



**SANFELICE
BALDASONI
& ASSOCIADOS**
ADVOCACIA E CONSULTORIA JURÍDICA

EDIÇÃO Nº 1



8 de setembro de 2022 | São Paulo Expo

#ABX22

O maior encontro do ecossistema
automotivo e da mobilidade do Brasil

**RESUMO PARA INDÚSTRIA DE AUTOPEÇAS SOBRE O
AUTOMOTIVE BUSINESS EXPERIENCE 2022 - #ABX22**



EXCLUSIVO

DEBATES

- 1) O que os fabricantes de autopeças podem esperar em relação à retomada das vendas de veículos novos para os próximos anos?**
- 2) Quais as expectativas quanto à normalização do fornecimento de semicondutores?**
- 3) Em tempos de crise do setor automotivo, quais medidas podem ser adotadas pelas indústrias de autopeças para a manutenção de dinheiro em caixa?**
- 4) Qual é a aposta das grandes montadoras para os próximos anos: automóveis elétricos ou híbridos?**
- 5) Quem vem primeiro, o ovo ou a galinha? O carro elétrico ou a infraestrutura do país para atender a demanda de recargas?**

O QUE FABRICANTES DE AUTOPEÇAS PODEM ESPERAR EM RELAÇÃO À RETOMADA DAS VENDAS DE VEÍCULOS PARA OS PRÓXIMOS ANOS?

Durante o Automotive Business Experience - #ABX22, especialistas destacaram que falta de componentes, inflação, juros e restrição ao crédito, ainda vão frear crescimento do setor automotivo no Brasil

Por conta da falta de semicondutores e de outros componentes, o Brasil já deixou de produzir, aproximadamente, 600 mil unidades de veículos leves. Isso representa o encolhimento de 13% do mercado automotivo brasileiro em 2022 se comparado com o ano anterior.

Não bastasse a escassez de semicondutores, a produção e a venda de veículos no Brasil lidam neste momento com outros desafios. A desaceleração econômica mundial, a elevação da inflação e dos juros no mercado interno, assim como a restrição de crédito ao consumidor pelos bancos, impactam o setor automotivo e toda a sua cadeia produtiva, incluindo a de autopeças.

A situação da indústria automotiva nacional, portanto, é bastante complexa. Estoques baixos, alta de preços, crédito restrito e crescimento de juros e inflação, fatores que impactam bastante o poder de compra do consumidor.

E foi durante os debates do #ABX22 que analistas do setor automotivo destacaram que a estimativa de produção para 2022 gira em torno de 1,95 milhão de unidades até o final do ano, o que representa uma queda de 1,4% em relação a 2021.

Segundo o presidente da Anfavea, Márcio de Lima Leite, esse cenário atual indica um crescimento modesto para os anos de 2023 e 2024. A expectativa é de que a comercialização de 2,5 milhões de unidades por ano, como ocorria no período pré-pandemia, somente deverá ocorrer a partir de 2025.

QUAL É A EXPECTATIVA EM RELAÇÃO À NORMALIZAÇÃO NO FORNECIMENTO DE CHIPS AUTOMOTIVOS?

As gigantes Honda e Toyota, recentemente, anunciaram um corte no número de veículos que serão fabricados em todo o mundo, devido à falta de componentes automotivos, principalmente dos semicondutores.

Em pronunciamento da Volkswagen, a montadora alemã declarou acreditar que o problema da falta de chips automotivos não será solucionado no próximo ano. Nas palavras de Murat Aksel, diretor de compras da Volkswagen: "No geral, a situação melhorou, mas apenas em pequenos passos. Os investimentos estão no caminho certo, mas ainda haverá um déficit estrutural em semicondutores até 2023".

Já durante o #ABX22, destacou o presidente da Anfavea, Márcio de Lima Leite, que "a indústria automotiva brasileira não aguarda por futuras paralizações em razão da escassez de semicondutores."

Segundo Márcio Lima Leite, ainda no ano de 2022, serão inauguradas duas novas fábricas globais de semicondutores (uma na Alemanha e outra na Ásia). E, para 2023, outras novas vinte e sete indústrias serão instaladas em todo o mundo. Assim, a normalização do fornecimento de chips automotivos deve acontecer no fim de 2023, início de 2024.

Demonstrando otimismo, o presidente da Anfavea afirmou que "tudo indica um cenário de normalização do setor automotivo que aposta muito mais na demanda do que em sua capacidade de produção."

Em tempos de crise do setor automotivo, quais medidas podem ser adotadas pelas indústrias de autopeças para a manutenção de dinheiro em caixa?

Duas medidas indispensáveis para a manutenção de dinheiro em caixa: recuperação de crédito tributário e tomada de empréstimo público.

Todo fabricante de autopeças sabe o quanto a lista de tributos e encargos a se pagar no Brasil é extensa. Como bem ressaltado durante o #ABX22 pelo Ministro da Economia, Paulo Roberto Guedes, um dos maiores vilões do setor automotivo no Brasil é a alta carga tributária incidente sobre a industrialização de peças e de componentes automotivos.

E, como a legislação brasileira é umas das mais complexas do mundo, pagar corretamente os impostos passa a ser uma tarefa complicada para as indústrias do setor automotivo.

De acordo com uma pesquisa do IBGE, 95% das empresas no Brasil pagam tributos a maior ou indevidamente. E pior: a maioria das empresas desconhecem a possibilidade de recuperar esses valores!

Em análise feita pela SB & Associados, escritório de advocacia especializado na área tributária do setor automotivo, a recuperação de tributos pagos a maior nos últimos 5 anos é uma alternativa legal que pode devolver ao caixa montantes realmente capazes de impulsionar as finanças da empresa.

Cita-se, por exemplo, a apuração de créditos de contribuições ao PIS e de COFINS dos últimos 5 anos, que dispensam a propositura de ação judicial e podem fazer retornar, de forma rápida, milhões de reais ao caixa das indústrias do setor automotivo.

Além disso, tal medida evitará o desembolso desnecessário de recursos financeiros no pagamento futuro de tributos indevidos ou a maior.

Outra medida de extrema importância para o enfrentamento da crise do setor automotivo é a obtenção de empréstimos públicos junto às agências estatais de fomento, ao Banco Regional de Desenvolvimento (BRDE) e ao Banco Nacional do Desenvolvimento (BNDES).

São recursos emprestados às empresas mediante taxas de juros bem inferiores se comparado com àquelas cobradas pelos bancos privados. A depender das necessidades específicas de cada empresa, os recursos emprestados podem ser utilizados na forma de capital de giro, aquisição de maquinários ou outros bens de capital, investimentos em inovação e tecnologia, desenvolvimento de um projeto ou implementação de um plano de negócio.

Um ponto destacado pelo Sindipeças durante o #ABX22 diz respeito a facilidade com que as empresas podem obter tais empréstimos públicos. Conforme destacou o presidente do Sindipeças, Cláudio Sahad, 94,7% das fabricantes de autopeças que buscaram empréstimos conseguiram obter tais recursos para o financiamento da produção.

Não é por acaso que o setor industrial de autopeças vem contornando a crise econômica pós pandemia. Em painel de debate do #ABX22, o presidente do Sindipeças destacou que, após período mais crítico da pandemia do Coronavírus, houve um crescimento do setor de autopeças de 48% nas vendas de reposição para montadoras e de 51% nas exportações para outros países.

**DÚVIDAS SOBRE
RECUPERAÇÃO DE CRÉDITOS
TRIBUTÁRIOS OU EMPRÉSTIMOS
PÚBLICOS: ENTRE EM CONTATO
COM NOSSOS ESPECIALISTAS -
SB & ASSOCIADOS.**





EM DEBATE

QUAL É A APOSTA DAS MONTADORAS PARA OS PRÓXIMOS ANOS: ELÉTRICOS OU HÍBRIDOS?

Confira o que as montadoras disseram a respeito do tema durante o Automotive Business Experience - #ABX22

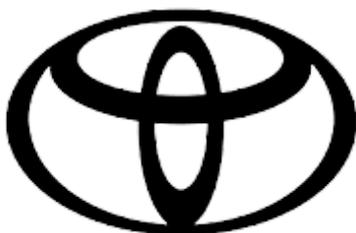
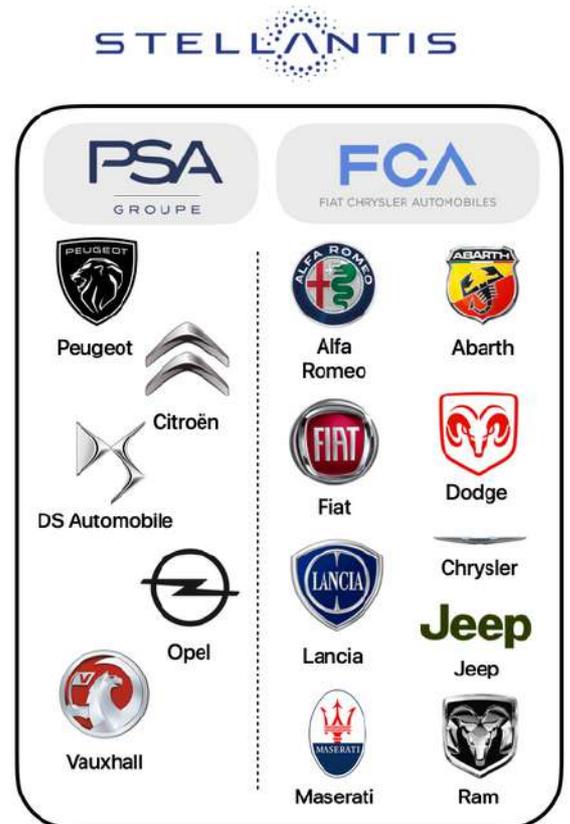
É justo dizer que há concordância das montadoras de que o futuro do mercado é a eletrificação, mas a dissonância ocorre na forma de como chegar lá. Enquanto algumas se mostram mais propensas ao uso do etanol combinado com a eletrificação (motor híbrido) como o melhor caminho para o mercado brasileiro, outras apostam ir direto para os elétricos.

Abaixo elaboramos um breve resumo da fala dos representantes de três grandes indústrias automotivas instaladas no país:

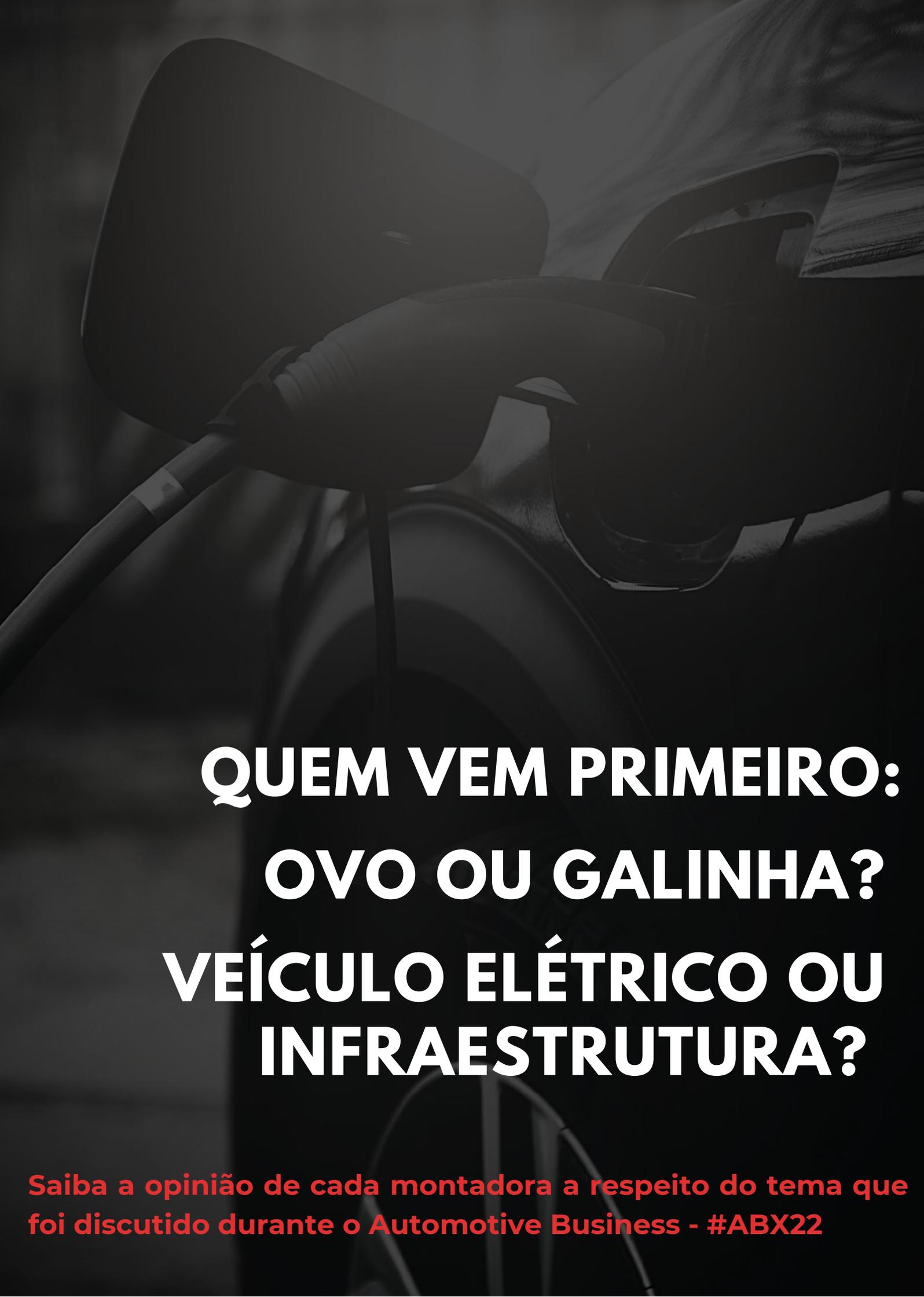


Segundo o diretor de relações públicas e governamentais, Adriano Barros, a GM entende que o desenvolvimento imediato do veículo eletrificado é importante não somente para evitar a emissão de CO₂, mas também a de outros poluentes que afetam diretamente a saúde humana.

Já o presidente da Stellantis da América do Sul, Antonio Filosa, disse que o grupo aposta no etanol em conjunto com a eletrificação (motor híbrido). Para Filosa, hoje a indústria automotiva possui três grandes desafios: 1) a descarbonização dos automóveis; 2) a falta de infraestrutura para o abastecimento de veículos elétricos; e 3) a transição do veículo a combustão para o eletrificado, de forma a não causar problemas para os fornecedores da Stellantis. E a resposta para todos esses desafios é o etanol em conjunto com a eletrificação localizada. Para a Stellantis, a transição fundamentada no etanol permitirá acompanhar a indústria até a tecnologia dos elétricos de uma forma gradual e inteligente.



Pode-se dizer que a montadora japonesa defende uma posição intermediária. Conforme destacou o presidente da Toyota no Brasil, Rafael Chang, as soluções ou rotas tecnológicas pela descarbonização devem ser práticas e sustentáveis, considerando a infraestrutura e a matriz energética de cada país. Nesse sentido, a utilização do etanol pode ser um fator fundamental para a indústria brasileira. É por isso que “a Toyota caminha por todas as rotas tecnológicas, oferecendo veículos híbridos, eletrificados e movidos a hidrogênio”, destacou Rafael Chang..



**QUEM VEM PRIMEIRO:
OVO OU GALINHA?
VEÍCULO ELÉTRICO OU
INFRAESTRUTURA?**

Saiba a opinião de cada montadora a respeito do tema que foi discutido durante o Automotive Business - #ABX22



Durante o #ABX22, o presidente da Nissan do Mercosul, Airton Cousseau, disse que a fabricação dos carros eletrificados e o desenvolvimento da infraestrutura de recarga no país devem caminhar juntas.

O 1º eletrificado Nissan do Brasil: 2021.

Para a montadora Nissan, o veículo eletrificado não prejudicará a autonomia do motorista, mesmo diante da falta de infraestrutura de recarga existente no país. Isso porque, segundo pesquisa feita pela própria montadora, a média de rodagem dos veículos brasileiros é de 40/50km por dia. Assim, um veículo recarregado poderia trafegar durante vários dias. "O único problema decorrente da falta de infraestrutura seria viagens de longa distância", concluiu Airton Cousseau.

O presidente da Renault do Brasil, Ricardo Gondo, disse que a montadora já vem apostando nos veículos eletrificados, independente do desenvolvimento de infraestrutura do país.



Versões eletrificadas 2022.

Para a Renault, assim como ocorreu na Europa, o desenvolvimento da infraestrutura deve avançar de forma proporcional à demanda exigida pelo aumento de veículos elétrico no país.



AUDI E-TRON FOI O CARRO ELÉTRICO MAIS VENDIDO NO BRASIL EM 2020.

A Audi compartilha do mesmo entendimento defendido pelas montadoras Nissan e Renault.

Segundo o CEO da Audi do Brasil, Daniel Rojas, para o segmento de veículos premium, a eletrificação acaba sendo uma tecnologia essencial.

Isso porque as vendas de automóveis elétricos da Audi alcançam 8% de suas negociações.

Além disso, os veículos premium ocupam 65% das vendas de veículos elétricos no Brasil.

Para a mobilidade nos centros urbanos, não é necessária uma prévia infraestrutura de carregamento de veículos elétricos.

“No ato de compra de um Audi, os clientes recebem um carregador que é instalado na própria residência”, enfatizou Daniel Rojas.

Sendo recarregado durante a madrugada (aproximadamente por 7 horas e 30 minutos), um Audi chega a rodar 280 km. Assim, nas palavras de Daniel Rojas, “os clientes estão recebendo muito bem os veículos elétricos da Audi.”



SANFELICE
BALDASONI
& ASSOCIADOS

ADVOCACIA E CONSULTORIA JURIDICA

🏠 Al. Dr. Carlos de Carvalho, nº 417, cjto.
601 - 6º Andar - Curitiba Trade Center
Centro - Curitiba - Paraná - 80410-
180

☎ (41)3225-6608

✉ sbadvocacia@sbadvocacia.com.br