prática*. Atlas, pp. 76–97.

Rezende, A. J., Dalmácio, F. Z., & Rathke, A. A. T. (2019). Avaliação do impacto dos incentivos fiscais sobre os retornos e as políticas de investimento e financiamento das empresas. *Revista Universo Contábil*, 14(4), 28–49. <https://doi.org/10.4270/ruc.2018426>

Saac, D. M. P., & Rezende, A. J. (2019). Análise das características determinantes das empresas que usufruem de subvenções e assistências governamentais. *Revista Universo Contábil*, 15(2), 116–136. <https://doi.org/10.4270/ruc.2019215>

Silva, S. E. (2018). *O que é inovação tecnológica: seu papel transformador nas empresas e nos mercados*. Appris Editora.

Sordi, J. O. (2017). *Desenvolvimento de projeto de pesquisa*. Saraiva.

Supremo Tribunal Federal. (1969). *Súmula 544*. <https://jurisprudencia.stf.jus.br/pages/search/seq-sumula544/false>

Turini, A. M. C., & Raupp, F. M. (2024). Framework de apoio à tomada de decisão na concessão de benefício tributário de Refis pelos municípios brasileiros. *Revista Catarinense da Ciência Contábil*, 23, e3452. <https://doi.org/10.16930/2237-766220243452>

CONFLITO DE INTERESSES

As autoras afirmam não haver conflito de interesses com relação a este trabalho submetido.

CONTRIBUIÇÕES DOS AUTORES

Funções	1ª autora	2ª autora
Conceituação	♦	
Curadoria de dados		♦
Análise Formal	♦	♦
Obtenção de financiamento	Não possui	
Investigação	♦	♦
Metodologia	♦	
Administração do projeto	♦	
Recursos	♦	♦

Software		
Supervisão	◆	
Validação	◆	
Visualização		
Escrita – primeira redação		◆
Escrita – revisão e edição	◆	