



CÂMARA DOS DEPUTADOS

MEDIDA PROVISÓRIA N.º 843, DE 2018

(Do Poder Executivo)

Mensagem nº 375/2018

Aviso nº 343/2018 - C. Civil

Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas; tendo parecer da Comissão Mista, pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência; pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa; pela adequação financeira e orçamentária e, no mérito, pela aprovação desta e das Emendas de nºs 5, 22 e 50, pela aprovação parcial das Emendas de nºs 17 e 81, na forma do Projeto de Lei de Conversão nº 27, de 2018, adotado; e pela rejeição das Emendas de nº 1 a 4; 6 a 16; 18 a 21; 23 a 49; e 51 a 79. A Emenda de nº 80 foi retirada pelo autor (relator: DEP. ALFREDO KAEFER).

APRECIÇÃO:

AO PLENÁRIO, PARA LEITURA. PUBLIQUE-SE.

S U M Á R I O

I – Medida inicial

II – Na Comissão Mista:

- Emendas apresentadas (81)
- Parecer do relator
- Projeto de Lei de Conversão oferecido pelo relator
- 1ª Complementação de voto
- 2ª Complementação de voto
- Decisão da Comissão
- Projeto de Lei de Conversão nº 27, de 2018, adotado

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 5 DE JULHO DE 2018

Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

CAPÍTULO I

DOS REQUISITOS OBRIGATÓRIOS E DAS SANÇÕES ADMINISTRATIVAS PARA A COMERCIALIZAÇÃO E A IMPORTAÇÃO DE VEÍCULOS NOVOS NO PAÍS

Seção I

Dos Requisitos Obrigatórios

Art. 1º O Poder Executivo federal estabelecerá requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos novos produzidos no País e para a importação de veículos novos classificados nos códigos 87.01 a 87.06 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - Tipi, aprovada pelo Decreto nº 8.950, de 29 de dezembro de 2016, relativos a:

I - rotulagem veicular;

II - eficiência energética veicular; e

III - desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção.

§ 1º A fixação dos requisitos previstos nos incisos I, II e III do **caput** considerará critérios quantitativos e qualitativos, tais como o número de veículos comercializados ou importados, o atingimento de padrões internacionais e o desenvolvimento de projetos.

§ 2º O cumprimento dos requisitos de que trata o **caput** será comprovado junto ao Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, que definirá os termos e os prazos de comprovação e emitirá ato de registro dos compromissos.

§ 3º O disposto no **caput** não exime os veículos da obtenção prévia do Certificado de Adequação de Trânsito - CAT e do código de marca-modelo-versão do veículo no Registro Nacional de Veículos Automotores - Renavam do Departamento Nacional de Trânsito do Ministério das Cidades, e da Licença para Uso da Configuração de Veículo ou Motor - LCVM do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - Ibama.

§ 4º Na fixação dos requisitos de que trata este artigo, será concedido aos bens

importados tratamento não menos favorável que o concedido aos bens similares de origem nacional.

Art. 2º O Poder Executivo federal poderá reduzir as alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI para os veículos de que trata o **caput** do art. 1º em:

I - até dois pontos percentuais para os veículos que atenderem a requisitos específicos de eficiência energética; e

II - até um ponto percentual para os veículos que atenderem a requisitos específicos de desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção.

§ 1º Observado o disposto no § 2º, a redução de alíquota de que trata o inciso II do **caput** poderá ser concedida somente ao veículo cuja alíquota de IPI aplicável já tenha sido reduzida, nos termos do inciso I do **caput**, em, no mínimo, um ponto percentual.

§ 2º O somatório das reduções de alíquotas de que tratam os incisos I e II do **caput** fica limitado a dois pontos percentuais.

§ 3º Na redução de alíquotas de que trata este artigo, será concedido aos bens importados tratamento não menos favorável que o concedido aos bens similares de origem nacional.

Seção II

Das Sanções Administrativas

Art. 3º A comercialização ou a importação de veículos no País sem o ato de registro dos compromissos de que trata o § 2º do art. 1º, por parte do fabricante ou do importador, acarretará multa compensatória de vinte por cento incidente sobre a receita decorrente da venda dos veículos de que trata o art. 1º.

Parágrafo único. Na hipótese de veículos importados, a multa compensatória de que trata o **caput** incidirá, no momento da importação, sobre o valor aduaneiro acrescido dos tributos incidentes na nacionalização.

Art. 4º O não cumprimento da meta de eficiência energética de que trata o inciso II do **caput** do art. 1º, ensejará multa compensatória, nos seguintes valores:

I - R\$ 50,00 (cinquenta reais) para até o primeiro centésimo, inclusive, maior que o consumo energético correspondente à meta de eficiência energética estabelecida, expressa em megajoules por quilômetro;

II - R\$ 90,00 (noventa reais) a partir do primeiro centésimo, exclusive, até o segundo centésimo, inclusive, maior que o consumo energético correspondente à meta de eficiência energética estabelecida, expressa em megajoules por quilômetro;

III - R\$ 270,00 (duzentos e setenta reais) a partir do segundo centésimo, exclusive, até o terceiro centésimo, inclusive, maior que o consumo energético correspondente à meta de eficiência energética estabelecida, expressa em megajoules por quilômetro; e

IV - R\$ 360,00 (trezentos e sessenta reais) a partir do terceiro centésimo, exclusive, para cada centésimo maior que o consumo energético correspondente à meta de eficiência energética estabelecida, expressa em megajoules por quilômetro.

Art. 5º O descumprimento das metas de rotulagem veicular de âmbito nacional ou de

desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção, de que tratam os incisos I e III do **caput** do art. 1º, ensejará multa compensatória, nos valores abaixo apresentados:

I - R\$ 50,00 (cinquenta reais) para até cinco por cento, inclusive, menor que a meta estabelecida;

II - R\$ 90,00 (noventa reais) de cinco por cento, exclusive, até dez por cento, inclusive, menor que a meta estabelecida;

III - R\$ 270,00 (duzentos e setenta reais) de dez por cento, exclusive, até quinze por cento, inclusive, menor que a meta estabelecida;

IV - R\$ 360,00 (trezentos e sessenta reais) de quinze por cento, exclusive, até vinte por cento, inclusive, menor que a meta estabelecida; e

V - de vinte por cento, exclusive, menor que a meta estabelecida e a cada cinco pontos percentuais, será acrescido o valor de que trata o inciso IV.

Art. 6º Os valores de que tratam os art. 4º e art. 5º serão multiplicados pelo número de veículos licenciados a partir da regulamentação desta Medida Provisória e serão pagos na forma do disposto no § 3º do art. 10.

Parágrafo único. O somatório das multas compensatórias de que tratam os art. 4º e art. 5º está limitado a vinte por cento incidente sobre a receita decorrente da venda ou sobre o valor aduaneiro acrescido dos tributos incidentes na nacionalização, no caso de veículos importados, dos veículos que não cumprem os requisitos obrigatórios de que trata o art. 1º.

CAPÍTULO II

DO PROGRAMA ROTA 2030 - MOBILIDADE E LOGÍSTICA

Seção I

Dos Objetivos, Diretrizes e Ações do Programa

Art. 7º Fica instituído o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, com o objetivo de apoiar o desenvolvimento tecnológico, a competitividade, a inovação, a segurança veicular, a proteção ao meio ambiente, a eficiência energética e a qualidade de automóveis, caminhões, ônibus, chassis com motor e autopeças.

Art. 8º O Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística terá as seguintes diretrizes:

I - incrementar a eficiência energética, o desempenho estrutural e a disponibilidade de tecnologias assistivas à direção dos veículos comercializados no País;

II - aumentar os investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação no País;

III - estimular a produção de novas tecnologias e inovações, de acordo com as tendências tecnológicas globais;

IV - automatizar o processo de manufatura e o incremento da produtividade das indústrias para a mobilidade e logística;

V - promover o uso de biocombustíveis e de formas alternativas de propulsão e valorizar a matriz energética brasileira; e

VI - integrar a indústria automotiva brasileira às cadeias globais de valor.

Seção II

Das Modalidades de Habilitação do Programa

Art. 9º Poderão habilitar-se ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística as empresas que:

I - produzam, no País, os veículos classificados nos códigos 87.01 a 87.06 da Tipi, aprovada pelo Decreto nº 8.950, de 2016, ou as autopeças ou sistemas estratégicos para a produção dos veículos classificados nos referidos códigos da Tipi, conforme regulamento do Poder Executivo federal;

II - não produzam, mas comercializem, no País, os produtos referidos no inciso I do **caput**; ou

III - tenham projeto de desenvolvimento e produção tecnológica aprovado para a produção, no País, de novos produtos ou novos modelos de produtos já existentes referidos no inciso I do **caput**, ou de novas soluções estratégicas para a mobilidade e logística, conforme regulamento do Poder Executivo federal.

§ 1º A habilitação ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística será concedida por ato do Ministro de Estado da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, com a comprovação anual do atendimento aos compromissos assumidos.

§ 2º O projeto de desenvolvimento e produção tecnológica de que trata o inciso III do **caput** compreenderá a pesquisa para o desenvolvimento de novos produtos ou novos modelos de produtos já existentes, ou de novas soluções estratégicas para a mobilidade e logística, e investimentos em ativos fixos.

§ 3º Poderão ainda habilitar-se ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, nos termos do inciso III do **caput**, observado o disposto no § 2º, e conforme regulamento do Poder Executivo federal, as empresas que:

I - tenham em execução, na data de publicação desta Medida Provisória, projeto de desenvolvimento e produção tecnológica para a instalação de novas plantas ou de projetos industriais;

II - tenham projeto de investimento nos termos do disposto no inciso III do § 2º do art. 40 da Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, com a finalidade de instalação, no País, de fábrica de veículos leves com capacidade produtiva anual de até trinta e cinco mil unidades e com investimento específico de, no mínimo, R\$ 17.000,00 (dezessete mil reais) por veículo;

III - tenham projeto de investimento relativo à instalação de fábrica de veículos leves, com capacidade produtiva anual de até trinta e cinco mil unidades e com investimento específico de, no mínimo, R\$ 23.300,00 (vinte e três mil e trezentos reais) por veículo; ou

IV - tenham projeto de investimento relativo à instalação, no País, de linha de produção de veículos com tecnologias de propulsão alternativas à combustão.

§ 4º As empresas de autopeças ou sistemas estratégicos ou soluções estratégicas para mobilidade e logística de que tratam os incisos I, II e III do **caput** deverão:

I - ser tributadas pelo regime de lucro real; e

II - possuir centro de custo de pesquisa e desenvolvimento.

§ 5º No fim do prazo a que se refere o art. 29, as habilitações vigentes serão consideradas canceladas e cessarão seus efeitos, exceto quanto ao cumprimento dos compromissos assumidos.

Seção III

Dos Requisitos para a Habilitação

Art. 10. Para fins de habilitação no Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, o Poder Executivo federal estabelecerá requisitos relativos a:

I - rotulagem veicular;

II - eficiência energética veicular;

III - desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção; e

IV - dispêndios com pesquisa e desenvolvimento tecnológico.

§ 1º Poderá habilitar-se ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística a empresa que estiver em situação regular em relação aos tributos federais.

§ 2º A empresa interessada em habilitar-se ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística deverá comprovar estar formalmente autorizada a:

I - realizar, no território nacional, as atividades de prestação de serviços de assistência técnica e de organização de rede de distribuição; e

II - utilizar as marcas do fabricante em relação aos veículos objeto de importação, mediante documento válido no Brasil.

§ 3º Os dispêndios de que trata o inciso IV do **caput** poderão ser realizados sob a forma de projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação e de programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia, conforme regulamento do Poder Executivo federal, em parceria com:

I - instituições científicas, tecnológicas e de inovação - ICTs;

II - entidades brasileiras de ensino, oficiais ou reconhecidas pelo Poder Público;

III - empresas públicas dotadas de personalidade jurídica de direito privado que mantenham fundos de investimento que se destinem a empresas de base tecnológica, com foco no desenvolvimento e sustentabilidade industrial e tecnológica para a mobilidade e logística; ou

IV - organizações sociais, qualificadas conforme a Lei nº 9.637, de 15 de maio de 1998, ou serviços sociais autônomos, que mantenham contrato de gestão com o Governo federal e promovam e incentivem a realização de projetos de pesquisa aplicada, desenvolvimento e inovação para o setor automotivo e sua cadeia.

§ 4º A realização dos projetos de que trata o § 3º, conforme regulamento do Poder Executivo federal, desonera as empresas beneficiárias da responsabilidade quanto à efetiva utilização dos recursos nos programas e projetos de interesse nacional nas áreas de que trata este artigo.

§ 5º Nas hipóteses de glosa ou de necessidade de complementação residual de dispêndios em pesquisa e desenvolvimento tecnológico de que trata o inciso IV do **caput**, a empresa

poderá cumprir o compromisso por meio de depósitos em contas específicas para aplicação em programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para mobilidade e logística, limitado ao montante equivalente a vinte por cento do valor mínimo necessário para o cumprimento do requisito.

§ 6º O cumprimento dos requisitos de que trata este artigo será comprovado junto ao Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, que definirá os termos e os prazos de comprovação.

§ 7º O Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços encaminhará à Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda, em até três anos, contados da utilização dos créditos de que trata esta Medida Provisória, os resultados das auditorias relativas ao cumprimento dos requisitos de habilitação ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística.

§ 8º Os requisitos mínimos estabelecidos nos incisos I, II e III do **caput** serão iguais ou superiores àqueles estipulados, respectivamente, nos incisos I, II e III do **caput** do art. 1º.

§ 9º Na fixação dos requisitos previstos neste artigo, será concedido aos bens importados tratamento não menos favorável que o concedido aos bens similares de origem nacional.

Seção IV

Dos Incentivos do Programa

Art. 11. A pessoa jurídica habilitada no Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística poderá deduzir do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas - IRPJ e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido - CSLL devidos, o valor correspondente à aplicação da alíquota e adicional do IRPJ e da alíquota da CSLL sobre até trinta por cento dos dispêndios realizados no País, no próprio período de apuração, desde que sejam classificáveis como despesas operacionais pela legislação do IRPJ e aplicados em:

I - pesquisa, abrangidas as atividades de pesquisa básica dirigida, pesquisa aplicada, desenvolvimento experimental e projetos estruturantes; e

II - desenvolvimento, abrangidas as atividades de desenvolvimento, capacitação de fornecedores, manufatura básica, tecnologia industrial básica e serviços de apoio técnico.

§ 1º A dedução de que trata o **caput** não poderá exceder, em cada período de apuração, o valor do IRPJ e da CSLL devidos com base:

I - no lucro real e no resultado ajustado trimestral;

II - no lucro real e no resultado ajustado apurado no ajuste anual; ou

III - na base de cálculo estimada, calculada com base na receita bruta e acréscimos ou com base no resultado apurado em balanço ou balancete de redução.

§ 2º O valor deduzido do IRPJ e da CSLL apurado a partir da base de cálculo estimada de que trata o inciso III do § 1º:

I - não será considerado IRPJ e CSLL pagos por estimativa para fins do cálculo do tributo devido no ajuste anual e do tributo devido no balanço de redução e suspensão posteriores; e

II - poderá ser considerado na dedução do IRPJ e da CSLL devidos no ajuste anual,

observado o limite de que trata o § 1º.

§ 3º A parcela apurada na forma do **caput**, excedente ao limite de dedução previsto no § 1º, somente poderá ser deduzida do IRPJ e da CSLL devidos, respectivamente, em períodos de apuração subsequentes, e a dedução será limitada a trinta por cento do valor dos tributos.

§ 4º Na hipótese de dispêndios com pesquisa e desenvolvimento tecnológico considerados estratégicos, sem prejuízo da dedução de que trata o **caput**, a empresa poderá se beneficiar de dedução adicional do IRPJ e da CSLL correspondente à aplicação da alíquota e adicional do IRPJ e da alíquota da CSLL sobre até quinze por cento incidente sobre esses dispêndios, limitados a quarenta e cinco por cento dos dispêndios de que trata o **caput**.

§ 5º São considerados dispêndios estratégicos com pesquisa e desenvolvimento aqueles que atendam ao disposto no **caput** e, adicionalmente, sejam relativos à manufatura avançada, conectividade, sistemas estratégicos, soluções estratégicas para a mobilidade e logística, novas tecnologias de propulsão ou autonomia veicular e suas autopeças, desenvolvimento de ferramental, moldes e modelos, nanotecnologia, pesquisadores exclusivos, **big data**, sistemas analíticos e preditivos (**data analytics**) e inteligência artificial, conforme regulamento do Poder Executivo federal.

§ 6º As deduções de que trata este artigo:

I - somente poderão ser efetuadas a partir de 1º de janeiro de 2019 para as empresas habilitadas até essa data; e

II - somente poderão ser efetuadas a partir da habilitação para as empresas habilitadas após 1º de janeiro de 2019.

§ 7º O valor do benefício fiscal não estará sujeito a qualquer correção, inclusive pela taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia - Selic.

§ 8º O valor da contrapartida do benefício fiscal previsto neste artigo, reconhecido no resultado operacional, não será computado na base de cálculo das Contribuições para o Programa de Integração Social - PIS, para o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PASEP, e para o Financiamento da Seguridade Social - Cofins, do IRPJ e da CSLL.

Art. 12. Os benefícios fiscais de que trata o art. 11 não excluem os benefícios previstos no Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967, na Lei nº 8.248, de 23 de outubro de 1991, no art. 11-B da Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, no art. 1º da Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, no regime especial de tributação de que trata o art. 56 da Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001, e na Lei nº 11.196, de 21 de novembro de 2005.

Seção V

Do Acompanhamento do Programa

Art. 13. Fica instituído o Grupo de Acompanhamento do Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, composto por representantes do Ministério da Fazenda, do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, e do Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações, com o objetivo de definir os critérios para monitoramento dos impactos do Programa, conforme ato do Ministro de Estado da Indústria, Comércio Exterior e Serviços.

§ 1º O Grupo de Acompanhamento de que trata o **caput**:

I - deverá ser implementado até 31 de dezembro de 2018;

II - terá o prazo de seis meses, após sua implementação, para definir os critérios para monitoramento e avaliação dos impactos do Programa; e

III - deverá divulgar, anualmente, relatório com os resultados econômicos e técnicos advindos da aplicação do Programa no ano anterior.

§ 2º O relatório de que trata o inciso III do § 1º:

I - será elaborado pelo Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, sob a supervisão do Grupo de Acompanhamento do Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística; e

II - deverá conter os impactos decorrentes dos dispêndios beneficiados pelo Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística na produção, no emprego, nos investimentos, na inovação e na agregação de valor do setor automobilístico.

Art. 14. Fica criado o Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade e Logística e o Conselho Gestor do Observatório, constituído por representantes do Governo, do setor empresarial, dos trabalhadores e da comunidade científica, responsável, entre outras atribuições, por acompanhar o impacto do Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística no setor e na sociedade, conforme ato do Ministro de Estado da Indústria, Comércio Exterior e Serviços.

Seção VI

Das Sanções Administrativas

Art. 15. O descumprimento de requisitos, compromissos, condições e obrigações acessórias previstos nesta Medida Provisória, no seu regulamento ou em atos complementares do Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística poderá acarretar as seguintes penalidades:

I - cancelamento da habilitação com efeitos retroativos;

II - suspensão da habilitação; ou

III - multa de até dois por cento sobre o faturamento apurado no mês anterior à prática da infração.

Art. 16. A penalidade de cancelamento da habilitação:

I - poderá ser aplicada nas hipóteses de:

a) descumprimento do requisito de que trata o inciso IV do **caput** do art. 10; ou

b) não realização do projeto de desenvolvimento e produção tecnológica de que trata o inciso III do **caput** do art. 9º; e

II - implicará o recolhimento do valor equivalente ao IRPJ e à CSLL não recolhidos ou o estorno do prejuízo fiscal e da base de cálculo negativa de CSLL formados em função do benefício até o último dia útil do mês seguinte ao cancelamento da habilitação.

Parágrafo único. Na hipótese de a empresa possuir mais de uma habilitação ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, o cancelamento de uma delas não afetará as demais.

Art. 17. A penalidade de suspensão da habilitação poderá ser aplicada nas hipóteses de:

I - verificação de não atendimento, pela empresa habilitada, da condição de que trata o § 1º do art. 10; ou

II - descumprimento, por mais de três meses consecutivos, de obrigação acessória de que trata o art. 18.

Parágrafo único. Ficarà suspenso o usufruto dos benefícios de que trata esta Medida Provisória enquanto não sanados os motivos que deram causa à suspensão da habilitação.

Art. 18. A penalidade de multa de que trata o inciso III do **caput** do art. 15 poderá ser aplicada à empresa que descumprir obrigação acessória relativa ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística prevista nesta Medida Provisória, em seu regulamento ou em ato específico do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços.

Art. 19. O descumprimento dos requisitos de que tratam os incisos I, II e III do **caput** do art. 10 pelas empresas habilitadas no Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística enseja a aplicação das sanções previstas nos art. 4º, art. 5º e art. 6º.

CAPÍTULO III

DO REGIME DE AUTOPEÇAS NÃO PRODUZIDAS

Art. 20. Fica instituído o regime tributário para a importação das partes, peças, componentes, conjuntos e subconjuntos, acabados e semiacabados, e pneumáticos, sem capacidade de produção nacional equivalente, todos novos.

Art. 21. Será concedida isenção do imposto de importação para os produtos a que se refere o art. 20 quando destinados à industrialização de produtos automotivos.

§ 1º O beneficiário do regime tributário poderá realizar a importação diretamente ou por sua conta e ordem, por intermédio de pessoa jurídica importadora.

§ 2º O Poder Executivo federal relacionará os bens objetos da isenção a que se refere o **caput**, por classificação fiscal na Nomenclatura Comum do Mercosul.

Seção I

Dos Conceitos

Art. 22. Para fins do disposto nos art. 20 e art. 21, considera-se:

I - capacidade de produção nacional - a disponibilidade de tecnologia, meios de produção e mão de obra para fornecimento regular em série;

II - equivalente nacional - o produto intercambiável de mesma tecnologia ou que cumpra a mesma função;

III - produtos automotivos:

a) automóveis e veículos comerciais leves com até um mil e quinhentos quilogramas de capacidade de carga;

- b) ônibus;
- c) caminhões;
- d) tratores rodoviários para semirreboques;
- e) chassis com motor, incluídos os com cabina;
- f) reboques e semirreboques;
- g) carrocerias e cabinas;
- h) tratores agrícolas, colheitadeiras e máquinas agrícolas autopropulsadas;
- i) máquinas rodoviárias autopropulsadas; e
- j) autopeças; e

IV - autopeças - peças, incluídos pneumáticos, subconjuntos e conjuntos necessários à produção dos veículos listados nas alíneas “a” a “i” do inciso III do **caput**, e as necessárias à produção dos bens indicados na alínea “j” do inciso III do **caput**, incluídas as destinadas ao mercado de reposição.

Seção II

Dos Beneficiários

Art. 23. São beneficiários do regime tributário instituído no art. 20 as empresas habilitadas que importem autopeças destinadas à industrialização dos produtos automotivos a que se refere o art. 22.

Parágrafo único. Poderão habilitar-se a operar no regime tributário as empresas que atendam aos termos, aos limites e às condições estabelecidos pelo Poder Executivo federal.

Seção III

Do Prazo e da Aplicação do Regime

Art. 24. Os bens importados com a isenção de que trata o art. 21 serão integralmente aplicados na industrialização dos produtos automotivos pelo prazo de três anos, contado da data de ocorrência do fato gerador do imposto de importação.

§ 1º O beneficiário que não promover a industrialização no prazo a que se refere o **caput** fica obrigado a recolher o imposto de importação não pago em decorrência da isenção usufruída, acrescido de juros e multa de mora, nos termos de legislação específica, calculados a partir da data de ocorrência do fato gerador.

§ 2º O Poder Executivo federal disporá sobre o percentual de tolerância no caso de perda inevitável no processo produtivo.

Art. 25. A isenção do imposto de importação de que trata o art. 21 fica condicionada ainda à realização, pela empresa habilitada, de dispêndios, no País, correspondentes ao montante equivalente à aplicação da alíquota de dois por cento do valor aduaneiro, em projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação e em programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia, conforme regulamento do Poder Executivo federal,

em parceria com:

I - ICTs;

II - entidades brasileiras de ensino, oficiais ou reconhecidas pelo Poder Público;

III - empresas públicas dotadas de personalidade jurídica de direito privado que mantenham fundos de investimento que se destinem a empresas de base tecnológica, com foco no desenvolvimento e na sustentabilidade industrial e tecnológica para a mobilidade e logística; ou

IV - organizações sociais, qualificadas conforme a Lei nº 9.637, de 1998, ou serviços sociais autônomos, que mantenham contrato de gestão com o Governo federal e promovam e incentivem a realização de projetos de pesquisa aplicada, desenvolvimento e inovação para o setor automotivo e sua cadeia.

§ 1º Para fins do disposto no **caput**, aplicam-se os § 4º e § 6º do art. 10.

§ 2º Os dispêndios de que trata o **caput** deverão ser realizados até o último dia útil do segundo mês-calendário posterior ao mês de realização das importações, contado o prazo a partir da data do desembaraço aduaneiro.

Seção IV

Das Sanções Administrativas

Art. 26. O beneficiário do regime tributário deverá comprovar anualmente a realização dos dispêndios de que trata o art. 25, conforme regulamento do Poder Executivo federal.

§ 1º Aplica-se sanção de suspensão da habilitação ao beneficiário que não comprovar a realização dos dispêndios de que trata o art. 25, até o pagamento da multa de que trata o § 2º.

§ 2º Aplica-se multa de cem por cento sobre a diferença entre o valor do dispêndio de que trata o **caput** do art. 25 e o valor efetivamente realizado.

CAPÍTULO IV

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 27. As políticas públicas e as regulações dirigidas ao setor automotivo observarão os objetivos e as diretrizes do Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística.

Art. 28. O Poder Executivo federal regulamentará esta Medida Provisória no prazo de trinta dias, contado da data de sua publicação.

Art. 29. Os benefícios de que trata esta Medida Provisória poderão ser usufruídos pelo prazo de cinco anos, na forma da Lei nº 13.473, de 8 de agosto de 2017.

Art. 30. Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação e produzirá efeitos:

I - a partir de 2022, quanto ao art. 2º;

II - a partir de 1º de agosto de 2018, quanto aos art. 7º ao art. 19 e art. 27;

III - a partir de 1º de janeiro de 2019, quanto aos art. 20 ao art. 26; e

IV - na data de sua publicação, quanto aos demais artigos.

Brasília, 5 de julho de 2018; 197º da Independência e 130º da República.

Brasília, 5 de Julho de 2018

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

Submetemos à apreciação de Vossa Excelência Medida Provisória que estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 Mobilidade e Logística, dispõe sobre o Regime de Autopeças Não Produzidas, e dá outras providências.

O Programa Rota 2030 Mobilidade e Logística compreende o regime automotivo sucessor do Programa Inovar-Auto, encerrado em 31 de dezembro de 2017. O Programa Rota 2030 foi elaborado em um contexto no qual o setor automotivo mundial sinaliza profundas transformações, seja nos veículos e na forma de usá-los, seja na forma de produzi-los.

Diante das tendências citadas, o Rota 2030 Mobilidade e Logística guarda como objetivo ampliar a inserção global da indústria automotiva brasileira, através da exportação de veículos e autopeças. A proposta é que este movimento de inserção global seja progressivo, permitindo que ao final da vigência do programa o País esteja inteiramente inserido e no estado das artes da produção global de veículos automotores.

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

Não se trata de ampliar a competitividade somente via redução de custos, mas também através da diferenciação tecnológica. A importância das políticas de estímulo justifica-se pelo fato de que o desenvolvimento da indústria automotiva brasileira está atrelado às grandes montadoras globais, cujos centros de decisões estão em suas matrizes, fora do Brasil. Além disso, o investimento em desenvolvimento tecnológico e inovação é chave para a sobrevivência das companhias no mercado mundial além de conferir vantagem competitiva às empresas aqui estabelecidas.

Destarte, a proposta de Medida Provisória em tela visa solucionar as dificuldades enfrentadas pela indústria automotiva nacional, mormente:

- a baixa competitividade da indústria automotiva nacional, que resulta em uma integração passiva às cadeias globais de valor;
- a defasagem tecnológica, especialmente em eficiência energética e desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção, do produto nacional vis-à-vis as novas tecnologias em fase de implementação nos grandes mercados dos países desenvolvidos;

- o risco de transferência das atividades de P&D para outros polos, com a consequente perda de postos de trabalho de alta qualificação;
- o risco de perda de investimentos no País, com a não aprovação de novos projetos pelas matrizes das empresas instaladas no País;
- a existência de capacidade ociosa na indústria, que precisa ser direcionada para o mercado global;
- o risco de perda do conhecimento no desenvolvimento de tecnologias que utilizam biocombustíveis, com impactos naquela cadeia produtiva.

Partindo de ampla discussão com a sociedade, envolvendo especialmente as entidades que integram o setor, o Programa Rota 2030 Mobilidade e Logística foi estruturado como política pública de longo prazo para quinze anos, divididos em três ciclos quinquenais. Para cada ciclo será realizada uma revisão da política e uma reorientação das metas e instrumentos. O Programa possui e explicita metas objetivas e mensuráveis e dota as empresas de instrumentos e estímulos para viabilizá-las. Trata-se de uma política que confere a previsibilidade necessária para que as empresas possam se adaptar e programar os seus investimentos.

O Programa Rota 2030 tem como público-alvo o setor automotivo: montadoras e importadores de veículos, fabricantes de autopeças, e os trabalhadores do setor; entretanto, seus resultados serão externados à toda sociedade, especialmente através do aumento da eficiência energética e da segurança dos veículos comercializados no País, proporcionando:

- redução de externalidades negativas com queda nas despesas médico-hospitalares resultantes de sinistros de trânsito e problemas respiratórios e cardiovasculares; e
- economia no uso de combustíveis e maior uso de biocombustíveis.

O Capítulo I da Medida Provisória (artigos 1º a 6º) prevê o estabelecimento de requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos novos produzidos no País ou a importação de veículos novos. Os referidos requisitos serão relativos a metas corporativas de rotulagem veicular, eficiência energética veicular e desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção.

Na fixação dos requisitos previstos na Medida Provisória, deverá ser concedido aos bens importados tratamento não menos favorável que o concedido a bens similares de origem nacional, e o descumprimento das metas a serem estabelecidas sujeitará o fabricante ou o importador a multa compensatória de até 20% da receita decorrente da venda, ou sobre o valor aduaneiro acrescido dos tributos incidentes na nacionalização, no caso de veículos importados.

Ainda, os veículos que atenderem a requisitos específicos de eficiência energética ou desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção, poderão ter as alíquotas do IPI reduzidas em até 2 pontos percentuais, a partir de 2022.

O Capítulo II (artigos 7º a 19) institui o Programa Rota 2030 Mobilidade e Logística, que concede benefício tributário à pessoa jurídica habilitada que realize dispêndios, no país, em pesquisa e desenvolvimento. O referido Capítulo está dividido em seis seções, quais sejam:

- Seção I: Objetivos, diretrizes e ações do Programa
- Seção II: Modalidades de habilitação e vigência do Programa
- Seção III: Requisitos de habilitação

- Seção IV: Incentivos do Programa
- Seção V: Acompanhamento do Programa
- Seção VI: Sanções Administrativas

O Capítulo III da Medida Provisória institui Regime Tributário para importação de autopeças sem capacidade de produção nacional equivalente. O Regime prevê a concessão de isenção do Imposto de Importação para autopeças sem produção nacional destinada à industrialização de produtos automotivos, incluindo outras autopeças.

O mencionado regime tributário terá vigência de 1º de janeiro de 2019 a 31 de dezembro de 2023, e a isenção do Imposto de Importação ficará condicionada à realização de dispêndios, correspondente a 2% do valor aduaneiro dos itens importados com benefício, em projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação e em programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia em parceria com ICTs, entidades brasileiras de ensino, oficiais ou reconhecidas, empresas públicas que mantenham fundos de investimento que se destinem a empresas de base tecnológica, com foco no desenvolvimento e sustentabilidade industrial e tecnológica para a mobilidade e logística, ou Organizações Sociais, ou Serviços Sociais autônomos, que mantenham Contrato de Gestão com o Governo Federal e promovam e incentivem a realização de projetos de pesquisa aplicada, desenvolvimento e inovação para o setor automotivo e sua cadeia.

No que tange ao impacto orçamentário da proposta, a Medida Provisória prevê a concessão de benefícios tributários para as empresas habilitadas que realizarem dispêndios em pesquisa e desenvolvimento, e para a importação de autopeças sem capacidade de produção nacional equivalente.

Ademais, a Medida Provisória prevê a possibilidade de o Poder Executivo definir alíquotas de Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI diferenciadas em até 2 p.p. para os veículos, comercializados ou importados, que atenderem critérios específicos de eficiência energética e desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção.

Em relação aos dispêndios em pesquisa e desenvolvimento, a empresa habilitada ao Rota 2030 Mobilidade e Logística poderá deduzir do Imposto sobre a Renda da Pessoa Jurídica - IRPJ e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido - CSLL devidos, o valor correspondente à aplicação da alíquota e adicional do IRPJ e da alíquota da CSLL sobre até 30% dos dispêndios realizados no País, no próprio período de apuração.

No âmbito do Regime Tributário para importação de autopeças sem capacidade de produção nacional equivalente, a Medida Provisória dispõe que, a partir de 1º de janeiro de 2019, as alíquotas do Imposto de Importação incidente sobre as autopeças importadas no âmbito do referido Regime serão isentas do Imposto de Importação. Ressalta-se que, atualmente, as autopeças sem produção nacional têm alíquota do Imposto de Importação igual a 2%. Desta forma, a isenção do tributo significará uma renúncia equivalente à redução em 2 pontos percentuais, da alíquota do Imposto de Importação aplicada às autopeças importadas.

Tanto no caso do benefício referente aos dispêndios em P&D, quanto ao do Regime de autopeças não produzidas, o usufruto dar-se-á a partir de 2019. Quanto à aplicação de alíquotas diferenciadas de IPI, esta poderá ser usufruída apenas a partir de 2022, em razão de as metas de eficiência energética e desempenho estrutural e tecnologias assistivas estarem sendo definidas para o ano de 2021.

Com base em cálculos realizados a partir de projeções feitas pela Receita Federal do Brasil, não é prevista renúncia para o ano de 2018, e a renúncia prevista para os próximos dois anos

é de: R\$ 2,113 bilhões para 2019 e R\$ 1,646 bilhão para 2020, conforme detalhamento anexo a esta Exposição de Motivos.

Ressalta-se que o Programa Rota 2030 Mobilidade e Logística, ora apresentado, além de aperfeiçoar e melhorar o Programa Inovar-Auto, traz como pressupostos o alinhamento com as regras da Organização Mundial do Comércio - OMC, as relações comerciais brasileiras e as grandes tendências futuras que se vislumbram para os veículos no mundo.

Destaque-se que foi observado o princípio do tratamento nacional (art. III do GATT) que impõe a não discriminação do produto importado em relação ao similar nacional, ao não diferenciar veículos importados e nacionais nos regulamentos e exigências para comercialização e importação de veículos no País, inclusive com dispositivos que expressamente assim o determina: “... *será concedido aos bens importados tratamento não menos favorável que o concedido a bens similares de origem nacional.*”

Ainda, a utilização de Medida Provisória para publicação do Programa Rota 2030 justifica-se pela urgência da implementação das medidas propostas. Se utilizado o processo legislativo regular, correr-se-ia o risco de o país ficar um longo período sem uma política voltada para o setor automotivo, devido ao longo prazo inerente ao processo regular. A ausência de uma política em vigor pode acarretar em diversos riscos para a indústria automotiva nacional, como a indefinição quanto a novos investimentos na modernização das linhas de produção e em pesquisa e desenvolvimento, a ausência de regramentos claros de mercado relacionados a metas globais de eficiência energética e desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção, aumentando o "gap" tecnológico e competitivo com os principais mercados globais e restringindo no País a expansão de novos postos de trabalhos qualificados na indústria automobilística.

Por fim, destaque deve ser dado ao fato de que este é o primeiro ciclo de um Programa que possui longa duração e beneficiará não apenas a cadeia automotiva de forma direta, mas a sociedade como um todo, na medida em que ampliará o excedente do consumidor, com a economia de combustível prevista, reduzirá externalidades negativas relacionadas a acidentes automobilísticos e emissões de CO₂, bem como os gastos resultantes de problemas de saúde pública decorrentes da poluição e desses acidentes. A redução de externalidades negativas relacionadas a gastos com saúde pública impactam direta e significativamente os cofres públicos de forma positiva.

Essas, Senhor Presidente, são as razões de urgência e relevância que justificam o projeto de Medida Provisória que ora submetemos à elevada apreciação de Vossa Excelência.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Marcos Jorge de Lima, Eduardo Refinetti Guardia

Mensagem nº 375

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do art. 62 da Constituição, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências o texto da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, que “Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas”.

Brasília, 5 de julho de 2018.

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa – SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

DECRETO Nº 8.950, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2016

Aprova a Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - TIPI.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, *caput*, inciso IV, da Constituição, e tendo em vista o disposto nos incisos I e II do art. 4º do Decreto-Lei nº 1.199, de 27 de dezembro de 1971, no Decreto nº 2.376, de 12 de novembro de 1997, no inciso XIX do art. 2º do Decreto nº 4.732, de 10 de junho de 2003,

DECRETA:

Art. 1º Fica aprovada a Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - TIPI, anexa a este Decreto.

Art. 2º A TIPI tem por base a Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM.

Art. 3º A NCM constitui a Nomenclatura Brasileira de Mercadorias baseada no Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias - NBM/SH para todos os efeitos previstos no art. 2º do Decreto-Lei nº 1.154, de 1º de março de 1971.

Art. 4º Fica a Secretaria da Receita Federal do Brasil - RFB autorizada a adequar a TIPI, sempre que não implicar alteração de alíquota, em decorrência de alterações promovidas na NCM pela Resolução nº 125, de 15 de dezembro de 2016, da Câmara de Comércio Exterior - Camex.

Parágrafo único. Aplica-se ao ato de adequação editado pela RFB o disposto no inciso I do art. 106 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 - Código Tributário Nacional.

Art. 5º O Anexo ao Decreto nº 4.070, de 28 de dezembro de 2001, é aplicável exclusivamente para fins do disposto no art. 7º da Lei nº 10.451, de 10 de maio de 2002.

Art. 6º Ficam revogados, a partir de 1º de janeiro de 2017:

I - o Decreto nº 7.660, de 23 de dezembro de 2011;

II - o Decreto nº 7.705, de 25 de março de 2012;

III - o Decreto nº 7.741, de 30 de maio de 2012;

IV - o Decreto nº 7.770, de 28 de junho de 2012;

V - o Decreto nº 7.792, de 17 de agosto de 2012;

VI - o Decreto nº 7.796, de 30 de agosto de 2012;

VII - os art. 25, art. 26 e art. 27 do Decreto nº 7.819, de 3 de outubro de 2012;

VIII - o Decreto nº 7.834, de 31 de outubro de 2012;

IX - o Decreto nº 7.879, de 27 de dezembro de 2012;

X - o Decreto nº 7.947, de 8 de março de 2013;

XI - o Decreto nº 7.971, de 28 de março de 2013;

XII - o Decreto nº 8.017, de 17 de maio de 2013;

XIII - o Decreto nº 8.035, de 28 de junho de 2013;

XIV - o Decreto nº 8.070, de 14 de agosto de 2013;
XV - o Decreto nº 8.116, de 30 de setembro de 2013;
XVI - o Decreto nº 8.168, de 23 de dezembro de 2013;
XVII - o Decreto nº 8.169, de 23 de dezembro de 2013;
XVIII - o Decreto nº 8.279, de 30 de junho de 2014;
XIX - o Decreto nº 8.280, de 30 de junho de 2014;
XX - o Decreto nº 8.512, de 31 de agosto de 2015; e
XXI - os art. 2º, art. 3º e art. 4º do Decreto nº 8.656, de 29 de janeiro de 2016.

Art. 7º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir de 1º de janeiro de 2017.

Brasília, 29 de dezembro de 2016; 195º da Independência e 128º da República.
MICHEL TEMER
Henrique Meirelles

.....

TABELA DE INCIDÊNCIA DO IMPOSTO SOBRE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS
(TIPI) 2017
(Baseada no Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias,
atualizado com sua VI Emenda)

.....

Capítulo 87

**Veículos automóveis, tratores, ciclos e outros veículos
terrestres, suas partes e acessórios**

Notas.

- 1.- O presente Capítulo não compreende os veículos concebidos para circular unicamente sobre vias férreas.
- 2.- Consideram-se “tratores”, na acepção do presente Capítulo, os veículos motores essencialmente concebidos para puxar ou empurrar instrumentos, veículos ou cargas, mesmo que apresentem certos dispositivos acessórios que permitam o transporte de ferramentas, sementes, adubos (fertilizantes), etc., relacionados com o seu uso principal.

Os instrumentos e órgãos de trabalho concebidos para equipar os tratores da posição 87.01, enquanto material intercambiável, seguem o seu próprio regime, mesmo apresentados com o trator, quer estejam ou não montados neste.
- 3.- Os chassis de veículos automóveis, quando providos de cabina, classificam-se nas posições 87.02 a 87.04 e não na posição 87.06.
- 4.- A posição 87.12 compreende todas as bicicletas para crianças. Os outros ciclos para crianças classificam-se na posição 95.03.

Notas Complementares (NC) da TIPI

NC (87-1) O enquadramento de veículos no Ex 01 e no Ex 02 dos códigos 8702.10.00, 8702.20.00, 8702.30.00, 8702.40.90 e 8702.90.00, está condicionado à manifestação da Secretaria da Receita Federal do Brasil, certificando que o veículo cumpre as exigências ali estabelecidas.

NC (87-2) Ficam reduzidas a zero as alíquotas relativas às ambulâncias, carros celulares e carros funerários, classificados na posição 87.03.

NC (87-3) Ficam fixadas nos percentuais indicados as alíquotas relativas aos veículos classificados nos códigos 8703.22.90 e no Ex 02 dos códigos 8703.40.00 e 8703.60.00, com volume de habitáculo, destinado a passageiros e motoristas, superior a 6 m³. O enquadramento de veículos nesta Nota Complementar está condicionado à manifestação da Secretaria da Receita Federal do Brasil certificando que o veículo cumpre as

exigências nela estabelecidas.

ALÍQUOTA (%)	
De 1º/1/2017 até 31/12/2017	A partir de 1º/01/2018
38	8

NC (87-4) Ficam fixadas nos percentuais indicados as alíquotas referentes aos automóveis de passageiros e veículos de uso misto, com motor a álcool ou com motor que utilize alternativa ou simultaneamente gasolina e álcool (**flexibe fuel engine**), classificados nos códigos a seguir especificados:

CÓDIGO DA TIPI	ALÍQUOTA %	
	De 1º/1/2017 até 31/12/2017	A partir de 1º/01/2018
8703.22	41	11
8703.23.10	48	18
8703.23.10 Ex 01	41	11
8703.23.90	48	18
8703.23.90 Ex 01	41	11
8703.24	48	18
8703.40.00	48	18
8703.40.00 Ex 02	41	11
8703.60.00	48	18
8703.60.00 Ex 02	41	11

NC (87-5) Ficam reduzidas aos percentuais indicados as alíquotas relativas aos veículos de fabricação nacional, de transmissão manual ou automática, com caixa de transferência, chassi independente da carroçaria, altura livre do solo mínima sob os eixos dianteiro e traseiro de 200 mm, altura livre do solo mínima entre eixos de 300 mm, ângulo de ataque mínimo de 35°, ângulo de saída mínimo de 24°, ângulo de rampa mínimo de 28°, de capacidade de emergibilidade a partir de 500 mm, peso bruto total combinado a partir de 3.000 kg, peso em ordem de marcha máximo de até 3.000 kg, concebidos para aplicação fora de estrada, classificados nos códigos 8703.32.10, 8703.33.10, 8703.50.00 e 8703.70.00.

ALÍQUOTA%	
Até 31/12/2017	A partir de 1º/1/2018
45	15

NC (87-6) Ficam fixadas nos percentuais indicados as alíquotas relativas aos produtos classificados nos códigos a seguir especificados, exceto quanto aos produtos classificados em destaques "Ex" eventualmente existentes nos referidos códigos:

CÓDIGO DA TIPI	De 1º/1/2017 até 31/12/2017
8701.20.00	30
8702.10.00	55
8702.10.00 Ex 01	40
8702.20.00	55
8702.20.00 Ex 01	40
8702.30.00	55
8702.30.00 Ex 01	40
8702.40.90	55
8702.40.90 Ex 01	40
8702.90.00	55
8702.90.00 Ex 01	40
8703.21.00	37
8703.22	43
8703.23.10	55
8703.23.10 Ex 01	43
8703.23.90	55
8703.23.90 Ex 01	43
8703.24	55
8703.31	55
8703.32	55
8703.33	55
8703.40.00	55

8703.40.00 Ex 01	37
8703.40.00 Ex 02	43
8703.50.00	55
8703.60.00	55
8703.60.00 Ex 01	37
8703.60.00 Ex 02	43
8703.70.00	55
8704.21.10	30
8704.21.10 Ex 01	38
8704.21.20	30
8704.21.20 Ex 01	34
8704.21.30	30
8704.21.30 Ex 01	34
8704.21.90	30
8704.21.90 Ex 01	38
8704.21.90 Ex 02	40
8704.22	30
8704.23	30
8704.31.10	40
8704.31.10 Ex 01	30
8704.31.20	34
8704.31.20 Ex 01	30
8704.31.30	34
8704.31.30 Ex 01	30
8704.31.90	38
8704.31.90 Ex 01	30
8704.32	30
8704.90.00	30
8706.00.10 (exceto dos veículos do código 8702.40.10)	55
8706.00.10 Ex 01	30
8706.00.90	40
8706.00.90 Ex 01	30

Capítulo 88

Aeronaves e aparelhos espaciais, e suas partes

Nota de subposições.

1.- Considera-se “vazios (sem carga)”, para aplicação das subposições 8802.11 a 8802.40, o peso dos aparelhos em ordem normal de voo, excluindo o peso do pessoal, do combustível e dos diversos equipamentos, exceto os fixados com caráter permanente.

Notas Complementares (NC) da TIPI

NC (88-1) Ficam reduzidas a zero as alíquotas dos produtos classificados na posição 88.02 (exceto os do código 8802.60.00):

- a) quando adquiridos ou arrendados por empresa concessionária de linha regular de transporte aéreo;
- b) quando adquiridos ou arrendados por empresa de aerofotogrametria, autorizadas pelo Ministério da Defesa; e
- c) os aviões agrícolas, assim inscritos no Registro Aeronáutico Brasileiro – RAB.

NC (88-2) Ficam reduzidas para cinco por cento as alíquotas relativas aos produtos classificados na posição 88.02, quando adquiridos ou arrendados por empresa que explore serviços de táxi-aéreo.

NC (88-3) Ficam reduzidas a zero as alíquotas dos produtos classificados na subposição 8802.1, quando adquiridos ou arrendados pelos órgãos de segurança pública da União, dos Estados e do Distrito Federal.

NCM	DESCRIÇÃO	ALÍQUOTA (%)
-----	-----------	--------------

8801.00.00	Balões e dirigíveis; planadores, asas voadoras e outros veículos aéreos, não concebidos para propulsão a motor.	10
88.02	Outros veículos aéreos (por exemplo, helicópteros, aviões); veículos espaciais (incluindo os satélites) e seus veículos de lançamento, e veículos suborbitais.	

LEI Nº 12.715, DE 17 DE SETEMBRO DE 2012

Altera a alíquota das contribuições previdenciárias sobre a folha de salários devidas pelas empresas que especifica; institui o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores, o Regime Especial de Tributação do Programa Nacional de Banda Larga para Implantação de Redes de Telecomunicações, o Regime Especial de Incentivo a Computadores para Uso Educacional, o Programa Nacional de Apoio à Atenção Oncológica e o Programa Nacional de Apoio à Atenção da Saúde da Pessoa com Deficiência; restabelece o Programa Um Computador por Aluno; altera o Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Semicondutores, instituído pela Lei nº 11.484, de 31 de maio de 2007; altera as Leis nºs 9.250, de 26 de dezembro de 1995, 11.033, de 21 de dezembro de 2004, 9.430, de 27 de dezembro de 1996, 10.865, de 30 de abril de 2004, 11.774, de 17 de setembro de 2008, 12.546, de 14 de dezembro de 2011, 11.484, de 31 de maio de 2007, 10.637, de 30 de dezembro de 2002, 11.196, de 21 de novembro de 2005, 10.406, de 10 de janeiro de 2002, 9.532, de 10 de dezembro de 1997, 12.431, de 24 de junho de 2011, 12.414, de 9 de junho de 2011, 8.666, de 21 de junho de 1993, 10.925, de 23 de julho de 2004, os Decretos-Leis nºs 1.455, de 7 de abril de 1976, 1.593, de 21 de dezembro de 1977, e a Medida Provisória nº 2.199-14, de 24 de agosto de 2001; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 40. Fica criado o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores - INOVAR-AUTO com objetivo de apoiar o desenvolvimento tecnológico, a inovação, a segurança, a proteção ao meio

ambiente, a eficiência energética e a qualidade dos automóveis, caminhões, ônibus e autopeças.

§ 1º O Inovar-Auto aplicar-se-á até 31 de dezembro de 2017, data em que todas habilitações vigentes serão consideradas canceladas e cessarão seus efeitos, exceto quanto ao cumprimento dos compromissos assumidos.

§ 2º Poderão habilitar-se ao INOVAR-AUTO:

I - as empresas que produzam, no País, os produtos classificados nas posições 87.01 a 87.06 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - TIPI, aprovada pelo Decreto nº 7.660, de 23 de dezembro de 2011;

II - as empresas que comercializem, no País, os produtos referidos no inciso I; ou

III - as empresas que tenham projeto aprovado para instalação, no País, de fábrica ou, no caso das empresas já instaladas, de novas plantas ou projetos industriais para produção de novos modelos desses produtos.

§ 3º A habilitação ao Inovar-Auto será concedida em ato do Ministro de Estado do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.844, de 19/7/2013\)](#)

§ 4º Somente poderá habilitar-se ao regime a empresa que:

I - estiver regular em relação aos tributos federais; e

II - assumir o compromisso de atingir níveis mínimos de eficiência energética, conforme regulamento. [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.844, de 19/7/2013\)](#)

§ 5º A habilitação fica condicionada à:

I - realização pela empresa, no País, de atividades fabris e de infraestrutura de engenharia, diretamente ou por terceiros;

II - realização pela empresa, no País, de investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação, diretamente ou por terceiros;

III - realização pela empresa, no País, de dispêndio em engenharia, tecnologia industrial básica e de capacitação de fornecedores, diretamente ou por terceiros; e

IV - adesão da empresa a programa de etiquetagem veicular de âmbito nacional, nos termos de regulamento, exceto quanto aos veículos com motor de pistão, de ignição por compressão (**diesel** ou semidiesel).

§ 5º-A. Para a realização das atividades previstas nos incisos II e III do § 5º, serão considerados realizados no País dispêndios com aquisição de software, equipamentos e suas peças de reposição, desde que sejam utilizados em laboratórios, na forma do regulamento.

[\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 638, de 17/1/2014, com redação dada pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014\)](#)

I – [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 638, de 17/1/2014, não mantido pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014, na qual foi convertida a referida Medida Provisória\)](#)

II - [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 638, de 17/1/2014, não mantido pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014, na qual foi convertida a referida Medida Provisória\)](#)

§ 5º-B. As peças de reposição referidas no § 5º-A são aquelas adquiridas juntamente com o equipamento, cujo valor seja igual ou inferior a 10% (dez por cento) do valor do equipamento. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 638, de 17/1/2014, convertida na Lei nº 12.996, de 18/6/2014\)](#)

§ 5º-C. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 638, de 17/1/2014, não mantido pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014, na qual foi convertida a referida Medida Provisória\)](#)

§ 6º A empresa deverá cumprir pelo menos 3 (três) dos 4 (quatro) requisitos estabelecidos no § 5º, com exceção das fabricantes que produzam exclusivamente veículos com motor de pistão, de ignição por compressão (**diesel** ou semidiesel), as quais deverão cumprir pelo menos 2 (dois) dos requisitos estabelecidos nos incisos I a III do mencionado §

5º.

§ 7º A habilitação terá validade de 12 (doze) meses, contados a partir de sua concessão, podendo ser renovada, por solicitação da empresa, por novo período de 12 (doze) meses, desde que tenham sido cumpridos todas condições e compromissos assumidos.

§ 8º No caso do inciso III do § 2º, a empresa deverá solicitar habilitação específica para cada fábrica ou planta industrial que pretenda instalar, a qual poderá ser renovada somente uma vez, desde que tenha sido cumprido o cronograma do projeto de instalação.

§ 9º O Poder Executivo estabelecerá termos, limites e condições para a habilitação ao Inovar-Auto. ([Vide Decreto nº 7.819, de 3/10/2012](#))

Art. 41. As empresas habilitadas ao Inovar-Auto poderão apurar crédito presumido de IPI, com base nos dispêndios realizados no País em cada mês-calendário com:

I - pesquisa;

II - desenvolvimento tecnológico;

III - inovação tecnológica;

IV - insumos estratégicos;

V - ferramentaria;

VI - recolhimentos ao Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - FNDCT na forma do regulamento;

VII - capacitação de fornecedores; e

VIII - engenharia e tecnologia industrial básica.

§ 1º Para efeito do *caput*, serão considerados os dispêndios realizados no segundo mês-calendário anterior ao mês de apuração do crédito.

§ 2º Os dispêndios realizados em novembro e dezembro de 2017 não darão direito ao crédito de que trata o *caput*.

§ 3º As empresas de que trata o inciso III do § 2º do art. 40, habilitadas ao Inovar-Auto, poderão, ainda, apurar crédito presumido do IPI relativamente aos veículos por elas importados, mediante a aplicação de percentual estabelecido pelo Poder Executivo sobre a base de cálculo do IPI na saída do estabelecimento importador.

§ 4º O crédito presumido de IPI de que tratam o *caput* e o § 3º poderão ser apurados a partir da habilitação da empresa.

§ 5º O Poder Executivo estabelecerá termos, limites e condições para a utilização do crédito presumido de IPI de que trata este artigo.

§ 6º Fica suspenso o IPI incidente no desembaraço aduaneiro dos veículos importados nos termos do § 3º.

§ 7º Os créditos presumidos de IPI de que trata este artigo:

I - não estão sujeitos a incidência da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins; e

II - não devem ser computados para fins de apuração do Imposto de Renda da Pessoa Jurídica e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido. ([Vide Decreto nº 7.819, de 3/10/2012](#))

.....
.....

LEI Nº 9.637, DE 15 DE MAIO DE 1998

([Vide ADIN nº 1.923/1998](#))

Dispõe sobre a qualificação de entidades como organizações sociais, a criação do Programa Nacional de Publicização, a extinção dos órgãos e entidades que menciona e a absorção

de suas atividades por organizações sociais, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DAS ORGANIZAÇÕES SOCIAIS

Seção I Da Qualificação

Art. 1º O Poder Executivo poderá qualificar como organizações sociais pessoas jurídicas de direito privado, sem fins lucrativos, cujas atividades sejam dirigidas ao ensino, à pesquisa científica, ao desenvolvimento tecnológico, à proteção e preservação do meio ambiente, à cultura e à saúde, atendidos aos requisitos previstos nesta Lei.

Art. 2º São requisitos específicos para que as entidades privadas referidas no artigo anterior habilitem-se à qualificação como organização social:

I - comprovar o registro de seu ato constitutivo, dispondo sobre:

- a) natureza social de seus objetivos relativos à respectiva área de atuação;
- b) finalidade não-lucrativa, com a obrigatoriedade de investimento de seus excedentes financeiros no desenvolvimento das próprias atividades;
- c) previsão expressa de a entidade ter, como órgãos de deliberação superior e de direção, um conselho de administração e uma diretoria definidos nos termos do estatuto, asseguradas àquele composição e atribuições normativas e de controle básicas previstas nesta Lei;
- d) previsão de participação, no órgão colegiado de deliberação superior, de representantes do Poder Público e de membros da comunidade, de notória capacidade profissional e idoneidade moral;
- e) composição e atribuições da diretoria;
- f) obrigatoriedade de publicação anual, no Diário Oficial da União, dos relatórios financeiros e do relatório de execução do contrato de gestão;
- g) no caso de associação civil, a aceitação de novos associados, na forma do estatuto;
- h) proibição de distribuição de bens ou de parcela do patrimônio líquido em qualquer hipótese, inclusive em razão de desligamento, retirada ou falecimento de associado ou membro da entidade;
- i) previsão de incorporação integral do patrimônio, dos legados ou das doações que lhe foram destinados, bem como dos excedentes financeiros decorrentes de suas atividades, em caso de extinção ou desqualificação, ao patrimônio de outra organização social qualificada no âmbito da União, da mesma área de atuação, ou ao patrimônio da União, dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios, na proporção dos recursos e bens por estes alocados;

II - haver aprovação, quanto à conveniência e oportunidade de sua qualificação como organização social, do Ministro ou titular de órgão supervisor ou regulador da área de atividade correspondente ao seu objeto social e do Ministro de Estado da Administração Federal e Reforma do Estado.

.....

DECRETO-LEI Nº 288, DE 28 DE FEVEREIRO DE 1967

Altera as disposições da Lei número 3.173 de 6 de junho de 1957 e regula a Zona Franca de Manaus.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o art. 9º, parágrafo 2º do Ato Institucional nº 4, de 7 de dezembro de 1966,

DECRETA:

CAPÍTULO I

Das finalidades e localização da Zona Franca de Manaus

Art. 1º A Zona Franca de Manaus é uma área de livre comércio de importação e exportação e de incentivos fiscais especiais, estabelecida com a finalidade de criar no interior da Amazônia um centro industrial, comercial e agropecuário dotado de condições econômicas que permitam seu desenvolvimento, em face dos fatores locais e da grande distância, a que se encontram, os centros consumidores de seus produtos.

Art. 2º O Poder Executivo fará demarcar, à margem esquerda dos rios Negro e Amazonas, uma área contínua com uma superfície mínima de dez mil quilômetros quadrados, incluindo a cidade de Manaus e seus arredores, na qual se instalará a Zona Franca.

§ 1º A área da Zona Franca terá um comprimento máximo contínuo nas margens esquerdas dos rios Negro e Amazonas, de cinquenta quilômetros a jusante de Manaus e de setenta quilômetros a montante desta cidade.

§ 2º A faixa da superfície dos rios adjacentes à Zona Franca, nas proximidades do pôrto ou portos desta, considera-se nela integrada, na extensão mínima de trezentos metros a contar da margem.

§ 3º O Poder Executivo, mediante decreto e por proposta da Superintendência da Zona Franca, aprovada pelo Ministério do Interior, poderá aumentar a área originalmente estabelecida ou alterar sua configuração dentro dos limites estabelecidos no parágrafo 1º dêste artigo.

LEI Nº 8.248, DE 23 DE OUTUBRO DE 1991

Dispõe sobre a capacitação e competitividade do setor de informática e automação, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

Art. 1º [*\(Revogado pela Lei nº 10.176, de 11/1/2001\)*](#)

Art. 2º [*\(Revogado pela Lei nº 10.176, de 11/1/2001\)*](#)

.....

.....

LEI Nº 9.440, DE 14 DE MARÇO DE 1997

Estabelece incentivos fiscais para o desenvolvimento regional e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

Art. 11. O Poder Executivo poderá conceder, para as empresas referidas no § 1º do art. 1º, com vigência de 1º de janeiro de 2000 a 31 de dezembro de 2010, os seguintes benefícios:

I – [\(Revogado pela Lei nº12.218, de 30/3/2010, em vigor a partir de 1/1/2011\)](#)

II - [\(Revogado pela Lei nº12.218, de 30/3/2010, em vigor a partir de 1/1/2011\)](#)

III - [\(Revogado pela Lei nº12.218, de 30/3/2010, em vigor a partir de 1/1/2011\)](#)

IV - extensão dos benefícios de que tratam os incisos IV, VI, VII, VIII e IX do art.

1º.

Art. 11-A. As empresas referidas no § 1º do art. 1º, entre 1º de janeiro de 2011 e 31 de dezembro de 2015, poderão apurar crédito presumido do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, como ressarcimento das contribuições de que tratam as Leis Complementares nºs 7, de 7 de setembro de 1970, 8, de 3 de dezembro de 1970, e 70, de 30 de dezembro de 1991, no montante do valor das contribuições devidas, em cada mês, decorrente das vendas no mercado interno, multiplicado por:

I - 2 (dois), no período de 1º de janeiro de 2011 a 31 de dezembro de 2011;

II - 1,9 (um inteiro e nove décimos), no período de 1º de janeiro de 2012 a 31 de dezembro de 2012;

III - 1,8 (um inteiro e oito décimos), no período de 1º de janeiro de 2013 a 31 de dezembro de 2013;

IV - 1,7 (um inteiro e sete décimos), no período de 1º de janeiro de 2014 a 31 de dezembro de 2014; e

V - 1,5 (um inteiro e cinco décimos), no período de 1º de janeiro de 2015 a 31 de dezembro de 2015.

§ 1º No caso de empresa sujeita ao regime de apuração não cumulativa da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS, o montante do crédito presumido de que trata o caput será calculado com base no valor das contribuições efetivamente devidas, em cada mês, decorrentes das vendas no mercado interno, considerando-se os débitos e os créditos referentes a essas operações de venda.

§ 2º Para os efeitos do § 1º, o contribuinte deverá apurar separadamente os créditos decorrentes dos custos, despesas e encargos vinculados às receitas auferidas com a venda no mercado interno e os créditos decorrentes dos custos, despesas e encargos vinculados às receitas de exportações, observados os métodos de apropriação de créditos previstos nos §§ 8º e 9º do art. 3º da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e nos §§ 8º e 9º do art. 3º da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003.

§ 3º Para apuração do valor da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS devidas na forma do § 1º, devem ser utilizados os créditos decorrentes da importação e da

aquisição de insumos no mercado interno.

§ 4º O benefício de que trata este artigo fica condicionado à realização de investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação tecnológica na região, inclusive na área de engenharia automotiva, correspondentes a, no mínimo, 10% (dez por cento) do valor do crédito presumido apurado.

§ 5º A empresa perderá o benefício de que trata este artigo caso não comprove no Ministério da Ciência e Tecnologia a realização dos investimentos previstos no § 4º, na forma estabelecida em regulamento. ([Artigo acrescido pela Lei nº 12.218, de 30/3/2010, em vigor a partir de 1/1/2011](#))

Art. 11-B. As empresas referidas no § 1º do art. 1º, habilitadas nos termos do art. 12, farão jus a crédito presumido do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), como ressarcimento das contribuições de que tratam as Leis Complementares nºs 7, de 7 de setembro de 1970, e 70, de 30 de dezembro de 1991, desde que apresentem projetos que contemplem novos investimentos e a pesquisa para o desenvolvimento de novos produtos ou novos modelos de produtos já existentes. ([“Caput” do artigo acrescido pela Medida Provisória nº 512, de 25/11/2010, convertida na Lei nº 12.407, de 19/5/2011](#))

§ 1º Os novos projetos de que trata o *caput* deverão ser apresentados até o dia 29 de dezembro de 2010, na forma estabelecida pelo Poder Executivo. ([Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 512, de 25/11/2010, convertida na Lei nº 12.407, de 19/5/2011](#))

§ 2º O crédito presumido será equivalente ao resultado da aplicação das alíquotas previstas no art. 1º da Lei nº 10.485, de 3 de julho de 2002, sobre o valor das vendas no mercado interno, em cada mês, dos produtos constantes dos projetos de que trata o *caput*, multiplicado por:

I - 2 (dois), até o 12º mês de fruição do benefício;

II - 1,9 (um inteiro e nove décimos), do 13º ao 24º mês de fruição do benefício;

III - 1,8 (um inteiro e oito décimos), do 25º ao 36º mês de fruição do benefício;

IV - 1,7 (um inteiro e sete décimos), do 37º ao 48º mês de fruição do benefício; e

V - 1,5 (um inteiro e cinco décimos), do 49º ao 60º mês de fruição do benefício.

([Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 512, de 25/11/2010, convertida na Lei nº 12.407, de 19/5/2011](#))

§ 3º Fica vedado o aproveitamento do crédito presumido previsto no art. 11-A desta Lei nas vendas dos produtos constantes dos projetos de que trata o *caput*. ([Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 512, de 25/11/2010, convertida na Lei nº 12.407, de 19/5/2011](#))

§ 4º O benefício de que trata este artigo fica condicionado à realização de investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação tecnológica na região, inclusive na área de engenharia automotiva, correspondentes a, no mínimo, 10% (dez por cento) do valor do crédito presumido apurado. ([Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 512, de 25/11/2010, convertida na Lei nº 12.407, de 19/5/2011](#))

§ 5º Sem prejuízo do disposto no § 4º do art. 8º da Lei nº 11.434, de 28 de dezembro de 2006, fica permitida, no prazo estabelecido no § 1º deste artigo, a habilitação para alteração de benefício inicialmente concedido para a produção de produtos referidos nas alíneas "a" a "e" do § 1º do art. 1º desta Lei, para os referidos nas alíneas "f" a "h", e vice-versa. ([Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 512, de 25/11/2010, convertida na Lei nº 12.407, de 19/5/2011](#))

§ 6º O crédito presumido de que trata o *caput* extingue-se em 31 de dezembro de 2020, mesmo que o prazo de que trata o § 2º deste artigo ainda não tenha se encerrado. ([Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 512, de 25/11/2010, convertida na Lei nº 12.407, de 19/5/2011](#))

- § 7º [\(VETADO na Lei nº 12.407, de 19/5/2011\)](#)
§ 8º [\(VETADO na Lei nº 12.407, de 19/5/2011\)](#)
§ 9º [\(VETADO na Lei nº 12.407, de 19/5/2011\)](#)
§ 10. [\(VETADO na Lei nº 12.407, de 19/5/2011\)](#)
§ 11. [\(VETADO na Lei nº 12.407, de 19/5/2011\)](#)
§ 12. [\(VETADO na Lei nº 12.407, de 19/5/2011\)](#)
§ 13. [\(VETADO na Lei nº 12.407, de 19/5/2011\)](#)

Art. 12. Farão jus aos benefícios desta Lei os empreendimentos habilitados pelo Poder Executivo, até 31 de maio de 1997.

Parágrafo único. Para os empreendimentos que tenham como objetivo a fabricação dos produtos relacionados na alínea *h* do § 1º do art. 1º, a data-limite para a habitação será 31 de março de 1998.

.....

.....

LEI Nº 9.826, DE 23 DE AGOSTO DE 1999

Dispõe sobre incentivos fiscais para desenvolvimento regional, altera a legislação do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, e dá outras providências.

Faço saber que o **PRESIDENTE DA REPÚBLICA** adotou a Medida Provisória nº 1.916, de 1999, que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Antonio Carlos Magalhães, Presidente, para os efeitos do disposto no parágrafo único do art. 62 da Constituição Federal, promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Os empreendimentos industriais instalados nas áreas de atuação da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia - SUDAM e Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste - SUDENE farão jus a crédito presumido do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, a ser deduzido na apuração deste imposto, incidente nas saídas de produtos classificados nas posições 8702 a 8704 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - TIPI, aprovada pelo Decreto nº 2.092, de 10 de dezembro de 1996.

§ 1º O disposto neste artigo aplica-se, também, aos empreendimentos industriais instalados na região Centro-Oeste, exceto no Distrito Federal.

§ 2º O crédito presumido corresponderá a trinta e dois por cento do valor do IPI incidente nas saídas, do estabelecimento industrial, dos produtos referidos no *caput*, nacionais ou importados diretamente pelo beneficiário.

§ 3º O crédito presumido poderá ser aproveitado em relação às saídas ocorridas até 31 de dezembro de 2020. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.973, de 13/5/2014\)](#)

§ 4º O benefício de que trata este artigo fica condicionado à realização de investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação tecnológica na região, inclusive na área de engenharia automotiva, correspondentes a, no mínimo, 10% (dez por cento) do valor do crédito presumido apurado. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.218, de 30/3/2010, em vigor a partir de 1/1/2011\)](#)

§ 5º A empresa perderá o benefício de que trata este artigo caso não comprove no Ministério da Ciência e Tecnologia a realização dos investimentos previstos no § 4º, na forma estabelecida em regulamento. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.218, de 30/3/2010, em vigor a partir de 1/1/2011\)](#)

Art. 1º-A [\(VETADO na Lei nº 13.097, de 19/1/2015\)](#)

Art. 2º O crédito presumido referido no artigo anterior somente será usufruído pelos contribuintes cujos projetos hajam sido apresentados até 31 de outubro de 1999.

§ 1º Os projetos serão apresentados ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, para fins de avaliação, aprovação e acompanhamento.

§ 2º Os Ministros de Estado da Fazenda e do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior fixarão, em ato conjunto, os requisitos para apresentação e aprovação dos projetos.

§ 3º Inclui-se obrigatoriamente entre os requisitos a que se refere o parágrafo anterior a exigência de que a instalação de novo empreendimento industrial não implique transferência de empreendimento já instalado, para as regiões incentivadas.

§ 4º Os projetos deverão ser implantados no prazo máximo de quarenta e dois meses, contado da data de sua aprovação.

§ 5º O direito ao crédito presumido dar-se-á a partir da data de aprovação do projeto, alcançando, inclusive, o período de apuração do IPI que contiver aquela data.

.....
.....

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 2.158-35, DE 24 DE AGOSTO DE 2001

Altera a legislação das Contribuições para a Seguridade Social - COFINS, para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/PASEP e do Imposto sobre a Renda, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

.....

Art. 56. Fica instituído regime especial de apuração do IPI, relativamente à parcela do frete cobrado pela prestação do serviço de transporte dos produtos classificados nos códigos 8433.53.00, 8433.59.1, 8701.10.00, 8701.30.00, 8701.90.00, 8702.10.00 Ex 01, 8702.90.90 Ex 01, 8703, 8704.2, 8704.3 e 87.06.00.20, da TIPI, nos termos e condições a serem estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal.

§ 1º O regime especial:

I - consistirá de crédito presumido do IPI em montante equivalente a três por cento do valor do imposto destacado na nota fiscal;

II - será concedido mediante opção e sob condição de que os serviços de transporte, cumulativamente:

a) sejam executados ou contratados exclusivamente por estabelecimento industrial;

b) sejam cobrados juntamente com o preço dos produtos referidos no *caput* deste artigo, nas operações de saída do estabelecimento industrial; [\(Alínea com redação dada pela Lei nº 11.827, de 20/11/2008\)](#)

c) compreendam a totalidade do trajeto, no País, desde o estabelecimento industrial até o local de entrega do produto ao adquirente.

§ 2º O disposto neste artigo aplica-se, também, ao estabelecimento equiparado a industrial nos termos do § 5º do art. 17 da Medida Provisória nº 2.189-49, de 23 de agosto de 2001.

§ 3º Na hipótese do § 2º deste artigo, o disposto na alínea "c" do inciso II do 1º alcança o trajeto, no País, desde o estabelecimento executor da encomenda até o local de entrega do produto ao adquirente.

§ 4º O regime especial de tributação de que trata este artigo, por não se configurar como benefício ou incentivo fiscal, não impede ou prejudica a fruição destes. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.407, de 19/5/2011, observado o disposto no inciso I do art. 106 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 - Código Tributário Nacional\)](#)

Art. 57. O sujeito passivo que deixar de cumprir as obrigações acessórias exigidas nos termos do art. 16 da Lei nº 9.779, de 19 de janeiro de 1999, ou que as cumprir com incorreções ou omissões será intimado para cumpri-las ou para prestar esclarecimentos relativos a elas nos prazos estipulados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil e sujeitar-se-á às seguintes multas: [\(“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 12.873, de 24/10/2013\)](#)

I - por apresentação extemporânea; [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.766, de 27/12/2012\)](#)

a) R\$ 500,00 (quinhentos reais) por mês-calendário ou fração, relativamente às pessoas jurídicas que estiverem em início de atividade ou que sejam imunes ou isentas ou que, na última declaração apresentada, tenham apurado lucro presumido ou pelo Simples Nacional; [\(Alínea acrescida pela Lei nº 12.766, de 27/12/2012, com redação dada pela Lei nº 12.873, de 24/10/2013\)](#)

b) R\$ 1.500,00 (mil e quinhentos reais) por mês-calendário ou fração, relativamente às demais pessoas jurídicas; [\(Alínea acrescida pela Lei nº 12.766, de 27/12/2012, com redação dada pela Lei nº 12.873, de 24/10/2013\)](#)

c) R\$ 100,00 (cem reais) por mês-calendário ou fração, relativamente às pessoas físicas; [\(Alínea acrescida pela Lei nº 12.873, de 24/10/2013\)](#)

II - por não cumprimento à intimação da Secretaria da Receita Federal do Brasil para cumprir obrigação acessória ou para prestar esclarecimentos nos prazos estipulados pela autoridade fiscal: R\$ 500,00 (quinhentos reais) por mês-calendário; [\(Inciso com redação pela Lei nº 12.873, de 24/10/2013\)](#)

III - por cumprimento de obrigação acessória com informações inexatas, incompletas ou omitidas: [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.766, de 27/12/2012, com redação pela Lei nº 12.873, de 24/10/2013\)](#)

a) 3% (três por cento), não inferior a R\$ 100,00 (cem reais), do valor das transações comerciais ou das operações financeiras, próprias da pessoa jurídica ou de terceiros em relação aos quais seja responsável tributário, no caso de informação omitida, inexata ou incompleta; [\(Alínea acrescida pela Lei nº 12.873, de 24/10/2013\)](#)

b) 1,5% (um inteiro e cinco décimos por cento), não inferior a R\$ 50,00 (cinquenta reais), do valor das transações comerciais ou das operações financeiras, próprias da pessoa física ou de terceiros em relação aos quais seja responsável tributário, no caso de informação omitida, inexata ou incompleta. [\(Alínea acrescida pela Lei nº 12.873, de 24/10/2013\)](#)

§1º Na hipótese de pessoa jurídica optante pelo Simples Nacional, os valores e o percentual referidos nos incisos II e III deste artigo serão reduzidos em 70% (setenta por cento). [\(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 12.766, de 27/12/2012\)](#)

§ 2º Para fins do disposto no inciso I, em relação às pessoas jurídicas que, na última declaração, tenham utilizado mais de uma forma de apuração do lucro, ou tenham

realizado algum evento de reorganização societária, deverá ser aplicada a multa de que trata a alínea b do inciso I do *caput*. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.766, de 27/12/2012\)](#)

§ 3º A multa prevista no inciso I do *caput* será reduzida à metade, quando a obrigação acessória for cumprida antes de qualquer procedimento de ofício. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.766, de 27/12/2012, com redação dada pela Lei nº 12.873, de 24/10/2013\)](#)

§ 4º Na hipótese de pessoa jurídica de direito público, serão aplicadas as multas previstas na alínea a do inciso I, no inciso II e na alínea b do inciso III. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.873, de 24/10/2013\)](#)

.....

.....

LEI Nº 11.196, DE 21 DE NOVEMBRO DE 2005

Institui o Regime Especial de Tributação para a Plataforma de Exportação de Serviços de Tecnologia da Informação - REPES, o Regime Especial de Aquisição de Bens de Capital para Empresas Exportadoras - RECAP e o Programa de Inclusão Digital; dispõe sobre incentivos fiscais para a inovação tecnológica; altera o Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967, o Decreto nº 70.235, de 6 de março de 1972, o Decreto-Lei nº 2.287, de 23 de julho de 1986, as Leis nºs 4.502, de 30 de novembro de 1964, 8.212, de 24 de julho de 1991, 8.245, de 18 de outubro de 1991, 8.387, de 30 de dezembro de 1991, 8.666, de 21 de junho de 1993, 8.981, de 20 de janeiro de 1995, 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, 9.249, de 26 de dezembro de 1995, 9.250, de 26 de dezembro de 1995, 9.311, de 24 de outubro de 1996, 9.317, de 5 de dezembro de 1996, 9.430, de 27 de dezembro de 1996, 9.718, de 27 de novembro de 1998, 10.336, de 19 de dezembro de 2001, 10.438, de 26 de abril de 2002, 10.485, de 3 de julho de 2002, 10.637, de 30 de dezembro de 2002, 10.755, de 3 de novembro de 2003, 10.833, de 29 de dezembro de 2003, 10.865, de 30 de abril de 2004, 10.925, de 23 de julho de 2004, 10.931, de 2 de agosto de 2004, 11.033, de 21 de dezembro de 2004, 11.051, de 29 de dezembro de 2004, 11.053, de 29 de dezembro de 2004, 11.101, de 9 de fevereiro de 2005, 11.128, de 28 de junho de 2005, e a Medida Provisória nº 2.199-14, de 24 de agosto de 2001; revoga a Lei nº 8.661, de 2 de junho de 1993, e

dispositivos das Leis nºs 8.668, de 25 de junho de 1993, 8.981, de 20 de janeiro de 1995, 10.637, de 30 de dezembro de 2002, 10.755, de 3 de novembro de 2003, 10.865, de 30 de abril de 2004, 10.931, de 2 de agosto de 2004, e da Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001; e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DO REGIME ESPECIAL DE TRIBUTAÇÃO PARA A PLATAFORMA DE EXPORTAÇÃO DE SERVIÇOS DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO - REPES

Art. 1º Fica instituído o Regime Especial de Tributação para a Plataforma de Exportação de Serviços de Tecnologia da Informação - Repes, nos termos desta Lei.

Parágrafo único. O Poder Executivo disciplinará, em regulamento, as condições necessárias para a habilitação ao Repes.

Art. 2º É beneficiária do Repes a pessoa jurídica que exerça preponderantemente as atividades de desenvolvimento de software ou de prestação de serviços de tecnologia da informação e que, por ocasião da sua opção pelo Repes, assuma compromisso de exportação igual ou superior a 50% (cinquenta por cento) de sua receita bruta anual decorrente da venda dos bens e serviços de que trata este artigo. (*“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 563, de 3/4/2012, convertida na Lei nº 12.715, de 17/9/2012*)

§ 1º A receita bruta de que trata o *caput* deste artigo será considerada após excluídos os impostos e contribuições incidentes sobre a venda.

§ 2º (*Revogado pela Medida Provisória nº 564, de 3/4/2012, convertida na Lei nº 12.712, de 30/8/2012*)

§ 3º (*Revogado pela Lei nº 11.774, de 17/9/2008*)

LEI Nº 13.473, DE 8 DE AGOSTO DE 2017

Dispõe sobre as diretrizes para a elaboração e execução da Lei Orçamentária de 2018 e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º São estabelecidas, em cumprimento ao disposto no § 2º do art. 165 da Constituição e na Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 - Lei de Responsabilidade Fiscal, as diretrizes orçamentárias da União para 2018, compreendendo:

- I - as metas e as prioridades da administração pública federal;
- II - a estrutura e a organização dos orçamentos;
- III - as diretrizes para a elaboração e a execução dos orçamentos da União;
- IV - as disposições para as transferências;
- V - as disposições relativas à dívida pública federal;
- VI - as disposições relativas às despesas com pessoal e encargos sociais e aos benefícios aos servidores, aos empregados e aos seus dependentes;
- VII - a política de aplicação dos recursos das agências financeiras oficiais de fomento;
- VIII - as disposições sobre alterações na legislação e sua adequação orçamentária;
- IX - as disposições sobre a fiscalização pelo Poder Legislativo e sobre as obras e os serviços com indícios de irregularidades graves;
- X - as disposições sobre transparência; e
- XI - as disposições finais.

CAPÍTULO II

DAS METAS E DAS PRIORIDADES DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA FEDERAL

Art. 2º A elaboração e a aprovação do Projeto de Lei Orçamentária de 2018 e a execução da respectiva Lei deverão ser compatíveis com a obtenção da meta de déficit primário para o setor público consolidado não financeiro de R\$ 161.300.000.000,00 (cento e sessenta e um bilhões e trezentos milhões de reais), sendo R\$ 159.000.000.000,00 (cento e cinquenta e nove bilhões de reais) para os Orçamentos Fiscal e da Seguridade Social da União e R\$ 3.500.000.000,00 (três bilhões e quinhentos milhões de reais) para o Programa de Dispendios Globais, conforme demonstrado no Anexo de Metas Fiscais constante do Anexo IV a esta Lei. [“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 13.480, de 13/9/2017](#)

§ 1º As empresas dos Grupos Petrobrás e Eletrobrás não serão consideradas na meta de resultado primário, de que trata o *caput*, relativa ao Programa de Dispendios Globais.

§ 2º A meta de superávit primário estimada para os Estados, o Distrito Federal e os Municípios é de R\$ 1.200.000.000,00 (um bilhão e duzentos milhões de reais).

§ 3º Poderá haver, durante a execução orçamentária de 2018, compensação entre as metas estabelecidas para os Orçamentos Fiscal e da Seguridade Social e para o Programa de Dispendios Globais de que trata o art. 10, *caput*, inciso VI, e para os Estados, o Distrito Federal e os Municípios.

.....

.....

Ofício nº 507 (CN)

Brasília, em 25 de outubro de 2018.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Rodrigo Maia
Presidente da Câmara dos Deputados

Assunto: Encaminha processado de Medida Provisória.

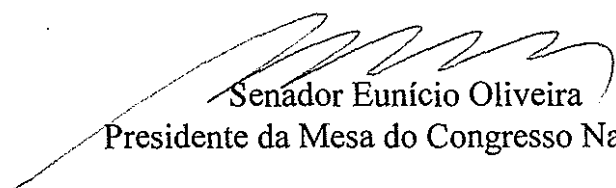
Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, nos termos do § 8º do art. 62 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, o processado da Medida Provisória nº 843, de 2018, que “Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas”.

À Medida foram oferecidas 81 (oitenta e uma) emendas e a Comissão Mista emitiu o Parecer nº 1, de 2018 (CM MPV nº 843, de 2018), que conclui pelo PLV nº 27, de 2018.

Esclareço a Vossa Excelência que o texto da matéria foi disponibilizado, em meio digital, por intermédio do autenticador no sítio dessa Casa.

Atenciosamente,


Senador Eunício Oliveira
Presidente da Mesa do Congresso Nacional

Secretaria-Geral da Mesa Senado 25/10/2018 12:43
Ofício: 4553 Ass.: J. M. G. L. P. 19/10/2018
CN



CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória N° 843**, de 2018, que *"Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas."*

PARLAMENTARES	EMENDAS N°S
Deputado Federal Subtenente Gonzaga (PDT/MG)	001
Deputado Federal André Figueiredo (PDT/CE)	002; 003
Deputado Federal Vanderlei Macris (PSDB/SP)	004
Deputado Federal Pauderney Avelino (DEM/AM)	005
Deputado Federal Vinicius Gurgel (PR/AP)	006
Deputado Federal Aelton Freitas (PR/MG)	007
Deputado Federal Covatti Filho (PP/RS)	008; 009
Deputado Federal Herculano Passos (MDB/SP)	010; 019
Deputado Federal Osvaldo Mafra (SD/SC)	011
Deputado Federal Danrlei de Deus Hinterholz (PSD/RS)	012
Deputado Federal Daniel Coelho (PPS/PE)	013
Deputado Federal Evandro Gussi (PV/SP)	014
Deputado Federal Arnaldo Jardim (PPS/SP)	015; 016
Deputado Federal Fernando Coelho Filho (DEM/PE)	017; 018
Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	020
Senador Acir Gurgacz (PDT/RO)	021
Deputado Federal Renato Molling (PP/RS)	022
Deputado Federal Alexandre Leite (DEM/SP)	023
Senador Armando Monteiro (PTB/PE)	024; 025; 026; 027; 080; 081
Deputado Federal Valdir Colatto (MDB/SC)	028
Deputado Federal Thiago Peixoto (PSD/GO)	029
Deputado Federal Vitor Lippi (PSDB/SP)	030
Deputado Federal Zé Silva (SD/MG)	031
Deputado Federal Alfredo Kaefer (PP/PR)	032; 033; 034; 035; 036; 037; 038; 039; 049
Deputado Federal Paulo Foletto (PSB/ES)	040

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Deputado Federal Augusto Coutinho (SD/PE)	041; 042; 043; 044; 045
Deputado Federal Orlando Silva (PCdoB/SP)	046; 047; 048; 051
Deputado Federal Newton Cardoso Jr (MDB/MG)	050
Deputado Federal Julio Lopes (PP/RJ)	052
Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	053; 054; 055; 056; 057; 058; 059; 060; 061; 062; 063; 064; 065; 066; 067; 068; 069; 070; 071; 072; 073; 074; 075; 079
Deputada Federal Luciana Santos (PCdoB/PE)	076; 077
Deputado Federal Sergio Vidigal (PDT/ES)	078

TOTAL DE EMENDAS: 81





CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 843

00001 ETIQUETA

DATA

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, de 2018

AUTOR

Dep. Subtenente Gonzaga - PDT

Nº PRONTUÁRIO

TIPO

1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 () MODIFICATIVA 4 (X) ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Incluem-se na MPV 843, de 2018, os artigos 2º-A e 2º-B, com as seguintes redações:

"Art. 2º-A O *caput* art. 72 da Lei nº 8.383, de 30 de dezembro de 1991 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 72 Ficam isentas do IOF as operações de financiamento para a aquisição de automóveis de passageiros fabricados no território nacional de até 127 HP de potência bruta (SAE) e os veículos híbridos e elétricos, quando adquiridos por:

....."(NR)

Art.2º-B O *caput* do art. 1º da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º Ficam isentos do Imposto Sobre Produtos Industrializados – IPI os automóveis de passageiros de fabricação nacional, equipados com motor de cilindrada não superior a dois mil centímetros cúbicos, de no mínimo quatro portas inclusive a de acesso ao bagageiro, movidos a combustíveis de origem renovável, sistema reversível de combustão ou híbrido e elétricos, quando adquiridos por:

....."(NR)

JUSTIFICATIVA

A MP 843/18 cria o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e disciplina incentivos para o setor automotivo do País.

Este diploma legal subdivide-se em quatro Capítulos, contudo, nos chamou a atenção o seu **primeiro capítulo** (art. 1º ao 6º) que prevê no seu art. 2º, o seguinte:

"Art. 2º O Poder Executivo federal poderá reduzir as alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI para os veículos de que trata o caput do art. 1º em:

I - até dois pontos percentuais para os veículos que atenderem a requisitos específicos de eficiência energética; e

II - até um ponto percentual para os veículos que atenderem a requisitos específicos de desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção.

§ 1º Observado o disposto no § 2º, a redução de alíquota de que trata o inciso II do caput poderá ser concedida somente ao veículo cuja alíquota de IPI aplicável já tenha sido reduzida, nos termos do inciso I do caput, em, no mínimo, um ponto percentual.

§ 2º O somatório das reduções de alíquotas de que tratam os incisos I e II do caput fica limitado a dois pontos percentuais.

§ 3º Na redução de alíquotas de que trata este artigo, será concedido aos bens importados tratamento não menos favorável que o concedido aos bens similares de origem nacional."

Ou seja, percebe-se que a MP pretende impulsionar a venda dos veículos que atenderem a requisitos específicos de eficiência energética, pois a pessoa jurídica habilitada no programa poderá deduzir do IRPJ e da CSLL devidos, o valor correspondente à aplicação da alíquota e adicional do IRPJ e da alíquota da CSLL **sobre até 30% dos dispêndios realizados no país**, no próprio período de apuração, desde que sejam classificáveis como despesas operacionais pela legislação do IRPJ e aplicados em: pesquisa e desenvolvimento.

Assim, entendemos juridicamente cabível, também, a estipulação de benefícios com este mesmo desiderato direcionado aos taxistas que adquirirem carros elétricos ou híbridos. Este foi o clamor que chegou até nós por meio de representantes do Grupo de Associados Taxistas Auxiliares e Permissionários – GATAP BRASIL, que pleiteiam políticas afirmativas por parte da União, para poderem se contrapor as novas tecnologias, como os aplicativos, através de oferecimento de melhores serviços aos usuários dos serviços por eles prestados, como uma forma de minorar esta questão que vem tirando o sono de milhares chefes de família que dependem do taxi para sustenta-las.

E mais. Com a aprovação da presente emenda haverá um aumento da venda dos carros híbridos, que são mais ecologicamente corretos, incrementando a fabricação destes no Brasil, gerando muito mais receita do que a diminuição desta, em razão da possibilidade da isenção de IOF e IPI, nos mesmos moldes já concedidos para outras categorias de veículos, para a aquisição dos carros híbridos por taxistas.

Razão pela qual, peço apoio na incorporação no PLV dos arts. 2º-A e 2º-B conforme por mim proposto.

Assinatura

Dep. Subtenente Gonzaga
Brasília, de junho de 2018.



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 843

00002 ETIQUETA

DATA

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, de 2018

AUTOR

Dep. André Figueiredo - PDT

Nº PRONTUÁRIO

TIPO

1 (x) SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 () MODIFICATIVA 4 () ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Suprima-se os artigos 11 e 12 da Medida Provisória nº 843/2018.

JUSTIFICATIVA

A MPV nº 843 de 2018, publicada em 05/07/2018, estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas.

O programa tem como público-alvo o setor automotivo: montadoras e importadores de veículos, fabricantes de autopeças, e os trabalhadores do setor. Os subsídios e créditos tributários serão repassados ao setor. **Não haverá nenhum repasse dos subsídios aos preços de venda de veículos e a sociedade terá que arcar com as vantagens tributárias do programa**, concedidas às grandes montadoras.

Seus artigos 11 e 12 propõem incentivos ao setor, nos seguintes termos: a pessoa jurídica habilitada no programa poderá deduzir do IRPJ e da CSLL devidos, o valor correspondente à aplicação da alíquota e adicional do IRPJ e da alíquota da CSLL sobre até 30% dos dispêndios realizados no país, no próprio período de apuração, desde que sejam classificáveis como

despesas operacionais pela legislação do IRPJ e aplicados em: pesquisa e desenvolvimento (ambas nas hipóteses do art. 11).

Ocorre que o país passa por grave crise fiscal, tendo que cortar gastos, inclusive em sua própria estrutura de funcionamento. Além disso, entende-se que tais benefícios são extremamente danosos às contas públicas, num contexto de extrema fragilidade fiscal do país e concede estes incentivos fiscais para uma indústria que **absolutamente não os necessita**, sendo uma das mais lucrativas e com maior diferença entre preço de custo e de venda de seus produtos.

Corroborando ainda mais, vejamos que no próprio artigo 12 da presente Medida Provisória, fica patente a quantidade de incentivos já existentes, *in verbis*:

“Art. 12. Os benefícios fiscais de que trata o art. 11 não excluem os benefícios previstos no Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967, na Lei nº 8.248, de 23 de outubro de 1991, no art. 11-B da Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, no art. 1º da Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, no regime especial de tributação de que trata o art. 56 da Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001, e na Lei nº 11.196, de 21 de novembro de 2005”.

E se não fosse suficiente, ainda ocorre um **grave problema** em relação ao enquadramento dos incentivos previstos na Medida Provisória ao artigo 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal, que assim dispõe:

“Art. 14. A concessão ou ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária da qual decorra renúncia de receita deverá estar acompanhada de estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, atender ao disposto na lei de diretrizes orçamentárias e a pelo menos uma das seguintes condições:

I - demonstração pelo proponente de que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária, na forma do art. 12, e de que não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo próprio da lei de diretrizes orçamentárias;

II - estar acompanhada de medidas de compensação, no período mencionado no caput, por meio do aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição.

§ 1º A renúncia compreende anistia, remissão, subsídio, crédito presumido, concessão de isenção em caráter não geral, alteração de alíquota ou modificação de base de cálculo que implique redução discriminada de tributos ou contribuições, e outros benefícios que correspondam a tratamento diferenciado.

§ 2º Se o ato de concessão ou ampliação do incentivo ou benefício de que trata o caput deste artigo decorrer da condição contida no inciso II, o benefício só entrará em vigor quando implementadas as medidas referidas no mencionado inciso.

§ 3º O disposto neste artigo não se aplica:

I - às alterações das alíquotas dos impostos previstos nos incisos I, II, IV e V do art. 153 da Constituição, na forma do seu § 1º;

II - ao cancelamento de débito cujo montante seja inferior ao dos respectivos custos de cobrança”

Por fim, incorre em inconstitucionalidade, na forma do artigo 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, que diz:

“A proposição legislativa que crie ou altere despesa obrigatória ou renúncia de receita deverá ser acompanhada da estimativa do seu impacto orçamentário e financeiro”.

Diante do exposto, a presente emenda propõe que seja suprimido o texto que trata dos incentivos tributários à indústria automotiva.

Assim, considerando a importância dessa medida, solicito o apoio dos nobres pares para a aprovação da presente emenda.

Assinatura

DEP. André Figueiredo
Brasília, de julho de 2018.



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 843

00003 ETIQUETA

DATA

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, de 2018

AUTOR

Dep. André Figueiredo - PDT

Nº PRONTUÁRIO

TIPO

1 (x) SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 () MODIFICATIVA 4 () ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Suprima-se o § 4º do artigo 1º da Medida Provisória nº 843/2018.

JUSTIFICATIVA

A MPV nº 843 de 2018, publicada em 05/07/2018, estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas.

O programa tem como público-alvo o setor automotivo: montadoras e importadores de veículos, fabricantes de autopeças, e os trabalhadores do setor. Os subsídios e créditos tributários serão repassados ao setor. **Não haverá nenhum repasse dos subsídios aos preços de venda de veículos e a sociedade terá que arcar com as vantagens tributárias do programa**, concedidas às grandes montadoras.

Além disso, contribui para sucatear a indústria nacional, na medida em que concede aos bens importados, de que trata, tratamento não menos favorável que o concedido aos bens similares de origem nacional.

Diante do exposto, a presente emenda propõe que seja suprimido o texto que retira da indústria nacional condições favoráveis de competitividade.

Assim, considerando a importância dessa medida, solicito o apoio dos nobres pares para a aprovação da presente emenda.

Assinatura

DEP. André Figueiredo
Brasília, de julho de 2018.

EMENDA À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 5 DE JULHO DE 2018

Altera a Lei nº 13.496, de 24 de outubro de 2017, que institui o Programa Especial de Regularização Tributária – Pert na Secretaria da Receita Federal do Brasil e na Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional.

Fica acrescido ao art. 11 da Lei nº 13.496, de 24 de outubro de 2017, o § 2º, com a seguinte redação:

Art. 11

§ 1º

§ 2º Não será computada na apuração da base de cálculo do Imposto de Renda, da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido, da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS a parcela equivalente à redução do valor das multas, juros de mora e encargo legal em decorrência da aplicação desta Lei.

JUSTIFICATIVA

É possível e até provável que os contribuintes não tenham percebido que a Medida Provisória nº 783, de 31 de maio de 2017, não excluiu do cômputo do cálculo do Imposto de Renda (IRPJ), da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS, a parcela equivalente à redução do valor das multas, juros de mora e encargo legal em decorrência da adesão ao Programa Especial de Regularização Tributária – PERT, ao contrário do que ocorreu com todos os programas de regularização fiscal (REFIS).

Na tramitação do Projeto de Conversão da referida MP nº 783/2017 (PLV nº 23/2017), a Comissão Especial especialmente designada pelas mesas das Casas do Congresso Nacional, houve por bem corrigir a omissão e com isso evitar que os contribuintes aderentes ao PERT fossem violentamente onerados com a incidência do Imposto de Renda sobre o benefício fiscal previsto no programa. Com isso, evitava-se o absurdo de permitir que o Erário “tirasse com uma mão a desoneração dada pela outra”. Com efeito, essa imprescindível ressalva estava no § 2º do art. 12 do Projeto de Conversão nº 23, de 2017 (MP nº 783, de 2017).

“Art. 12

.....

§ 2º Não será computada na apuração da base de cálculo do imposto de renda, da CSLL, da Contribuição para o PIS/PASEP e da Cofins a parcela equivalente à redução do valor das multas, dos juros e encargo legal.

.....

Correu que, o Presidente da República, ao vetar o art. 12 do referido Projeto de Lei de Conversão nº 23, de 2017, levou junto o seu § 2º e, com isso, suprimindo a emenda colocada, com indiscutível propriedade, pelo Relator e aprovada pelo plenário da Comissão Especial. Ou seja, a MPV assim sancionada como Lei nº 13.496, de 24 de outubro de 2017, acabou sendo promulgada e publicada com o texto incompleto, sem a ressalva do não câmputo, “na apuração da base de cálculo do Imposto de Renda, da CSLL, do PIS/PASEP e da Cofins, da parcela equivalente à redução do valor da multa, dos juros e encargo legal”

Vale ressaltar que, nos programas de Recuperação Fiscal (REFIS) anteriores, como o da Lei nº 11.941, de 27 de maio de 2009 (parágrafo único do art. 4º) e da Lei nº 13.043, de 13 de novembro de 2014 (§ 16 do art. 42), houve a ressalva mencionada, por iniciativa do próprio Poder Executivo, o que comprova que não estava no escopo do veto do art. 12 do PLV nº 23, de 2017, o seu parágrafo 2º. Este acabou sendo, na verdade, “arrastado” pelo veto do artigo como um todo.

Por todo o exposto, faz-se necessária a correção do lamentável equívoco ocorrido na sanção do mencionado Projeto de Lei de Conversão nº 23, de 2017, relativo à Medida Provisória nº 783, de 31 de maio de 2017, que instituiu o Programa Especial de Regularização Tributária – PERT.

Sala das Comissões, julho de 2018.

Deputado VANDERLEI MACRIS
(PSDB/SP)



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição Medida Provisória nº 843, de 2018
-------------	---

autor Dep. Pauderney Avelino – Democratas/AM	Nº do prontuário
---	-------------------------

1 Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa	4. X Aditiva	5. Substitutiva global
--------------	-----------------	-----------------	--------------	------------------------

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
---------------	---------------	------------------	---------------	---------------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se, onde couber, o seguinte artigo à Medida Provisória nº 843, de 2018:

Art. 1º Os arts. 7º e 9º do Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 7º.....
.....

§ 13. O tratamento tributário estabelecido no caput e nos §§ 4º e 9º, aplicáveis às posições 8711 a 8714, se estendem aos quadriciclos e triciclos e respectivas partes e peças, independentemente do código NCM.

§ 14. Ficam convalidados os atos administrativos praticados com relação aos produtos citados no § 13., desde que exista prévia aprovação do projeto pelo Conselho de Administração da Suframa.

.....

Art. 9º
.....

§ 2º A isenção de que trata este artigo não se aplica às mercadorias referidas no § 1º do art. 3º deste decreto-lei, excetuados os quadriciclos e triciclos e respectivas partes e peças. ”

.....

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem como objetivo assegurar a igualdade de tratamento aos quadriciclos e triciclos àquele deferido às motocicletas (incluindo os ciclomotores) e outros ciclos equipados com motor auxiliar, assim classificados na Posição 8711 da Nomenclatura Comum do Mercosul.

Isso porque, em alteração recente, os quadriciclos e triciclos mudaram o enquadramento para a Posição 8703.21 (automóveis de passageiros e outros veículos automóveis principalmente concebidos para transporte de pessoas, incluindo os veículos de uso misto (station wagons) e os automóveis de corrida). Esse novo enquadramento provocou uma elevação de carga tributária para a produção de referidos bens.

Contudo, é imprescindível evitar a ocorrência de novos custos no processo industrial, cujos projetos foram inicialmente aprovados, devido a atos estranhos à decisão empresarial. Trata-se de garantir a segurança jurídica para o setor industrial, de forma que alterações posteriores exigidas pelo governo não impliquem em majoração de custos ou, ao menos, que o impacto seja mitigado. Tudo em prol da sociedade, uma vez que sempre será o consumidor final que arcará com a elevação da carga tributária.

Ante o exposto, e tendo em vista a importância social de que se reveste a matéria proposta, gostaria de poder contar com o apoio dos nobres Pares para a incorporação desta emenda ao texto do Projeto de Lei de Conversão desta Medida Provisória.

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 843
00006 ETIQUETA

DATA
10/07/2018

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, de 2018

AUTOR
Deputado Vinícius Gurgel

Nº
PRONTUÁRIO

TIPO
1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 () MODIFICATIVA 4 (X) ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

O artigo 3º da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, passa a vigorar acrescida do seguinte parágrafo 2º:

“Art. 3º.

.....
§2º A importação sem o acréscimo da multa compensatória prevista no caput de veículos automotores por empresas sem o ato de registro de compromissos fica limitada a 2 (duas) unidades da mesma marca/modelo/versão até um máximo de 20 (vinte) unidades por importador por ano”.

Justificativa

A Medida Provisória nº 843/2018, que instituiu o Programa Rota 2030 e os requisitos para a comercialização e importação de veículos no Brasil, possui, em uma primeira leitura, incompatibilidade com o sistema normativo, originada das seguintes premissas:

- a. Criação de uma multa compensatória para a importação de veículos, sem a observância de qualquer limite quantitativo, fato que ofende o inciso IV do artigo 170 da Constituição Federal de 1988;

- b. Criação de um tributo travestido de multa compensatória que, por sua, vez, tem base de cálculo semelhante à do ICMS-Importação¹, além do seu caráter confiscatório²; e
- c. Incompatibilidade com os limites instituídos na legislação interna do DENATRAN (Portaria DENATRAN nº 190/09) e do IBAMA (Portaria IBAMA nº 86/1996).

Em que pese a necessidade de o Brasil adequar a sua indústria automobilística aos parâmetros internacionais, a nova regulamentação ofende a livre iniciativa econômica, configurando norma de caráter protecionista.

Permanece, assim, a ofensa à isonomia anteriormente existente no Programa Inovar-Auto, que foi alvo de contestação perante a Organização Mundial do Comércio – OMC. Naquela oportunidade, o questionamento se deu quanto à limitação do número de importações. Desta feita, apesar de inexistirem limitações, está evidente o aumento de carga tributária por meio da criação de multa compensatória.

Em nosso entendimento, o novo programa deve ser compatível com a estrutura normativa prevista no ordenamento brasileiro, especialmente no que tange às normas do IBAMA e do DENATRAN, que preveem limites razoáveis (importação de 2 veículos de idênticas marca/modelo/versão) por empresas que não sejam as importadoras vinculadas aos fabricantes.

No Brasil, já existem inúmeras barreiras ao comércio exterior de veículos automotores, como a vedação à importação de veículos usados (com menos de 30 anos de uso). A nova barreira impede que importadores autônomos ou pessoas físicas realizem a importação de veículo automotor sem o pagamento da multa compensatória prevista no artigo 3º, parágrafo único, da MPV nº 843/2018.

Ante o exposto, contamos com o apoio dos nobres pares a fim de que seja incluído um parágrafo no artigo 3º da referida Medida Provisória, com vistas a permitir que empresas sem o ato de registro de compromisso importem, por ano, sem o ônus da multa compensatória, até 2 (duas) unidades da mesma marca/modelo/versão, limitadas a 20 (vinte) unidades por ano.

Deputado Vinícius Gurgel
PR/ AP

¹ Art. 13, V, da Lei Complementar nº 87/96.

² A multa compensatória prevista corresponde ao percentual de 36,8% do Valor Aduaneiro. Percentual superior, inclusive, ao limite legal imposto para a alíquota do Imposto de Importação – 30% (art. 3º, §1º da Lei nº 3.244/1957)

**COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 5 DE JULHO DE 2018**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 5 DE JULHO DE 2018.

Inclui parágrafo no artigo 3º para permitir que empresas sem o ato de registro de compromisso importem, por ano, sem o ônus da multa compensatória, até duas unidades da mesma marca/modelo/versão, limitadas a vinte unidades por ano.

EMENDA N.º

O artigo 3º da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, passa a vigorar acrescida do seguinte parágrafo 2º:

“Art. 3º.

.....
.....
.....

§2º A importação sem o acréscimo da multa compensatória prevista no caput de veículos automotores por empresas sem o ato de registro de compromissos fica limitada a 2 (duas) unidades da mesma marca/modelo/versão até um máximo de 20 (vinte) unidades por importador por ano”.

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 843/2018, que instituiu o Programa Rota 2030 e os requisitos para a comercialização e importação de veículos no Brasil, possui, em uma primeira leitura, incompatibilidade com o sistema normativo, originada das seguintes premissas:

- a. Criação de uma multa compensatória para a importação de veículos, sem a observância de qualquer limite quantitativo, fato que ofende o inciso IV do artigo 170 da Constituição Federal de 1988;
- b. Criação de um tributo travestido de multa compensatória que, por sua, vez, tem base de cálculo semelhante à do ICMS-Importação¹, além do seu caráter confiscatório²; e
- c. Incompatibilidade com os limites instituídos na legislação interna do DENATRAN (Portaria DENATRAN nº 190/09) e do IBAMA (Portaria IBAMA nº 86/1996).

¹ Art. 13, V, da Lei Complementar nº 87/96.

² A multa compensatória prevista corresponde ao percentual de 36,8% do Valor Aduaneiro. Percentual superior, inclusive, ao limite legal imposto para a alíquota do Imposto de Importação – 30% (art. 3º, §1º da Lei nº 3.244/1957)

Em que pese a necessidade de o Brasil adequar a sua indústria automobilística aos parâmetros internacionais, a nova regulamentação ofende a livre iniciativa econômica, configurando norma de caráter protecionista.

Permanece, assim, a ofensa à isonomia anteriormente existente no Programa Inovar-Auto, que foi alvo de contestação perante a Organização Mundial do Comércio – OMC. Naquela oportunidade, o questionamento se deu quanto à limitação do número de importações. Desta feita, apesar de inexistirem limitações, está evidente o aumento de carga tributária por meio da criação de multa compensatória.

Em nosso entendimento, o novo programa deve ser compatível com a estrutura normativa prevista no ordenamento brasileiro, especialmente no que tange às normas do IBAMA e do DENATRAN, que preveem limites razoáveis (importação de 2 veículos de idênticas marca/modelo/versão) por empresas que não sejam as importadoras vinculadas aos fabricantes.

No Brasil, já existem inúmeras barreiras ao comércio exterior de veículos automotores, como a vedação à importação de veículos usados (com menos de 30 anos de uso). A nova barreira impede que importadores autônomos ou pessoas físicas realizem a importação de veículo automotor sem o pagamento da multa compensatória prevista no artigo 3º, parágrafo único, da MPV nº 843/2018.

Ante o exposto, contamos com o apoio dos nobres pares a fim de que seja incluído um parágrafo no artigo 3º da referida Medida Provisória, com vistas a permitir que empresas sem o ato de registro de compromisso importem, por ano, sem o ônus da multa compensatória, até 2 (duas) unidades da mesma marca/modelo/versão, limitadas a 20 (vinte) unidades por ano.

Sala da Comissão, em 10 de julho de 2018.

AELTON FREITAS
Deputado Federal PR-MG



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

Data
11/07/2018

Proposição
Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018 (Dou de 6 de julho de 2018)

Autor
Poder Executivo

nº do prontuário

1 Supressiva 2. substitutiva 3. modificativa 4. X aditiva 5. Substitutivo global

Página 1/1

Artigo

Parágrafo

Inciso

Alíneas

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se o parágrafo único ao art. 7º:

Parágrafo único. O Programa Rota 2030 Mobilidade e Logística será composto de três ciclos quinquenais, cujas metas de desempenho para cada ciclo serão definidas antes do final do ciclo em curso, compreendendo os seguintes períodos:

I - primeiro ciclo: de 1º de agosto 2018 a 31 de julho de 2023;

II - segundo ciclo: de 1º de agosto de 2023 a 31 de julho 2028; e

III - terceiro ciclo: de 1º de agosto de 2028 a 31 de julho de 2033.

JUSTIFICATIVA

Uma das principais diretrizes que norteou as discussões e formatação do Programa Rota 2030 desde o início foi a previsibilidade, pois isto oferece às empresas a possibilidade de planejar investimentos de forma adequada, com segurança jurídica, visando às exigências de melhoria de eficiência energética e do incremento de equipamentos de segurança veicular nos anos que virão.

Vale ressaltar ainda que a indústria automobilística trabalha sempre no longo prazo, considerando que o desenvolvimento dos projetos de veículos pode durar até 5 anos desde seu início até a entrada efetiva do produto no mercado. Quando há uma mudança de regra ao longo do caminho, todo um projeto pode ser prejudicado ou onerado inesperadamente e por esta razão o Rota 2030 foi pensado com uma visão de 15 anos, divididos em três ciclos quinquenais.

O Programa Rota 2030 representa esta visão de longo prazo, em linha com os compromissos mais amplos firmados pelo Brasil na Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas de 2015 (COP-21) de redução de 43% dos níveis de gases de efeito estufa até 2030. Possui ainda forte sinergia com o RenovaBio, que prevê o fortalecimento dos biocombustíveis na matriz energética brasileira, considerando o desenvolvimento de veículos que utilizarão os biocombustíveis de forma mais eficiente

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
11/07/2018

Proposição
Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018 (Dou de 6 de julho de 2018)

Autor
Poder Executivo

nº do prontuário

1 Supressiva 2. substitutiva 3. X modificativa 4. aditiva 5. Substitutivo global

Página 1/1

Artigo

Parágrafo

Inciso

Alíneas

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao do artigo 29 a seguinte redação:

Art. 29 Os benefícios de que trata esta Medida Provisória poderão ser usufruídos pelo prazo de quinze anos, devendo o Poder Executivo publicar antes do final de cada ciclo, conforme disposto no art. 7º, as metas base e beneficiada dos requisitos de que tratam os arts. 1º e 10.

JUSTIFICATIVA

Uma das principais diretrizes que norteou as discussões e formatação do Programa Rota 2030 desde o início foi a previsibilidade, pois isto oferece às empresas a possibilidade de planejar investimentos de forma adequada, com segurança jurídica, visando às exigências de melhoria de eficiência energética e do incremento de equipamentos de segurança veicular nos anos que virão.

Vale ressaltar ainda que a indústria automobilística trabalha sempre no longo prazo, considerando que o desenvolvimento dos projetos de veículos pode durar até 5 anos desde seu início até a entrada efetiva do produto no mercado. Quando há uma mudança de regra ao longo do caminho, todo um projeto pode ser prejudicado ou onerado inesperadamente e por esta razão o Rota 2030 foi pensado com uma visão de 15 anos, divididos em três ciclos quinquenais.

O Programa Rota 2030 representa esta visão de longo prazo, em linha com os compromissos mais amplos firmados pelo Brasil na Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas de 2015 (COP-21) de redução de 43% dos níveis de gases de efeito estufa até 2030. Possui ainda forte sinergia com o RenovaBio, que prevê o fortalecimento dos biocombustíveis na matriz energética brasileira, considerando o desenvolvimento de veículos que utilizarão os biocombustíveis de forma mais eficiente.

PARLAMENTAR



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA
11/07/2018

MEDIDA PROVISÓRIA 843, DE 2018

TIPO

1 ☐ SUPRESSIVA 2 ☐ AGLUTINATIVA 3 ☐ SUBSTITUTIVA 4 ☒ MODIFICATIVA
5 ☐ ADITIVA

AUTOR
DEPUTADO HERCULANO PASSOS

PARTID
O
MDB

UF
SP

PÁGIN
A

Dê-se ao caput do art. 11 da Media Provisória 843, de 2018, a seguinte redação:

Art 11. A pessoa jurídica habilitada no Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística poderá deduzir do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas - IRPJ e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido - CSLL devidos, o valor correspondente à aplicação da alíquota e adicional do IRPJ e da alíquota da CSLL sobre até sessenta por cento dos dispêndios realizados no País, no próprio período de apuração, desde que sejam classificáveis como despesas operacionais pela legislação do IRPJ e aplicados em:

JUSTIFICATIVA

O mundo passa por uma transformação muito rápida da mobilidade, com mudança do comportamento dos consumidores, da sustentabilidade, da eletrificação veicular, da direção autônoma, do papel dos veículos no transporte e do senso de utilização e propriedade dentro da cultura do compartilhamento.

Todos os países no mundo estão de olho nestas transformações e promovem medidas de estímulo à pesquisa e desenvolvimento (P&D). Isto ocorre porque a realização de P&D gera conhecimento, abre oportunidade para criação de tecnologia nacional, cria espaço para localização de tecnologia e favorece a capacitação profissional e formação acadêmica para desenvolver o profissional do futuro. Os Governos possuem papel indutor fundamental neste cenário.

Adicionalmente, o Brasil firmou compromisso na Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas de 2015, realizada em Paris, de redução de 43% dos níveis de gases de efeito estufa até 2030. Para atingir a meta, o País precisará realizar maciços investimentos em novas tecnologias, que

considerem inclusive o grande potencial brasileiro na área dos biocombustíveis – neste contexto, o recém-aprovado RenovaBio possui sinergia muito forte com a nova política industrial automotiva.

Além disso, os fabricantes de veículos com unidades fabris no Brasil estão presentes no mundo todo e farão investimentos em P&D no local onde for mais competitivo. Sem um apoio adequado, que torne o País mais atrativo do ponto de vista da competitividade, aportes tendem a ser feitos no exterior e o Brasil deixará de gerar inovação para ser apenas um grande mercado.

Importante esclarecer que, pelo texto da Medida Provisória, o benefício proposto de 30% de desconto no Imposto de Renda Pessoa Jurídica (IRPJ) e Contribuição Social sobre Lucro Líquido (CSLL), quando aplicado às alíquotas a que se referem (34%), correspondem efetivamente a um desconto de 10,2% sobre os dispêndios realizados em P&D. Assim, a cada 10 reais de investimento em P&D, a empresa teria 1 real de benefício a ser deduzido no imposto a pagar.

Devido à grande necessidade de investimentos em P&D para fazer frente aos desafios tecnológicos mencionados, entende-se que o valor mais adequado para o benefício seria de 60%, que aplicado às alíquotas de IRPJ e CSLL resultariam em um desconto de cerca de 20%. Em outras palavras, para cada 10 reais investidos em P&D a empresa teria 2 reais de benefício.

Considerando os argumentos expostos e a necessidade de melhoria da competitividade para manter o Brasil como um dos poucos países com centros de P&D, justifica-se a alteração proposta.

DATA

11/07/2018

ASSINATURA



CONGRESSO NACIONAL

MPV 843
00011

EMENDA À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 2018

Autor Deputado Osvaldo Mafra	Partido Solidariedade
--	---------------------------------

1. __ Supressiva 2. ____ Substitutiva 3. __ Modificativa 4. X Aditiva

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA ADITIVA Nº

Inclua-se, onde couber, na Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018 o seguinte art.:

“Art. XX Os incentivos ou benefícios de natureza tributária concedidos por esta Lei devem conter metas anuais de desempenho, bem como o estabelecimento de critérios objetivos para avaliação anual da eficiência do Programa Rota 2030.

§ 1º O Tribunal de Contas da União, no âmbito de suas competências, avaliará anualmente, de forma objetiva, no prazo de sessenta dias do encerramento do exercício, o atingimento das metas do programa.

§ 2º O não atingimento das metas por dois anos consecutivos ou três anos intercalados, comprovado por parecer elaborado pelo Tribunal de Contas da União, ensejará a recomendação ao Congresso Nacional para a extinção do programa.”

JUSTIFICAÇÃO

A emenda em questão tem o objetivo de incluir no Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, metas anuais de desempenho, bem como o

estabelecimento de critérios objetivos, com o intuito de avaliar sua eficiência.

O Programa busca ampliar a inserção global da indústria automotiva brasileira através da exportação de veículos e autopeças. Tem como pressupostos os princípios de sustentabilidade ambiental e cidadania, além de servir de estímulo à pesquisa e desenvolvimento.

Em que pese sua relevância e boa intenção, o Rota 2030 concede alguns benefícios às indústrias automotivas, a saber: a possibilidade de redução da alíquota do IPI para os veículos que atenderem a requisitos específicos de eficiência energética ou desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção; a possibilidade de dedução, por pessoa jurídica habilitada no programa, do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) devidos, do valor correspondente à aplicação da alíquota e adicional do IRPJ e da alíquota da CSLL sobre até 30% dos dispêndios realizados no país, desde que classificáveis como despesas operacionais pela legislação do IRPJ e aplicados em pesquisa e desenvolvimento; e, por fim, a instituição do regime tributário para importação de autopeças sem capacidade de produção nacional equivalente, com a isenção do imposto de importação.

A concessão de benefícios, sem o estabelecimento de metas de desempenho, pode colocar em risco o equilíbrio orçamentário e perpetuar distorções tributárias, caso o programa seja mal elaborado ou ineficiente.

Nesse sentido, instrumentos para avaliação da eficiência do Rota 2030 são fundamentais para verificar se a relação custo-benefício é positiva para o país. Roga-se, portanto, aos nobres pares, pela aprovação da presente emenda.

Diante do exposto solicitamos a aprovação da emenda em tela.

ASSINATURA

Dep. OSVALDO MAFRA
Solidariedade/SC

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA
10/07/2018

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 2018

TIPO

1 [] SUPRESSIVA 2 [] AGLUTINATIVA 3 [] SUBSTITUTIVA 4 [] MODIFICATIVA 5 [x] ADITIVA

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DANRLEI DE DEUS HINTERHOLZ	PSD	RS	

Art. 1º Inclua-se o disposto abaixo, renumerando o art. 2º e demais da MP nº 843, de 5 de julho de 2018:

“Art. 2º Os requisitos descritos no art. 1º deverão considerar período de transição que leve à proibição integral, a partir de 1º de janeiro de 2040, da comercialização, em todo o território nacional, de automóveis novos, produzidos no país ou não, movidos exclusivamente a combustão.

Parágrafo único. A transição disposta no Caput deverá seguir o seguinte cronograma:

I - A partir de 1º de janeiro de 2025, no máximo 80% da frota de automóveis comercializada e/ou importada poderá ser movida exclusivamente a combustão;

II - A partir de 1º de janeiro de 2030, no máximo 60% da frota de automóveis comercializada e/ou importada poderá ser movida exclusivamente a combustão;

III - A partir de 1º de janeiro de 2035, no máximo 30% da frota de automóveis comercializada e/ou importada poderá ser movida exclusivamente a combustão;

IV - A partir de 1º de janeiro de 2040, 100% da frota de automóveis comercializada e/ou importada não poderá ser movida exclusivamente a combustão”. (NR)

Art. 2º Incluem-se os §4º e §5º, no art. 2º da MP nº 843, de 5 de julho de 2018:

Art. 2º
.....

§ 4º O Poder Executivo deverá estabelecer alíquotas inferiores do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI, sobre os veículos com propulsão híbrida ou elétricos com relação àquela aplicada aos automóveis movidos exclusivamente a combustão.

§ 5º Os automóveis elétricos deverão ter alíquota inferior do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI à aplicada aos automóveis híbridos. ” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Está em curso nos países desenvolvidos processo de substituição dos veículos que utilizem combustíveis fósseis, por veículos que utilizem fontes alternativas de energia, como os veículos elétricos.

Além dos aspectos de eficiência energética, muito superior nos veículos elétricos com relação aos similares movidos por motores a combustão (ciclos Otto, Diesel, Wankel, etc.), a alternativa dos veículos elétricos também é muito mais neutra no que se refere ao impacto ambiental.

Nesse sentido, a presente Emenda visa alinhar o país ao debate e às práticas internacionais de produção e utilização de veículos elétricos restringindo, de forma gradual e escalonada, a importação e a comercialização de veículos que utilizam combustíveis fósseis como fonte de energia.

10/07/2018

DATA

ASSINATURA

**COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 843, DE 5 DE JULHO DE 2018**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 5 DE JULHO DE 2018.

Altera o parágrafo 2º e o parágrafo 3º do artigo 10 para permitir que empresas importadoras sem vínculo direto com o fabricante possam se habilitar ao Rota 2030, desde que cumpridos os demais requisitos técnicos elencados na Medida Provisória.

EMENDA N.º

O artigo 10 da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 10.

.....
.....
.....

§2º A empresa interessada em habilitar-se ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística deverá comprovar estar formalmente autorizada a realizar, no território nacional, as atividades de prestação de serviços de assistência técnica, por rede própria, ou de terceiros a ela vinculados por contrato de prestação de serviços apresentado no ato da habilitação e válido por período não inferior a 5 anos;

.....
.....
.....

§10º Não será exigida da empresa interessada em habilitar-se ao Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística qualquer vínculo com o fabricante, ou detentor da marca”.

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 843/2018, que instituiu o Programa Rota 2030 e os requisitos para a comercialização e importação de veículos no Brasil, possui, em uma primeira leitura, incompatibilidade com o sistema normativo, originada das seguintes premissas:

- a. Criação de um programa de incentivo à inovação restrito às empresas com vínculos com os fabricantes estrangeiros, em clara ofensa ao princípio da isonomia;
- b. Ofensa à livre iniciativa econômica, princípio constitucional, ao criar multa compensatória às empresas importadoras/fabricantes que não estejam vinculadas ao Programa¹; e
- c. Incompatibilidade com os limites instituídos na legislação interna do DENATRAN (Portaria DENATRAN nº 190/09) e do IBAMA (Portaria IBAMA nº 86/1996).

Em que pese a necessidade de o Brasil adequar a sua indústria automobilística aos parâmetros internacionais, a nova regulamentação ofende a isonomia e a livre iniciativa econômica, configurando norma de caráter protecionista.

Permanece, assim, a ofensa à isonomia anteriormente existente no Programa Inovar-Auto, que foi alvo de contestação perante a Organização Mundial do Comércio – OMC. Naquela oportunidade, o questionamento se deu quanto à limitação do número de importações. Desta feita, apesar de inexistirem limitações quantitativas, está evidente a criação de um ônus financeiro, por meio da multa compensatória, que inibe a atuação no mercado dos importadores que não possuem vínculo com o fabricante.

A exigência do vínculo com o fabricante, prevista na redação original do inciso II do parágrafo 2º do artigo 10 da MPV nº 843/2018 tabula caráter protecionista à norma que, a princípio, visa modernizar a indústria automotiva brasileira. É sabido e conhecido que as empresas que possuem vínculos com os fabricantes, seja para produzir em território nacional ou importar, são coligadas ou subsidiárias dos grandes grupos estrangeiros.

¹ A multa compensatória prevista corresponde ao percentual de 36,8% do Valor Aduaneiro. Percentual superior, inclusive, ao limite legal imposto para a alíquota do Imposto de Importação – 30% (art. 3º, §1º da Lei nº 3.244/1957)

A manutenção do dispositivo que exige tal vínculo, portanto, afastará do mercado as empresas brasileiras que não tenham vínculo com os fabricantes. Isso porque a multa compensatória caracteriza ônus financeiro impeditivo.

Em nosso entendimento, o novo programa deve ser compatível com a estrutura normativa prevista no ordenamento brasileiro, especialmente no que concerne aos princípios da isonomia e da livre concorrência, possibilitando a regular aplicação das leis de mercado.

No Brasil, já existem inúmeras barreiras ao comércio exterior de veículos automotores, como a vedação à importação de veículos usados (com menos de 30 anos de uso), bem como para a produção de veículos. A nova barreira impede que importadores autônomos ou pessoas físicas realizem a importação de veículo automotor sem o pagamento da multa compensatória prevista no artigo 3º, parágrafo único, da MPV nº 843/2018.

Ante o exposto, contamos com o apoio dos nobres pares a fim de que seja alterada a redação do inciso II do parágrafo 2º do artigo 10 da referida Medida Provisória, bem como excluído o inciso III e adicionado o parágrafo 2º-A, com vistas a permitir que empresas sem vínculo com o fabricante ou detentor da marca possa habilitar-se no Programa Rota 2030.

Sala das Sessões, em de de 2018.

Deputado **DANIEL COELHO**
PPS/PE



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

Data
11/07/2018

Proposição
Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018 (Dou de 6 de julho de 2018)

Autor
Poder Executivo

nº do prontuário

1 Supressiva 2. substitutiva 3. X modificativa 4. aditiva 5. Substitutivo global

Página 1/1

Artigo

Parágrafo

Inciso

Alíneas

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao §2º do artigo 25 a seguinte redação:

Art. 25.....
§1º.....

§ 2º Os dispêndios de que trata o **caput** deverão ser realizados até o último dia útil do terceiro mês-calendário posterior ao mês de realização das importações, contado o prazo a partir da data do desembaraço aduaneiro.

JUSTIFICATIVA

O art. 25 da Medida Provisória nº 843/2018 dispõe que, a isenção do imposto de importação das autopeças sem capacidade de produção nacional equivalente fica condicionada à realização de dispêndios em projetos e programas prioritários, conforme regulamento do Poder Executivo federal, em parceria com ICTs, entidades de ensino, empresas públicas, organizações sociais ou serviços sociais autônomos.

Em razão de o Poder Executivo poder elencar um leque de projetos e programas prioritários para destinação desse recurso, o prazo de dois meses entre o desembaraço aduaneiro e a realização do dispêndio é tempo curto para que as empresas definam a qual projeto ou programa destinarão os recursos e promovam o efetivo dispêndio, sendo três meses um prazo mais razoável.

PARLAMENTAR

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 5 DE JULHO DE 2018

Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas.

EMENDA ADITIVA Nº

(Dep. Arnaldo Jardim)

Acrescente-se no artigo 2º da Seção 1 “Dos Requisitos Obrigatórios”, do Capítulo I da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, o parágrafo 4º com a seguinte redação:

§ 4º Os veículos híbridos equipados com motor que utilize alternativa ou simultaneamente gasolina e álcool (*Flexible fuel engine*) devem ter um a redução de, no mínimo, três pontos percentuais na alíquota do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI em relação aos veículos convencionais, de classe e categoria similar, equipados com esse mesmo tipo de motor.

JUSTIFICAÇÃO

De acordo com o Decreto nº 9442, de 5 de julho de 2018, é possível a ocorrência de situações em que a alíquota do IPI para os veículos híbridos *flex* será igual ou maior do que definida para os veículos *flex* convencionais, não representando incentivo para a introdução do veículo híbrido *flex* no mercado nacional.

A presente emenda visa, portanto, corrigir essa situação e estabelecer um diferencial mínimo a ser obedecido pelo Poder Executivo que, de fato, apresente e incentive os fabricantes de veículos a introduzir a nova tecnologia no país.

Sala das Comissões, em de julho de 2018.

Deputado Arnaldo Jardim
PPS/SP

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 5 DE JULHO DE 2018

Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas.

EMENDA ADITIVA Nº

(Dep. Arnaldo Jardim)

Acrescente-se artigo 3º na Seção 1 “Dos Requisitos Obrigatórios”, do Capítulo I da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, renumerando os dispositivos seguintes, com a seguinte redação:

Art. 3º Fica estabelecido que os automóveis de passageiros e veículos de uso misto híbridos equipados com motor a álcool ou com motor que utilize alternativa ou simultaneamente gasolina e álcool (*flexible fuel engine*) terão as mesmas alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI que os veículos equipados exclusivamente com motor elétrico.

JUSTIFICAÇÃO

Os veículos híbridos flex contemplam uma alternativa de motorização de elevada eficiência energética e níveis extremamente baixos de emissão de poluentes atmosféricos, de gases de efeito estufa e de ruído, representando uma alternativa de transporte que deve ser incentivada no país.

Com a utilização de etanol, é possível atingir uma emissão de gás carbônico (CO₂) até mais baixa do que a obtida por um veículo elétrico quando se avalia o ciclo de vida da energia consumida. Trata-se de tecnologia avançada e comprovada em outros países, que pode ser adaptada ao uso eficiente do etanol, fato já observado em protótipos apresentados no Brasil.

Com o veículo híbrido flex, o usuário terá acesso a uma tecnologia avançada, que apresenta grande economia no consumo de combustível, a mesma facilidade de abastecimento que dispõe atualmente, confiabilidade operacional e bom valor de revenda.

A engenharia automotiva nacional e o setor de autopeças também serão beneficiados, uma vez que, devido ao uso de etanol, poderão aplicar nos projetos os seus conhecimentos desenvolvidos no país, bem como avançar no desenvolvimento de baterias especiais e componentes para a tração elétrica. O setor sucroenergético e os milhares de empregos gerados na sua cadeia

também serão beneficiados, seja pela oportunidade de produzir e comercializar etanol, como pela sua associação a produtos modernos, em linha com a mobilidade sustentável.

Sala das Comissões, em de julho de 2018.

Deputado Arnaldo Jardim
PPS/SP

**COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 843, DE 05 DE JULHO DE 2018**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 05 DE JULHO 2018

Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas.

EMENDA N.º

Inclua-se na Medida Provisória nº 843, de 2018, onde couber, o seguinte artigo:

A Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, passa a vigorar acrescida do **Art. 11-C**:

Art. 11-C. As empresas referidas n § 1º do art. 1º, habilitadas nos termos do art. 11-B, também farão jus ao crédito presumido de que trata o referido artigo em relação às vendas ocorridas entre 01 de janeiro de 2021 e 31 de dezembro de 2025, desde que apresentem projetos que contemplem novos investimentos e a pesquisa para o desenvolvimento de novos produtos ou novos modelos de produtos já existentes.

§1º Os novos projetos de que trata o caput deverão ser apresentados até o dia 31 de dezembro de 2018, na forma estabelecida pelo Poder Executivo.

§2º O crédito presumida será equivalente ao resultado da aplicação das alíquotas do art. 1º da Lei nº 10.485, de 3 de julho de 202, sobre valor das vendas no mercado interno, em cada mês, dos produtos constantes dos projetos de que trata o caput, multiplicado por 1,5 (um inteiro e cinco décimos)



§3º O crédito apurado nos termos do caput somente poderá ser utilizado para compensação com os tributos administrados pela Receita Federal do Brasil relativos a operação geradas pelos estabelecimentos da empresa, na região incentivada, na forma que dispuser o regulamento.

§4º O benefício de que trata este artigo fica condicionado à realização de investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação tecnológica na região, inclusive na área de engenharia automotiva, correspondentes a, no mínimo, dez por cento do valor do crédito presumido apurado.

JUSTIFICAÇÃO

Apresente emenda tem como objetivo assegurar a manutenção da competitividade dos produtos fabricados na região Norte, Nordeste e Centro Oeste, através da prorrogação do prazo de validade do Regime Automotivo do Desenvolvimento Regional (atualmente previsto para se encerrar em 31 de dezembro de 2020).

Com efeito, é notório que o benefício fiscal de natureza regional trazido originalmente pelo artigo 1º, IX da Lei 9.440/97, posteriormente prorrogado pelos artigos 11, 11ª e 11B, da mesma lei, vem promovendo significativo desenvolvimento econômico e social ao Nordeste desde de 1997 por meio da instalação de modernos polos automotivos na região.

Conforme já devidamente comprovado, a outorga do referido incentivo fiscal permitiu a regionalização da indústria automotiva brasileira, atraindo novos investimentos, qualificando e especializando a mão de obra das regiões incentivadas e elevando os níveis de desemprego. Sem tal subvenção, a viabilidade econômica de tais projetos e investimentos estaria comprometida e a histórica diferença competitiva do setor produtivo automotivo do Nordeste frente aos estados do Sul e Sudeste jamais será mitigada, tendo em vista que os maiores mercados consumidores e centros industriais ainda são concentrados nessas regiões.

De fato, a exigência de contrapartidas aos incentivos outorgados permitiu a



realização de investimentos significativos em pesquisa e desenvolvimento da região, o que tem gerado uma nova fase na implantação e desenvolvimento de centros tecnológicos, universidades e escolas na região.

Necessário reiterar que a medida ora indicada é fundamental para viabilizar a localização e instalação de novos fornecedores, parceiros e sistematistas, atualmente instalados principalmente nas regiões Sudeste e Sul do País, reduzindo os custos logísticos e de transação.

Destaca-se a urgência e relevância da prorrogação do incentivo ainda no ano de 2018 para a previsibilidade e competitividade de novos projetos e investimentos que poderiam ser alocados na Região Nordeste do Brasil, lembrando que na indústria automobilística o tempo entre a definição sobre a alocação do investimento e a sua maturação é de aproximadamente 2 (dois) a 3 (três) anos, de forma que o tempo para a manutenção do ciclo virtuoso de industrialização do Nordeste é exíguo.

A emenda apresentada, portanto, alinha-se com a política de desenvolvimento produtivo do País. Para tanto, amplia o prazo de vigência de incentivos fiscais destinados a fomentar o desenvolvimento regional.

Diante do exposto e tendo em vista a importância social e econômica de que se reveste esta proposta, eu gostaria de poder contar com o apoio do nobre Relator para a aprovação e incorporação desta Emenda ao Projeto de Lei de Conversão.

Sala da Comissão, em 11 de julho de 2018.



Deputado Fernando Coelho Filho

Democratas/PE



COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 843, DE 05 DE JULHO DE 2018

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 05 DE JULHO 2018

Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas.

EMENDA N.º

Inclua-se na Medida Provisória nº 843, de 2018, onde couber, o seguinte artigo:

O artigo 3º da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, passa a vigorar acrescida do seguinte parágrafo 2º:

“Art. 3º.

.....
§2º A importação sem o acréscimo da multa compensatória prevista no caput de veículos automotores por empresas sem o ato de registro de compromissos fica limitada a 2 (duas) unidades da mesma marca/modelo/versão até um máximo de 20 (vinte) unidades por importador por ano”.

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 843/2018, que instituiu o Programa Rota 2030 e os requisitos para a comercialização e importação de veículos no Brasil, possui, em uma primeira leitura, incompatibilidade com o sistema normativo, originada das seguintes



premissas:

- a. Criação de uma multa compensatória para a importação de veículos, sem a observância de qualquer limite quantitativo, fato que ofende o inciso IV do artigo 170 da Constituição Federal de 1988;
- b. Criação de um tributo travestido de multa compensatória que, por sua, vez, tem base de cálculo semelhante à do ICMS-Importação, além do seu caráter confiscatório; e
- c. Incompatibilidade com os limites instituídos na legislação interna do DENATRAN (Portaria DENATRAN nº 190/09) e do IBAMA (Portaria IBAMA nº 86/1996).

Em que pese à necessidade de o Brasil adequar a sua indústria automobilística aos parâmetros internacionais, a nova regulamentação ofende a livre iniciativa econômica, configurando norma de caráter protecionista.

Permanece, assim, a ofensa à isonomia anteriormente existente no Programa Inovar-Auto, que foi alvo de contestação perante a Organização Mundial do Comércio – OMC. Naquela oportunidade, o questionamento se deu quanto à limitação do número de importações. Desta feita, apesar de inexistirem limitações, está evidente o aumento de carga tributária por meio da criação de multa compensatória.

Em nosso entendimento, o novo programa deve ser compatível com a estrutura normativa prevista no ordenamento brasileiro, especialmente no que tange às normas do IBAMA e do DENATRAN, que preveem limites razoáveis (importação de 2 veículos de idênticas marca/modelo/versão) por empresas que não sejam as importadoras vinculadas aos fabricantes.

No Brasil, já existem inúmeras barreiras ao comércio exterior de veículos automotores, como a vedação à importação de veículos usados (com menos de 30 anos de uso). A nova barreira impede que importadores autônomos ou pessoas físicas realizem a importação de veículo automotor sem o pagamento da multa compensatória prevista no artigo 3º, parágrafo único, da MPV nº 843/2018.

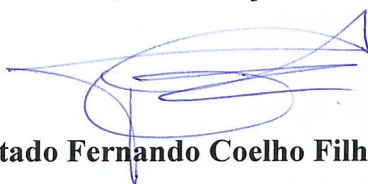
Ante o exposto, contamos com o apoio dos nobres pares a fim de que seja



4

incluído um parágrafo no artigo 3º da referida Medida Provisória, com vistas a permitir que empresas sem o ato de registro de compromisso importem, por ano, sem o ônus da multa compensatória, até 2 (duas) unidades da mesma marca/modelo/versão, limitadas a 20 (vinte) unidades por ano.

Sala da Comissão, em 11 de julho de 2018.



Deputado Fernando Coelho Filho

Democratas/PE





APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA
11/07/2018

MEDIDA PROVISÓRIA 843, DE 2018

TIPO

1 ☐ SUPRESSIVA **2** ☐ AGLUTINATIVA **3** ☐ SUBSTITUTIVA **4** ☐ MODIFICATIVA
5 ☒ ADITIVA

AUTOR
DEPUTADO HERCULANO PASSOS

PARTID
O
MDB

UF
SP

PÁGIN
A

Inclua-se onde couber na Medida Provisória 843, de 2018:

Art. As empresas que se habilitaram ao Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores - Inovar-Auto na modalidade prevista no inciso III do § 2º do art. 40 da Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, poderão utilizar o saldo existente, em 31 de dezembro de 2017, de créditos presumidos do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI apurados em relação a veículos importados, na forma do disposto nesta Lei:

Parágrafo único. O saldo a que se refere o caput corresponde ao montante remanescente dos créditos presumidos apurados conforme regras do Inovar-Auto na saída dos veículos do estabelecimento importador durante o período de instalação da fábrica ou de nova planta ou projeto industrial.

Art. Os créditos presumidos de que trata o art. 1º poderão ser utilizados somente para dedução do IPI devido a cada período de apuração em decorrência da saída de veículos fabricados pela empresa.

Parágrafo único. Fica vedada a utilização dos créditos presumidos de que trata o art. 1º para dedução do IPI devido relativo aos períodos de apuração compreendidos entre dezembro de 2017 e novembro de 2018.

Art. O Poder Executivo federal, com vistas ao cumprimento do disposto no inciso II do caput do art. 5º e no art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, incluirá o montante da renúncia fiscal decorrente da aplicação do disposto no art. 1º desta Lei no demonstrativo a que se refere o § 6º do art. 165 da Constituição que acompanhar o projeto de lei orçamentária anual e fará constar das propostas orçamentárias subsequentes os valores relativos à referida renúncia.

Parágrafo único. O benefício fiscal de que trata o art. 1º somente será concedido se for atendido o disposto no caput e se o Poder Executivo federal demonstrar que a renúncia:

I - foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária anual, na forma do art. 12 da Lei Complementar nº 101, de 2000; e

II - não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo próprio da lei de diretrizes orçamentárias.

Art. O benefício de que trata o art. 1º poderá ser utilizado pelo prazo de cinco anos, na forma da Lei nº 13.473, de 8 de agosto de 2017, observado o prazo decadencial de utilização dos créditos presumidos.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda contempla texto de projeto de Lei de iniciativa do o Poder Executivo, encaminhado ao Congresso Nacional com a Mensagem 374/18, de 6 de julho de 2018, com a finalidade de possibilitar a recuperação de créditos tributários decorrentes do recolhimento de imposto sobre produtos Industrializados sobre veículos importados por empresas que realizaram investimentos para instalação de novas fabricas, segundo as regras do Programa Inovar Auto, que vigorou até 31 de dezembro de 2017. Trata-se, portanto, de matéria conexa com o Programa Rota 2030, instituído pela Medida Provisória 843/2018, à qual se pretende incorporar o presente texto. O Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores - INOVAR-AUTO, criado pelos artigos 40 a 44 da Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, buscou incrementar a importância do setor automotivo no cenário nacional e mundial, com a adoção de mecanismos de políticas públicas voltados, principalmente, para o aumento dos investimentos em pesquisa e desenvolvimento no País, dos investimentos em atividades fabris e em infraestrutura de engenharia, e para a melhoria da qualidade dos produtos fabricados localmente. O referido Programa propiciou condições atrativas para que novas fábricas ou linhas de produção pudessem ser instaladas em território nacional, com a consequente modernização do parque fabril brasileiro para montagem de veículos, inclusive aqueles de marcas consideradas *premium*. Até o encerramento do Programa, em 31 de dezembro de 2017, mais de R\$ 7 bilhões foram investidos pelas empresas habilitadas para a construção de novas unidades fabris e linhas de montagem nos Estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Santa Catarina e Paraná. Com vistas a garantir a efetiva realização dos investimentos aprovados, as empresas habilitadas nesta modalidade tiveram de recolher, durante a implementação do projeto, um IPI adicional de 30 pontos percentuais incidentes sobre os veículos importados. Conforme dispõe o regulamento do Programa, esses valores seriam ressarcidos às empresas, pelo Governo Federal, após o início da

fabricação no País, por meio de crédito presumido de IPI para dedução do IPI devido. Contudo, face à crise econômica dos últimos anos, que reduziu em quase 50% o mercado automotivo brasileiro, não houve tempo hábil para que esse ressarcimento fosse feito em sua totalidade. Assim, resta claro que a proposta visa tão somente garantir a restituição do tributo efetivamente pago pelas empresas e que não puderam ser utilizados durante a vigência do Programa INOVAR-AUTO, encerrado em 31 de dezembro de 2017. Ressalta-se que, em regra, o direito à restituição do pagamento está previsto no Código Tributário Nacional. A renúncia fiscal estimada é de R\$ 1,01 bilhão, para o ano fiscal de 2019, conforme estimativa realizada pela RFB, a partir de dados obtidos da Escrituração Contábil Fiscal - ECF das empresas, na parte relativa ao Balanço Patrimonial referenciado, mais especificamente o saldo da conta do ativo "IPI a recuperar", de 31/12/2016. Tal como disposto na escrituração, esse dado não permite identificar a origem dos créditos escriturados na conta IPI a recuperar. A estimativa levou em consideração todas as 19 empresas habilitadas no inciso III do art. 2º do caput do Decreto nº 7.819, de 2012, pois todas têm direito à apuração do crédito previsto no art. 13 e objeto da proposta em tela. O somatório do saldo dessa conta das empresas habilitadas no inciso III do art. 2º do caput do Decreto nº 7.819, de 2012, alcançou o valor de R\$ 1,01 bilhão em 31/12/2016. Assim, considerou-se que, potencialmente, todo esse montante poderia ser proveniente dos créditos do art. 13 e adotou-se a premissa mais conservadora de que os créditos seriam utilizados integralmente no ano de 2019.

DATA

11/07/2018

ASSINATURA



Congresso Nacional

MPV 843

00020

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 11/07/2018	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 2018			
Autor: Deputado: JERÔNIMO GOERGEN - Progressistas/RS	Nº do Prontuário			
☐ Supressiva ☐ Substitutiva ☐ Modificativa ☒ Aditiva ☐ Substitutiva Global				
Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:	Pág.

EMENDA ADITIVA

Inclua ao art. 11 da Lei nº 13.496, de 24 de outubro de 2017, o § 2º, com a seguinte redação:

“Art. 11

§ 1º

§ 2º Não será computada na apuração da base de cálculo da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS a parcela equivalente à redução do valor das multas, juros de mora e encargo legal em decorrência da aplicação desta Lei.”

JUSTIFICAÇÃO

É possível e até provável que os contribuintes não tenham percebido que a Medida Provisória nº 783, de 31 de maio de 2017, não excluiu do cômputo do cálculo da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS, a parcela equivalente à redução do valor das multas, juros de mora e encargo legal em decorrência da adesão ao Programa Especial de Regularização Tributária – PERT, ao contrário do que ocorreu com todos os programas de regularização fiscal (REFIS).

Na tramitação do Projeto de Conversão da referida MP nº 783/2017 (PLV nº 23/2017), a Comissão Especial especialmente designada pelas mesas das Casas do Congresso Nacional, houve por bem corrigir a omissão e com isso evitar que os contribuintes aderentes ao PERT fossem violentamente onerados com a incidência do Imposto de Renda sobre o benefício fiscal previsto no programa. Com isso, evitava-se o absurdo de permitir que o Erário “tirasse com uma mão a desoneração dada pela outra”. Com efeito, essa imprescindível ressalva estava no § 2º do art. 12 do Projeto de Conversão nº 23, de 2017 (MP nº 783, de 2017).



Congresso Nacional

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 11/07/2018	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 2018
----------------------------	---

Autor: Deputado: JERÔNIMO GOERGEN - Progressistas/RS	Nº do Prontuário
--	-------------------------

☐ Supressiva	☐ Substitutiva	☐ Modificativa	☒ Aditiva	☐ Substitutiva Global
-------------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------------	---	--

Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:	Pág.
----------------	-------------------	----------------	----------------	-------------

“Art. 12

.....

§ 2º Não será computada na apuração da base de cálculo do imposto de renda, da CSLL, da Contribuição para o PIS/PASEP e da Cofins a parcela equivalente à redução do valor das multas, dos juros e encargo legal.

.....

Ocorreu que, o Presidente da República, ao vetar o art. 12 do referido Projeto de Lei de Conversão nº 23, de 2017, levou junto o seu § 2º e, com isso, suprimindo a emenda colocada, com indiscutível propriedade, pelo Relator e aprovada pela plenário da Comissão Especial. Ou seja, a LPV assim sancionada como Lei nº 13.496, de 24 de outubro de 2018, acabou sendo promulgada e publicada com o texto incompleto, sem a ressalva do não cômputo, “na apuração da base de cálculo do Imposto de Renda, da CSLL, do PIS/PASEP e da Cofins, da parcela equivalente à redução do valor da multa, dos juros e encargo legal”

Vale ressaltar que, nos programas de Recuperação Fiscal (REFIS) anteriores, como o da Lei nº 11.941, de 27 de maio de 2009 (parágrafo único do art. 4º) e da Lei nº 13.043, de 13 de novembro de 2014 (§ 16 do art. 42), houve a ressalva mencionada, por iniciativa do próprio Poder Executivo, o que comprova que não estava no escopo do veto do art. 12 do PLV nº 23, de 2017, o seu parágrafo 2º. Este acabou sendo, na verdade, “arrastado” pelo veto do *caput* do artigo.

Na emenda ora proposta, o não cômputo das reduções das multas, dos juros e encargo legal ficará limitado às bases de cálculo da Contribuição para o PIS/PASEP e da Cofins. Difere da exclusão feita nos programas de regularização fiscal (REFIS) aprovados pela Lei nº 11.941/2009 e pela Lei nº 13.043/2014, ao se levar em conta que o Imposto de Renda da Pessoa Jurídica e a Contribuição sobre o Lucro Líquido são calculados sobre o lucro líquido apurado com a dedução integral das multas e dos juros de mora.

Por outro lado, a mudança proposta não representará renúncia real de receita pública visto que o Programa Especial de Regularização Tributária – PERT antecipou a arrecadação em valor substancial mediante realização de créditos tributários que sem ele, ficariam na dependência do julgamento de ações de execução fiscal totalmente



Congresso Nacional

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 11/07/2018	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 2018			
Autor: Deputado: JERÔNIMO GOERGEN - Progressistas/RS	Nº do Prontuário			
☐ Supressiva ☐ Substitutiva ☐ Modificativa ☒ Aditiva ☐ Substitutiva Global				
Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:	Pág.
imprevisível tanto no mérito quanto no tempo. Por todo o exposto, faz-se necessária a correção do lamentável equívoco ocorrido na sanção do mencionado Projeto de Lei de Conversão nº 23, de 2017, relativo à Medida Provisória nº 783, de 31 de maio de 2017, que instituiu o Programa Especial de Regularização Tributária – PERT. Por estas razões, fica justificada a presente emenda. Sala da Comissão, 11 de julho de 2018. Assinatura: Deputado Jerônimo Goergen Progressistas/RS				



MPV 843
00021

SENADO FEDERAL

EMENDA nº - CM
(à MPV nº 843, de 2018)

Emenda à Medida Provisória Nº 843, de 5 de julho de 2018, para adicionar, onde couber, a seguinte alteração aos artigos 48 e 49, da Lei Nº 13.146, de 6 de julho de 2015, a Lei Brasileira da Inclusão, LBI:

Art. 48

§ 4º A pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida deverá indicar eventuais necessidades de atendimento especial, durante viagens interestaduais e internacionais em veículos de transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo, com antecedência mínima de 12 (doze) horas do horário de partida do ponto inicial do serviço.

Art. 49. As empresas de transportes rodoviários de passageiros são obrigadas a ofertar em suas frotas, veículos que atendam ao disposto nos arts. 46 e 48 desta Lei.

JUSTIFICAÇÃO

A emenda é à **Lei nº 13.146/2015, a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência – LBI**, com o objetivo de melhor explicitar quanto a obrigatoriedade em que os veículos de transporte coletivo rodoviário, sejam utilizados no cumprimento da lei, sem acarretar ônus e desperdícios rigorosamente desnecessários.

A exigência, tal como está sendo compreendida por agentes públicos, onera desnecessariamente usuários, transportadores e ao País. Discussões têm sido travadas para estabelecer um consenso sobre o claro sentido das disposições, sem a devida e satisfatória conclusão.



SENADO FEDERAL

Em breve relato informo que essas discussões começam na edição do Decreto Presidencial nº 5.296/2004, que regulamentou a Lei nº 10.098/2000, denominada lei brasileira da acessibilidade. Mais exatamente nas disposições do artigo 38, do decreto:

“Art. 38. No prazo de até vinte e quatro meses a contar da data de edição das normas técnicas referidas no § 1º, **todos os modelos e marcas de veículos de transporte coletivo rodoviário para utilização no País serão fabricados acessíveis** e estarão disponíveis para integrar a frota operante, de forma a garantir o seu uso por pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.”

Contudo, a Lei nº 10.098/2000, em seu artigo 16, havia estabelecido que:

“Art. 16. Os veículos de transporte coletivo deverão cumprir os requisitos de acessibilidade estabelecidos nas normas técnicas específicas.”

O Decreto nº 5.296/2004 não é uma norma técnica e ao dizer que “**todos os modelos e marcas de veículos de transporte coletivo rodoviário para utilização no País serão fabricados acessíveis**”, estabeleceu um oneroso exagero a todos os usuários desse modal de transporte, na medida em que veículos que **NÃO TRANSPORTARÃO PESSOAS COM DEFICIÊNCIA** em suas mobilidades, também deverão contar com caros e pesados dispositivos de acessibilidades que não serão utilizados, fora de suas efetivas e gerenciáveis demandas.

Não é preciso lembrar que veículos mais caros significarão passagens mais caras. Veículos mais pesados, maior consumo de combustível, maiores emissões, maiores gastos com pneus e outros insumos que aumentam o custo e refletem nos valores das passagens.

Os transportes coletivos rodoviários, interestaduais, intermunicipais e sob regimes de fretamentos, serão informados, na compra dos bilhetes, conforme Art. 13 da Resolução ANTT nº 3.871/2012, ou nas contratações dos serviços, quais tipos de veículos devem ser disponibilizados, nos momentos de suas utilizações, de tal forma



SENADO FEDERAL

que o prestador do serviço cumpra rigorosamente a Lei nº 10.098/2000, a lei brasileira da acessibilidade, sem prejuízos à usuários e à cidadania.

A **Lei nº 13.146/2015**, a **LBI**, é o objetivo da emenda em razão de sua importância perante agentes públicos, dada sua condição de ser compreendida como o **Estatuto da Pessoa com Deficiência**, com base na Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, preservando esses direitos, sem provocar desperdícios de recursos, em razão de ausências de gerenciamentos de órgãos já instituídos para tanto.

Sala da Comissão, 12 de julho de 2018.

Senador **ACIR GURGACZ**

PDT/RO



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
__/__/2018

Proposição
Medida Provisória nº 843, de 2018.

Autor
Dep. Renato Molling – Progressistas/RS

Nº do prontuário

1 Supressiva 2. Substitutiva 3. Modificativa 4. X Aditiva 5. Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se, onde couber, na Medida Provisória nº 843, de 2018, os seguintes arts.:

“Art. “X” O art. 8º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 8º

VIII -

n) 94.03;

XIV-A - as empresas que exercem as atividades de comércio varejista de calçados e artigos de viagem, enquadradas na classe CNAE 4782-2.

.....” (NR)

“Art. “Y” O art. 8º da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 8º

§ 21

XX-A - 94.03;

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda tem por objetivo corrigir a injustiça feita com os setores moveleiro e de comércio varejista de calçados e artigos de viagem, que foram excluídos da desoneração da folha de pagamentos. Tal fato ocorreu por meio do veto presidencial à Lei nº 13.670, de 2018, apesar das amplas discussões e entendimentos feitos durante a tramitação da matéria na Câmara dos Deputados e no Senado Federal.

Nesse contexto, não podemos deixar de nos posicionar pela reinclusão dos referidos setores na desoneração da folha de pagamentos, prevista na Lei nº 12.546, de 2011, contribuindo sobre a receita bruta à alíquota de **2,5%**.

Deve-se lembrar ainda que o objetivo original da desoneração da folha, criada por iniciativa do Poder Executivo, foi a manutenção e a criação de novos postos de trabalho, favorecendo a recuperação do setor diante da crise econômica pela qual passava, e ainda passa, o País, bem como incentivar a implantação e a modernização de empresas com redução dos custos de produção.

A nosso ver, as razões para a desoneração da folha de pagamentos para os setores referidos acima continuam, ainda, plenamente válidas.

Portanto, diante do exposto e tendo em vista a importância de que se reveste esta proposta, eu gostaria de poder contar com o apoio do Nobre Relator para a aprovação e incorporação desta Emenda ao Projeto de Lei de Conversão da Medida Provisória nº 843, de 2018.

PARLAMENTAR

Dep. RENATO MOLLING
Progressistas/RS

**COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 843, DE 5 DE JULHO DE 2018**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 5 DE JULHO DE 2018.

Inclui parágrafo no artigo 3º para permitir que empresas sem o ato de registro de compromisso importem, por ano, sem o ônus da multa compensatória, até duas unidades da mesma marca/modelo/versão, limitadas a vinte unidades por ano.

EMENDA N.º

O artigo 3º da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, passa a vigorar acrescida do seguinte parágrafo 2º:

“Art. 3º.

.....
.....
.....

§2º A importação sem o acréscimo da multa compensatória prevista no caput de veículos automotores por empresas sem o ato de registro de compromissos fica limitada a 2 (duas) unidades da mesma marca/modelo/versão até um máximo de 20 (vinte) unidades por importador por ano”.

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 843/2018, que instituiu o Programa Rota 2030 e os requisitos para a comercialização e importação de veículos no Brasil, possui, em uma primeira leitura, incompatibilidade com o sistema normativo, originada das seguintes premissas:

- a. Criação de uma multa compensatória para a importação de veículos, sem a observância de qualquer limite quantitativo, fato

- que ofende o inciso IV do artigo 170 da Constituição Federal de 1988;
- b. Criação de um tributo travestido de multa compensatória que, por sua, vez, tem base de cálculo semelhante à do ICMS-Importação¹, além do seu caráter confiscatório²; e
 - c. Incompatibilidade com os limites instituídos na legislação interna do DENATRAN (Portaria DENATRAN nº 190/09) e do IBAMA (Portaria IBAMA nº 86/1996).

Em que pese a necessidade de o Brasil adequar a sua indústria automobilística aos parâmetros internacionais, a nova regulamentação ofende a livre iniciativa econômica, configurando norma de caráter protecionista.

Permanece, assim, a ofensa à isonomia anteriormente existente no Programa Inovar-Auto, que foi alvo de contestação perante a Organização Mundial do Comércio – OMC. Naquela oportunidade, o questionamento se deu quanto à limitação do número de importações. Desta feita, apesar de inexistirem limitações, está evidente o aumento de carga tributária por meio da criação de multa compensatória.

Em nosso entendimento, o novo programa deve ser compatível com a estrutura normativa prevista no ordenamento brasileiro, especialmente no que tange às normas do IBAMA e do DENATRAN, que preveem limites razoáveis (importação de 2 veículos de idênticas marca/modelo/versão) por empresas que não sejam as importadoras vinculadas aos fabricantes.

No Brasil, já existem inúmeras barreiras ao comércio exterior de veículos automotores, como a vedação à importação de veículos usados (com menos de 30 anos de uso). A nova barreira impede que importadores autônomos ou pessoas físicas realizem a importação de veículo automotor sem o pagamento da multa compensatória prevista no artigo 3º, parágrafo único, da MPV nº 843/2018.

Ante o exposto, contamos com o apoio dos nobres pares a fim de que seja incluído um parágrafo no artigo 3º da referida Medida Provisória, com vistas a permitir que empresas sem o ato de registro de compromisso importem, por ano, sem o ônus da multa compensatória, até 2 (duas) unidades da mesma marca/modelo/versão, limitadas a 20 (vinte) unidades por ano.

¹ Art. 13, V, da Lei Complementar nº 87/96.

² A multa compensatória prevista corresponde ao percentual de 36,8% do Valor Aduaneiro. Percentual superior, inclusive, ao limite legal imposto para a alíquota do Imposto de Importação – 30% (art. 3º, §1º da Lei nº 3.244/1957)

Sala da Comissão, em de de 2018.

Deputado **ALEXANDRE LEITE**
DEMOCRATAS/SP



EMENDA Nº - CM

(à MPV nº 843, de 2018)

O **caput** do art. 11 da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 11. A pessoa jurídica habilitada no Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística poderá deduzir do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas - IRPJ e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido - CSLL devidos, o valor correspondente à aplicação da alíquota e adicional do IRPJ e da alíquota da CSLL sobre até **oitenta** por cento dos dispêndios realizados no País, no próprio período de apuração, desde que sejam classificáveis como despesas operacionais pela legislação do IRPJ e aplicados em:

.....
.....

§ 3º A parcela apurada na forma do caput, excedente ao limite de dedução previsto no § 1º, somente poderá ser deduzida do IRPJ e da CSLL devidos, respectivamente, em períodos de apuração subsequentes, e a dedução será limitada a oitenta por cento do valor dos tributos.

.....

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa ampliar a alíquota de dedução de Imposto de Renda da Pessoa Jurídica – IRPJ e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido – CSLL de 30% para 80% dos dispêndios realizados com pesquisa e desenvolvimento.

A premissa adotada para a determinação da alíquota de 30% está equivocada, pois no seu cálculo assumiu-se que as empresas montadoras e



SENADO FEDERAL
Senador Armando Monteiro

fabricantes de veículos automotores investirão cerca de 3,5% do seu faturamento em projetos de pesquisa e desenvolvimento, ocasionando a estimativa de renúncia de R\$2,1 bilhões de reais.

Entretanto, no último ciclo de política industrial, chamado INOVAR-AUTO, o investimento médio em pesquisa e desenvolvimento foi da ordem de 2% sobre o faturamento e, historicamente, os investimentos no setor automotivo giram em torno de 1,3%.

Cabe ressaltar ainda que no caso do INOVAR o incentivo se dava por meio de crédito presumido de IPI, o que é um mecanismo muito mais interessante do que o aqui proposto, que só poderá ser usufruído se as empresas tiverem resultado positivo, cenário que fica prejudicado diante das baixas projeções de crescimento para o país nos próximos anos. Assim, é improvável que o mecanismo do ROTA gere o mesmo nível de interesse gerado pelo INOVAR-AUTO.

Dessa forma, defendemos que a alíquota possa ser ampliada para até 80% para que o programa seja de fato atrativo, capaz de gerar incentivos para direcionamento de recursos para a área de pesquisa e desenvolvimento, crucial para garantir a competitividade dos produtos nacionais e colocar o Brasil em posição de protagonismo no cenário internacional.

Cabe mencionar que, mesmo com a ampliação da alíquota de 30% para 80%, o montante de isenção ainda ficará abaixo do teto estabelecido pelo Poder Executivo, de R\$2,1 bilhões, tendo em vista que esta estimativa foi produzida com base em uma provisão de investimento superestimada, de 3,5% em relação ao faturamento da empresa.

Por essas razões, peço apoio aos eminentes pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão,

Senador **ARMANDO MONTEIRO**



SENADO FEDERAL
Senador Armando Monteiro

MPV 843
00025

EMENDA Nº - CM

(à MPV nº 843, de 2018)

Acrescente-se o seguinte artigo ao Projeto de Lei nº de Conversão da Medida Provisória nº 843, de 2018:

“Art. As empresas habilitadas ao Programa Rota 2030 Mobilidade e Logística, nos termos do inciso III do art. 9º, poderão pleitear, no âmbito do projeto aprovado, a isenção do imposto de importação de que trata o art. 21.”

JUSTIFICATIVA

A habilitação de projetos de desenvolvimento e produção tecnológica tem como objetivo promover a produção, no País, de veículos, sistemas e autopeças de alto valor agregado, e o desenvolvimento de novas soluções estratégicas para a mobilidade e logística.

A manufatura de novos produtos com alto valor tecnológico agregado demanda, em um primeiro momento, a importação de componentes para sua montagem, em razão de o parque de fornecedores de autopeças instalados no País nem sempre ter capacidade de produção dos componentes utilizados nesses novos produtos. Diante disso, sugere-se a inclusão de artigo específico estabelecendo que, no âmbito do projeto aprovado, as empresas habilitadas ao Rota 2030 nos termos do inciso III do art. 9º terão um rito específico, mais célere, para pleitear a isenção do imposto de importação para autopeças sem produção nacional.

Posteriormente, à medida que haja capacidade de produção nacional dos componentes, a isenção do imposto de importação poderá ser revista, na forma estabelecida na Medida Provisória.

Por esses motivos e convicto da importância desta emenda, solicitamos o seu acolhimento pelos nossos ilustres Pares

Sala da Comissão,

Senador **ARMANDO MONTEIRO**



SENADO FEDERAL
Senador Armando Monteiro

MPV 843
00026

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 843, de 2018)

Suprima-se o §7º do art. 11 da medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018.

JUSTIFICATIVA

A jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça já firmou entendimento de que é legítima a incidência da taxa SELIC na correção monetária dos débitos e créditos de natureza tributária.

O §7º do art. 11 da Medida Provisória nº 843, por sua vez, prevê que o benefício fiscal não estará sujeito a qualquer correção, inclusive mediante aplicação da taxa SELIC. Ora, tendo em vista que os benefícios fiscais nada mais são do que créditos tributários, de modo que o referido dispositivo acaba por contrariar a jurisprudência que vem sendo firmada no STJ.

Portanto, com o intuito de adequar o texto da MP ao que vem sendo decidido no âmbito dos tribunais superiores é que propomos a supressão desse dispositivo.

Por esses motivos e convicto da importância desta emenda, solicitamos o seu acolhimento pelos nossos ilustres Pares

Sala da Comissão,

Senador **ARMANDO MONTEIRO**



SENADO FEDERAL
Senador Armando Monteiro

MPV 843
00027

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 843, de 2018)

Altere-se os §§ 4º e 5º do art. 10 da Medida Provisória nº 843, de 2018, passando a ter a seguinte redação:

“Art. 10.
.....
.

§ 4º A realização dos projetos e programas prioritários de que trata o § 3º, desobriga a empresa habilitada da responsabilidade quanto à efetiva utilização dos recursos nos programas e projetos de interesse nacional nas áreas de que trata este artigo.

§ 5º Nas hipóteses de glosa ou de necessidade de complementação residual de dispêndios em pesquisa e desenvolvimento tecnológico de que trata o inciso IV do caput, a empresa poderá cumprir o compromisso por meio de depósitos em contas específicas para aplicação em programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para mobilidade e logística.”

JUSTIFICATIVA

A inclusão de programas prioritários no §4º visa dar coerência ao parágrafo, em vista de o § 3º do art. 10 tratar de projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação e de programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia. As demais alterações visam dar maior clareza à redação.

Com o limite estabelecido na redação original, caso uma empresa tivesse mais de 20% de seus dispêndios glosados, essa seria penalizada com o cancelamento de sua habilitação e consequente recolhimento do benefício auferido, sem a possibilidade de regularização, o que se considera uma pena excessiva. Por isso, sugere-se essa nova redação ao §5º.

Por esses motivos e convicto da importância desta emenda, solicitamos o seu acolhimento pelos nossos ilustres Pares.

Sala da Comissão,

Senador **ARMANDO MONTEIRO**

COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 843, DE 5 DE JULHO DE 2018

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 5 DE JULHO DE 2018

Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas.

EMENDA Nº

Inclua-se onde couber o seguinte artigo à Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018:

“Art. XXX. O art. 3º, § 1º; o art. 4º, III; o art. 7º; e o art. 12, *caput*, da Lei nº 6.729, de 28 de novembro de 1979, passam a vigor com a seguinte redação:

“Art. 3º

.....

§ 1º A concessão poderá, em cada caso, ser estabelecida para uma ou mais classes de veículos automotores.

..... NR)”

“Art. 4º

.....

III - veículos automotores, implementos, máquina agrícola, colheitadeira, debulhadora, trilhadeira e demais aparelhos similares destinados à agricultura, sejam novos ou usados.

..... (NR)”

“Art. 7º Para os fins de facultar ao concessionário a comercialização dos bens descritos no art. 4º, incisos I a III,

desta Lei, o concessionário deverá comercializar a cota contratada junto ao concedente, observadas as seguintes condições:

I – o concedente estimará sua produção destinada ao mercado interno para o período anual subsequente, por produto diferenciado e consoante a expectativa de mercado da marca, que levará em consideração necessariamente o índice de variação do Produto Interno Bruto (PIB) nacional do ano anterior;

II – a quota corresponderá a uma fração da produção estimada, compondo-se de produtos diferenciados e independentes entre si, inclusive quanto às respectivas quantidades, as quais deverão sempre ser ajustadas à realidade de crescimento ou retração da economia nacional e de modo a não estabelecer vantagem injustificada e onerosa sobre o concessionário;

III – o concedente e o concessionário ajustarão a quota que a este caberá, consoante:

a) a respectiva capacidade empresarial e desempenho de comercialização do concessionário, que levarão em consideração o nível de atividade econômica divulgado pelos órgãos governamentais; e

b) a real capacidade de demanda do mercado da área demarcada para atuação comercial do concessionário.

§ 1º O ajuste da quota, por comum acordo entre as partes, deverá considerar o nível de estoques mantidos pelo concessionário, nos termos da presente Lei.

§ 2º A quota será revista anualmente, devendo reajustar-se de acordo com os elementos constantes dos incisos I a III deste artigo e a variação do grau de rotatividade dos estoques do concessionário.

§ 3º Em seu atendimento, a quota relativa a veículos automotores, implementos, máquina agrícola, colheitadeira, debulhadora, trilhadeira e demais aparelhos similares destinados à agricultura comportará ajustamentos decorrentes de eventual diferença entre a produção efetiva e a produção estimada.

§ 4º É facultado incluir na quota os veículos automotores, implementos, máquina agrícola, colheitadeira, debulhadora, trilhadeira e demais aparelhos similares destinados à agricultura, que sejam comercializados mediante outras modalidades auxiliares de venda a que se refere o art. 3º, § 3º. (NR)”

“Art. 12. O concessionário somente poderá realizar a venda de veículos automotores, implementos, máquina agrícola, colheitadeira, debulhadora, trilhadeira e demais aparelhos similares destinados à agricultura, sejam novos ou usados, na forma do art. 4º, III, desta Lei, diretamente ao consumidor, vedada a comercialização para fins de revenda.

..... (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

Para mais bem justificar a importância da presente emenda para esse segmento tão significativo da economia nacional, que é representado pela atividade desenvolvida pelas concessionárias de veículos automotores, máquinas e implementos agrícolas, recorremos à reprodução, na íntegra, de notícia publicada no Jornal do Brasil, em sua edição eletrônica de 7/1/2016, na coluna País-Opinião, intitulada: “Caos automotivo: em meio à crise, montadoras massacram concessionárias”, que é muito eloquente e precisa e enfatiza os principais problemas que objetivamos enfrentar com a mudança legal que ora propomos:

“Em momentos de profunda instabilidade econômica, agravada pela insegurança político-governamental, muitos setores comerciais estão com seus rendimentos e desempenhos de mercado abalados. Em muitos casos, se verifica uma retração de um determinado segmento empresarial, com o fechamento de parcela dos estabelecimentos comerciais.

Contudo, o que se testemunha no mercado automotivo não é uma simples crise econômica, mas sim um cenário catastrófico. O mercado automotivo parece absolutamente lucrativo, com propagandas milionárias em horários nobres da TV, investimentos faraônicos, plantas de produções de última geração e empresas multinacionais enviando constantes remessas de bilhões de dólares de lucro para suas matrizes, mas infelizmente esse é apenas um lado da moeda.

Esse lado é formado pelas montadoras – empresas multinacionais com lucros bilionários – que gozam de inúmeros e “inenarráveis” incentivos governamentais, tais como isenções de impostos e incentivos para investimentos, para explorar mão-de-obra barata e vender seus automóveis a preços astronômicos em um dos maiores mercados consumidores do

mundo (Brasil era o 4º maior mercado automotivo do mundo até 2014).

Já o outro lado da moeda é formado pelas concessionárias – Empresas em geral de pequeno e médio porte – que são “obrigadas” a investir valores incompatíveis com a realidade atual para representar as montadoras, bem como a seguir padrões rígidos de desempenho de venda e qualidade, sob pena de terem seus contratos de concessão comercial automotiva rescindidos pelas montadoras.

Em síntese, as concessionárias investem milhões de reais, constroem unidades de atendimento no padrão imposto pelas montadoras, contratam e treinam milhares de funcionários, tudo com o único e exclusivo objetivo de representar uma determinada montadora, isto é, de garantir a manutenção da “parceria comercial” estabelecida entre concedentes (montadoras) e concessionários.

Regulamentada pela Lei Federal nº 6.729/79 (“Lei Renato Ferrari”), a relação entre concedentes (montadoras) e concessionários sempre foi marcada pela desigualdade. Tanto é que justificou a edição de uma lei especial para o setor, a qual, apesar da tentativa, não conseguiu equilibrar, na prática, uma relação absolutamente peculiar e desbalanceada, em que uma das partes abusa constantemente de seu poderio econômico.

Mas o que acontece quando o mercado não corresponde? Quando o país entra em uma crise econômica? Quando as metas e margens de vendas “impostas” pelas montadoras são infactíveis, e as concessionárias começam a apresentar (assim como todos os setores do país) uma dificuldade financeira acentuada?

Na realidade, as montadoras criam expectativas e exigem investimentos exacerbados por parte dos concessionários como condição para a manutenção de um contrato de “parceria comercial”. Ocorre que nem sempre o mercado vai corresponder às expectativas apresentadas pelas montadoras, ou ainda, nem sempre as montadoras possuem condições de fomentar as próprias expectativas que teoricamente justificariam e suportariam os investimentos astronômicos realizados pelas concessionárias, de modo que, após o investimento realizado, as concessionárias ingressam em uma profunda crise financeira, uma vez que o investimento exigido pela montadora é flagrantemente exacerbado e indevido.

Contrariando o bom senso empresarial comum, em meio à crise que avassala a economia brasileira, as montadoras se recusam a repassar uma parte maior do lucro dos veículos

vendidos, e ainda continuam a aumentar os preços de tabela destes, de modo que os concessionários têm que se dilacerar diariamente para conseguir vender seus estoques de veículos, restando ao final, é claro, uma margem ínfima para a concessionária.

Ademais, após perceber que uma determinada concessionária não apresenta mais condições de investir demasiadamente, ou ainda que uma concessionária apresenta um certo grau de instabilidade financeira, ocasionada, diga-se de passagem, pela própria montadora devido a sua conduta oportunista, inicia-se então uma fase de “confecção de dossiê”, em que a montadora planejadamente começa a introduzir diversos recursos jurídicos com o intuito de deturpar a realidade e “fundamentar” uma futura rescisão contratual.

Neste cenário, há uma verdadeira chacina empresarial: As montadoras, multinacionais que recebem inúmeros incentivos governamentais, estão simplesmente descartando seus “parceiros comerciais” com alguma debilidade financeira, leia-se concessionárias, ignorando todo o histórico de relacionamento, os milhões de reais investidos pelas concessionárias, seus funcionários, e uma suposta “parceria comercial” existente.

Como se não bastasse, para “driblar” a indenização prevista na Lei nº 6.729/79, as montadoras se utilizam de artifícios absolutamente formais, como por exemplo metas de vendas não atingidas e cotas de compra de peças não exercidas, para atribuir a “culpa” da rescisão contratual às concessionárias, sendo certo que na grande maioria dos casos tais metas/cotas são estipuladas pelas Montadoras de maneira unilateral, e “aprovadas” posteriormente por meio do uso do poder econômico destas.

Há casos, ainda, em que algumas montadoras atuam com o deliberado intuito de prejudicar uma determinada concessionária, para tirá-la de fato do mercado, infringindo flagrantemente as regras básicas de parceria comercial, como por exemplo informando aos clientes que uma determinada concessionária não está operando, ou direcionando os clientes à outras concessionárias vizinhas.

Diante da queda brusca de mercado em conjunto com o quadro supra explicitado, as concessionárias não conseguem atingir as metas unilaterais estipuladas, bem como apresentam uma grave dificuldade financeira, de modo que as montadoras se utilizam dessas supostas “faltas contratuais” (muitas vezes geradas/ocasionadas pelas próprias Montadoras) para descredenciar os concessionários sem o pagamento de qualquer indenização pelos investimentos milionários

realizados previamente. Um flagrante abuso de poder econômico e deslealdade comercial.

Apenas para ilustrar a gravidade da situação, de acordo com a FENABRAVE, entidade que representa as concessionárias de veículos, apenas em 2015 cerca de 1.000 concessionárias fecharam as portas. Para o ano de 2016, estima-se que mais 600 concessionárias fecharão as portas, totalizando o número assustador de 1.600 concessionárias fechadas.

Demonstra-se importante frisar que, com o fechamento de uma concessionária, centenas de empregos são perdidos, sendo certo, ainda, que a geração de impostos para a União, Estados e Municípios é encerrada.

Em absoluto contraste com o evidenciado, as montadoras continuam a auferir lucros estratosféricos no Brasil, uma vez que a combinação de exploração da classe empresarial brasileira (concessionários), exploração de incentivos governamentais brasileiros, exploração de nossa mão-de-obra barata, e exploração de nossos consumidores por meio da venda de produtos a preços elevados, garantem ao mercado brasileiro a posição de um dos mais rentáveis do mundo para as Montadoras, sendo certo que algumas Montadoras atribuem ao mercado brasileiro uma posição de suporte e financiamento para suas operações internacionais.

Evidente que, em meio ao caos vivenciado no setor, as demandas judiciais entre concedentes e concessionários aumentaram exponencialmente. O Poder Judiciário vem atuando de maneira incisiva nesta questão, tendo como um dos maiores exemplos um caso recente entre uma concessionária Nissan, do interior do Estado do Rio de Janeiro – RJ, e a Nissan do Brasil (Montadora). Neste caso específico, a concessionária conseguiu uma liminar suspendendo a rescisão contratual unilateral realizada pela Nissan do Brasil, bem como obrigando a retratada Montadora a fornecer peças e veículos à concessionária, de modo a evitar qualquer embargo comercial, determinando, ainda, que a Nissan do Brasil se abstenha de nomear qualquer outra concessionária na área da concessionária inicial.

Vejamos um trecho da decisão emblemática: ‘Pelo exposto, DEFIRO PARCIALMENTE A LIMINAR pleiteada para determinar: 1) A suspensão da rescisão contratual unilateral realizada pela Nissan do Brasil, em relação aos contratos de concessões firmados com a autora (Concessão Volta Redonda/RJ e Concessão São José dos Campos/SP), até que seja julgado o mérito da ação principal declaratória e indenizatória a ser proposta pela parte autora, dentro do prazo legal estipulado sob pena de multa diária de R\$ 10.000,00 (dez

mil reais); 2) Que a Nissan do Brasil abstenha-se de nomear qualquer concessionárias nas áreas objeto de contrato entre a autora e a primeira ré, quais sejam: Volta Redonda/RJ e São José dos Campos/SP sob pena de multa diária de R\$ 10.000,00 (dez mil reais); 3) Que a Nissan do Brasil forneça, peças e veículos à parte autora, consoante o firmado nos contratos de concessões, mediante pagamento à vista, evitando-se qualquer tipo de retaliação comercial’.

Cumprе destacar que a Decisão transcrita acima foi confirmada pelo Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, em julgamento monocrático recente, em Dezembro de 2015. Procurado pela equipe do JB, o advogado do caso exposto acima, Dr. Fernando Mancilha Salomão, do escritório Navarro, Botelho, Nahon & Kloh Advogados, afirmou que “A brilhante decisão proferida pelo MM. Juiz a quo, sabiamente confirmada pelo Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, ratifica a necessidade de que o Poder Judiciário aprecie casos semelhantes ao dos autos, de modo a conceder a tutela jurisdicional para coibir práticas comerciais absolutamente inadequadas e desleais, as quais, infelizmente, vêm se tornando cada vez mais frequentes na relação desempenhada entre concedentes e concessionários”.

O advogado ainda afirmou que “há provas contundentes juntadas aos autos com o condão de demonstrar que a Nissan do Brasil praticou gritantes ilicitudes no decorrer da relação comercial com a concessionária Autora da demanda, tais como informar aos próprios clientes que a retratada concessionária não estava autorizada a vender automóveis Nissan. Neste diapasão, a decisão liminar evitou um dano irreparável ou de difícil reparação ainda maior à concessionária e seus funcionários, uma vez que possibilitou a esta continuar desempenhando suas atividades normalmente, até que o Poder Judiciário aprecie as peculiaridades e o mérito da demanda principal.”

Por fim, o advogado especialista na área, Dr. Fernando Mancilha Salomão, alertou que “as Concedentes são empresas multinacionais de grande porte, assessoradas por diversos centros jurídicos nacionais e internacionais. Todos os atos comerciais e contratuais destas empresas são planejados e devidamente assessorados, de modo que as concessionárias – constituídas por empresas familiares, em sua maioria - devem ser constantemente orientadas por um advogado competente, durante toda a vigência da relação contratual entre as partes, com o intuito de possibilitar que as concessionárias se defendam das diversas estratégias ofensivas apresentadas pelas Concedentes.”

Resta-nos apenas questionar se os Poderes Legislativo e Executivo tomarão alguma posição para regular e regulamentar um setor absolutamente caótico na economia brasileira, o qual representa grande parcela dos investimentos, geração de empregos e impostos na economia, ou se deixarão as milhares de concessionárias fechadas, os empregos e a geração de riquezas perdidas, se resolverem em “perdas e danos”.

Dito isso, realçamos que é sabido que há, desde muito, um enorme desequilíbrio de forças entre as montadoras ou fabricantes de veículos automotores, implementos, máquinas agrícolas, colheitadeiras, debulhadoras, trilhadeiras e demais aparelhos similares destinados à agricultura e suas concessionárias de revenda ao consumidor desses bens, o que vem causando um crescente estremecimento e inevitável desgaste nas relações comerciais entre essas entidades.

Estando vigente desde novembro de 1979, a Lei nº 6.729 somente passou por uma reforma no ano de 1990 (por intermédio da Lei nº 8.132, de 26 de dezembro), a qual já se mostra incapaz de atender aos anseios dos agentes econômicos envolvidos e que vem impondo uma série de regras e condições de evidente desequilíbrio para os contratos firmados entre as montadoras de veículos automotores, implementos, máquina agrícolas, colheitadeiras, debulhadoras, trilhadeiras e demais aparelhos similares destinados à agricultura (denominadas “concedentes”) e as concessionárias de revenda. O atual modelo imposto pela vetusta legislação estabelece inclusive uma ampla gama de obrigações em relação à definição de cotas a serem comercializadas pelas concessionárias, além de muitas outras restrições, as quais criam condições extremamente desfavoráveis à parte mais frágil nesta negociação comercial, levando essas empresas à bancarrota diante da grave crise econômico-financeira que o País atravessa.

É fato inconteste que a situação econômica do País mudou consideravelmente após mais de 27 anos decorridos da última reforma na referida legislação e exige uma urgente e inadiável reavaliação do modelo tal como é concebido até hoje. Diante desse cenário tão dramático, há que se estimular a discussão, nesta Casa, de uma substancial revisão nesta lei, que somente vem trazendo um desinteresse crescente por parte daqueles que pretendem se transformar em concessionários de veículos automotores e de

máquinas e implementos agrícolas das grandes marcas multinacionais estabelecidas no Brasil.

Neste sentido, estamos apresentando a presente proposição que pretende estabelecer novos critérios para definição das cotas por parte das montadoras-concedentes, de modo a permitir que o concessionário, possa cumprir a execução da venda de sua cota mensal estipulada pela concedente sem que haja condições contratuais flagrantemente leoninas e com inaceitável desequilíbrio entre as partes envolvidas.

Acreditamos estar dando um passo importante para abrir a discussão nesta Casa sobre a necessidade de se renegociar os parâmetros legais, atualmente vigentes, para a contratação entre os fabricantes de veículos automotores, implementos, máquinas agrícolas, colheitadeiras, debulhadoras, trilhadeiras e demais aparelhos similares destinados à agricultura e sua rede de concessionárias no País, permitindo-lhes condições mais justas no desenvolvimento de suas relações comerciais junto às poderosas montadoras multinacionais que operam no segmento no Brasil.

Sala da Comissão, em de de 2018.

Deputado VALDIR COLATTO



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 2018

Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas.

EMENDA Nº _____

Inclua-se o §5º ao artigo 1º e o inciso VII do art. 8º, ambos da Medida Provisória nº 843, de 2018:

“Art. 1º.....

§5º Na fixação dos requisitos de que trata este artigo, será estabelecido que até 2025 não serão comercializados no Brasil veículos de passeio movidos a combustível fóssil.

.....

Art. 8º.....

VII – a não comercialização de veículos de passeio movidos a combustível fóssil no Brasil a partir de 2025.

.....”(NR)

JUSTIFICATIVA

Vivemos em um mundo em que as mudanças climáticas, em especial o aquecimento global, decorrentes da emissão de poluição são uma realidade. De forma a mitigar essas mudanças, bem como estimular a criação e geração de novas tecnologias,



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Thiago Peixoto

países, tais como Reino Unido¹, França², Alemanha³, vêm estabelecendo o banimento de carros movidos a combustível fóssil.

Note-se que, diferentemente do Brasil, nenhum desses países produz etanol ou biodiesel, tampouco possui capacidade ociosa de produção de etanol.

Se o país deseja estar na vanguarda da mudança da matriz energética e no desenvolvimento tecnológico que o acompanha, o caminho a trilhar é banir a comercialização de veículos de passeio movidos a combustível fóssil.

De fato, o Rota 2030 é uma oportunidade de realizarmos um compromisso ambicioso em favor da geração de tecnologia nacional, de medidas contra o aquecimento global e de valorizar a cadeia de produção de etanol e biodiesel.

Sala da Comissão, de de 2018.

THIAGO PEIXOTO

PSD/GO

¹ <http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2017/07/reino-unido-vai-banir-carros-movidos-gasolina-e-diesel-ate-2040.html>

² <https://jornaldocarro.estadao.com.br/carros/franca-quer-banir-carros-movidos-gasolina-e-diesel-ate-2040/>

³ <https://tecnoblog.net/202088/alemanha-banir-motor-combustao-interna/>



MPV 843
00030

EMENDA Nº

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA
12/07/2018

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 2018

TIPO

1 ☐ SUPRESSIVA 2 ☐ AGLUTINATIVA 3 ☐ SUBSTITUTIVA 4 ☐ MODIFICATIVA 5 ☒ ADITIVA

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO VITOR LIPPI	PSDB	SP	01/01

Acrescente-se, onde couber, os seguintes artigos à Medida Provisória nº 843, 2018:

Art. - O §1º, do art. 5º, da Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 5º

§ 1º Os componentes, chassis, carroçarias, acessórios, partes e peças, referidos no caput, de origem estrangeira, serão desembaraçados com suspensão do IPI quando importados diretamente, por encomenda ou por conta e ordem do estabelecimento industrial.

.....”

Art. - O §4º, art. 29, da Lei nº 10.637 de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 29.

.....

§ 4º As matérias-primas, os produtos intermediários e os materiais de embalagem, importados diretamente, por encomenda ou por conta e ordem do estabelecimento de que tratam o caput e o § 1º serão desembaraçados com suspensão do IPI.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa permitir que os fabricantes de veículos e autopeças possam utilizar “*trading companies*” nas operações de importação de chassis, carroçarias, partes, peças e componentes, matérias primas e material de embalagem, com a extensão do mesmo tratamento referente ao IPI, a fim de mitigar o risco de bitributação, cujo imposto deverá ser pago na comercialização.

Não existe impacto fiscal nessa medida, pois se trata apenas da permissão para que as empresas que operam o comércio exterior possam realizar operações em nome das beneficiárias da suspensão do IPI - fabricantes de veículos e autopeças.

DATA

ASSINATURA



CONGRESSO NACIONAL

MPV 843
00031

EMENDA À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 2018

Autor Deputado ZÉ SILVA	Partido Solidariedade
-----------------------------------	---------------------------------

1. __ Supressiva 2. ____ Substitutiva 3. __ Modificativa 4. X Aditiva

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA ADITIVA Nº

Inclua-se na Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018 os seguintes dispositivos:

“Art. 8º

I - incrementar a eficiência energética com o uso de parâmetros similares aos adotados na Diretiva de 2016, de 30% do consumo até 2030, pela União Europeia, o desempenho estrutural e a disponibilidade de tecnologias assistivas à direção dos veículos comercializados no País;

.....

VI - promover o fortalecimento das cadeias produtivas locais;

VII- incrementar áreas voltadas ao desenvolvimento de ferramentaria e engenharia locais;

VIII - promover a ampliação do uso de peças nacionais em 65%, observados os interesses nacionais acordados com o Mercosul;

IX- desenvolver e produzir de veículos híbridos e elétricos no Brasil;

X – promover a sustentabilidade veicular com o incentivo a programas como a reciclagem de resíduos sólidos e a renovação da frota com veículos mais novos e eficientes do ponto de vista energético;

XI - integrar a indústria automotiva brasileira às cadeias globais de valor.

.....
Art. 10

.....
IV - redução de emissões de partículas e poluentes, com metas similares às adotadas pela União Europeia;

V - dispêndios com pesquisa, ensino, formação profissional e desenvolvimento tecnológico, com vistas a fortalecer o sistema de inovação;

VI - geração de empregos verdes em toda a cadeia produtiva;
.....

§ 6º O cumprimento dos requisitos de que trata este artigo será comprovado junto ao Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, que definirá os termos e os prazos de comprovação, bem como será acompanhada e monitorada pelo Conselho Gestor do Observatório e pelo Observatório Nacional das Indústrias.
.....

Art. 14 Fica criado o Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade e Logística e o Conselho Gestor do Observatório, constituído por representantes do Governo, do setor empresarial, dos trabalhadores e da comunidade científica, ligadas a entidades ambientais e de consumidores responsável, entre outras atribuições, por deliberar, estabelecer metas, mudanças no programa e diretrizes acompanhar o impacto do Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística no setor e na sociedade, conforme ato do Ministro de Estado da Indústria, Comércio Exterior e Serviços.
.....

Art. 21 Será concedida isenção, de forma escalonada, do imposto de importação para os produtos a que se refere o art. 20 quando destinados à industrialização de produtos automotivos.
.....

§ 2º O Poder Executivo federal relacionará os bens objetos da isenção a que se refere o **caput**, por classificação fiscal na Nomenclatura Comum

do Mercosul, bem como definirá a forma que será escalonada a isenção referida no **caput**, sendo proporcional ao dispêndio, pela empresa habilitada, em pesquisa, desenvolvimento e inovação.

.....

Art. 25. A isenção, de forma escalonada, do imposto de importação de que trata o art. 21 fica condicionada ainda à realização, pela empresa habilitada, de dispêndios, no País, correspondentes ao montante equivalente à aplicação da alíquota de cinco por cento do valor aduaneiro, em projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação e em programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia, conforme regulamento do Poder Executivo federal, em parceria com:

.....

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por fim aprimorar o Programa Rota 2030 com vistas a incentivar a economia interna e a produção de bens locais, bem como promover maior envolvimento dos trabalhadores no programa.

O Programa Rota 2030 é novo regime automotivo no país e dispõe, ainda, sobre o regime tributário de autopeças. É o sucessor do antigo Programa Inovar-Auto, encerrado em 31 de dezembro de 2017, e trata da mobilidade e logística, com o objetivo de apoiar o desenvolvimento tecnológico, a competitividade, a inovação, a segurança veicular, a proteção ao meio ambiente, a eficiência energética e a qualidade de automóveis, caminhões, ônibus, chassis com motor e autopeças.

Seus objetivos são, dentre outros, incrementar a eficiência energética, o desempenho estrutural e a disponibilidade de tecnologias relacionadas aos veículos comercializados no Brasil, aumentar os investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação, e promover o uso de biocombustíveis e de formas alternativas de propulsão e valorizar a matriz energética brasileira.

Não obstante a excelente intenção do programa, há de se ressaltar a inobservância de aspectos relacionados a maior valorização dos trabalhadores e da

indústria nacional.

É cediço a necessidade gerar emprego e desenvolver a indústria no Brasil. O desemprego no país foi, no trimestre encerrado em abril de 2018, de 12,9%, subindo em relação ao trimestre anterior. Chegou-se a impressionantes 13,4 milhões de pessoas desempregadas. E a situação pode piorar, pois movimentações no mercado de trabalho indicam que muitos trabalhadores estão desistindo de procurar emprego, diante da instabilidade da economia e das incertezas políticas.

Vale acrescentar também que a produção da indústria nacional caiu na quase totalidade dos locais pesquisados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), no mês de maio de 2018. Deve-se lembrar que a greve dos caminhoneiros, ocorrida em maio, contribuiu para essa queda, no entanto já havia uma leve desaceleração da produção em comparação com o mês anterior.

Com a emenda em questão, busca-se levar ao Programa Rota 2030 políticas de inserção do trabalhador no meio produtivo, a exemplo de programas de capacitação, formação e qualificação profissional para os envolvidos no sistema de inovação tecnológica, bem como a inclusão de representantes desses trabalhadores no Grupo de Acompanhamento do programa e no Conselho Gestor do Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade e Logística.

A emenda, ademais, visa a inclusão de novas diretrizes com vistas à promoção e incentivo à indústria nacional, como o fortalecimento das cadeias produtivas nacionais, a preferência pela utilização de peças produzidas no mercado interno, a adoção de metas de eficiência energética e redução de emissões seguindo, preferencialmente, padrões adotados pela União Europeia, além do incentivo ao desenvolvimento de veículos híbridos e elétricos no Brasil.

Nesse sentido, dada a necessidade de maior inserção do trabalhador e da economia local neste arranjo produtivo, roga-se aos nobres pares pela aprovação da presente emenda.

ASSINATURA

Dep. ZÉ SILVA
Solidariedade/MG

**COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 843, DE 5 DE JULHO DE 2018**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 5 DE JULHO DE 2018

Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas.

EMENDA ADITIVA Nº

O **caput** do art. 1º da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º O Poder Executivo federal estabelecerá requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos novos produzidos no País e para a importação de veículos novos classificados nos códigos 87.01 a 87.06, bem como 87.11, da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - Tipi, aprovada pelo Decreto nº 8.950, de 29 de dezembro de 2016, relativos a:

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O estímulo ao setor automotivo é importante para desenvolver as bases industriais e tecnológicas da economia brasileira. A Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, traz incentivos para o setor ao instituir o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística.

Os encadeamentos produtivos associados ao setor automotivo o tornam fundamental para nossa estrutura econômica. A indústria de transformação é considerada um dos vetores mais importantes de crescimento

econômico, desenvolvimento tecnológico e inovação, com efeitos multiplicadores e cumulativos na economia.

As classificações da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados – Tipi presentes no *caput* do art. 1º da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, não compreendem as motocicletas. A relevante atividade fabril brasileira de motocicletas, constante da classificação Tipi 87.11, deve contar com os incentivos do Programa Rota 2030.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres pares para incluir as motocicletas entre as atividades abrangidas pelo Programa Rota 2030.

Sala da Comissão, em 12 de julho de 2018.

ALFREDO KAEFER
Deputado Federal-PP/PR

**COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 843, DE 5 DE JULHO DE 2018**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 5 DE JULHO DE 2018

Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas.

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se o seguinte §10 ao art. 10 da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018:

“Art. 10.
.....
.....

§10. A habilitação a que se refere o caput tem como requisito a manutenção dos empregos na empresa.

JUSTIFICAÇÃO

O estímulo ao setor automotivo é importante para desenvolver as bases industriais e tecnológicas da economia brasileira. A Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, traz incentivos para o setor ao instituir o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística.

Os encadeamentos produtivos associados ao setor automotivo o tornam fundamental para nossa estrutura econômica. A indústria de transformação é considerada um dos vetores mais importantes de crescimento

econômico, desenvolvimento tecnológico e inovação, com efeitos multiplicadores e cumulativos na economia.

O setor automotivo responde por empregos qualificados que apresentam remuneração elevada na indústria de transformação. Nesse sentido, considera-se essencial que os estímulos concedidos sejam condicionados à manutenção dos empregos na empresa, para que ocorra habilitação ao Programa Rota 2030.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres pares para acrescentar parágrafo que condicione a habilitação ao Programa à manutenção dos empregos na empresa.

Sala da Comissão, em 12 de julho de 2018.



ALFREDO KAEFER
Deputado Federal PP-PR

**COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 843, DE 5 DE JULHO DE 2018**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 5 DE JULHO DE 2018

Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas.
EMENDA Nº

Dê-se a seguinte redação ao art. 10 da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018:

“Art. 10.

.....
III – desempenho estrutural associado a tecnologias assistiva à direção;

IV – dispêndios com pesquisa e desenvolvimento tecnológico; e

V – utilização de máquinas e ferramental para a fabricação de veículos automotores.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O estímulo ao setor automotivo é importante para desenvolver as bases industriais e tecnológicas da economia brasileira. A Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, traz incentivos para o setor ao instituir o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística.

Os encadeamentos produtivos associados ao setor automotivo o tornam fundamental para nossa estrutura econômica. A indústria de transformação é considerada um dos vetores mais importantes de crescimento

econômico, desenvolvimento tecnológico e inovação, com efeitos multiplicadores e cumulativos na economia.

O estabelecimento de requisitos relativos à utilização de máquinas e ferramental para a fabricação de veículos automotores é imprescindível para adensar o encadeamento produtivo associado ao setor automotivo. Dessa forma, deve ser considerado o uso de máquinas e ferramental, como aqueles para a reparação veicular, nas classificações TIPI 84.58, 84.59, 84.60 e similares e na classificação 82.07.30.00.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres pares para incluir a utilização de máquinas e ferramental para a fabricação de veículos automotores entre os requisitos para habilitação ao Programa Rota 2030 a serem estabelecidos pelo Poder Executivo.

Sala da Comissão, em 12 de julho de 2018.



ALFREDO KAEFER
Deputado Federal – PP/PR

COMISSÃO DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 2018.

EMENDA À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 5 DE JULHO DE 2018

Altera a Lei nº 13.496, de 24 de outubro de 2017, que institui o Programa Especial de Regularização Tributária – PERT na Secretaria da Receita Federal do Brasil e na Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional.

Fica acrescido ao art. 11 da Lei nº 13.496, de 24 de outubro de 2017, o § 2º, com a seguinte redação:

Art. 11

§ 1º

§ 2º Não será computada na apuração da base de cálculo da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS a parcela equivalente à redução do valor das multas, juros de mora e encargo legal em decorrência da aplicação desta Lei.

JUSTIFICATIVA

É possível e até provável que os contribuintes não tenham percebido que a Medida Provisória nº 783, de 31 de maio de 2017, não excluiu do cálculo da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS, a parcela equivalente à redução do valor das multas, juros de mora e encargo legal em decorrência da adesão ao Programa Especial de Regularização Tributária – PERT, ao contrário do que ocorreu com todos os programas de regularização fiscal (REFIS).

Na tramitação do Projeto de Conversão da referida MP nº 783/2017 (PLV nº 23/2017), a Comissão Especial especialmente designada pelas mesas das Casas do Congresso Nacional, houve por bem corrigir a omissão e com isso evitar que os contribuintes aderentes ao PERT fossem violentamente onerados com a incidência do Imposto de Renda sobre o benefício fiscal previsto no programa. Com isso, evitava-se o absurdo de permitir que o Erário “tirasse com uma mão a desoneração dada pela outra”. Com efeito, essa imprescindível ressalva estava no § 2º do art. 12 do Projeto de Conversão nº 23, de 2017 (MP nº 783, de 2017).

“Art. 12

.....
§ 2º Não será computada na apuração da base de cálculo do imposto de renda, da CSLL, da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS a parcela equivalente à redução do valor das multas, dos juros e encargo legal.
.....

Ocorreu que, o Presidente da República, ao vetar o art. 12 do referido Projeto de Lei de Conversão nº 23, de 2017, levou junto o seu § 2º e, com isso, suprimindo a emenda colocada, com indiscutível propriedade, pelo Relator e aprovada pelo Plenário da Comissão Especial. Ou seja, a LPV assim sancionada como Lei nº 13.496, de 24 de outubro de 2018, acabou sendo promulgada e publicada com o texto incompleto, sem a ressalva do não cômputo, “na apuração da base de cálculo do Imposto de Renda, da CSLL, do PIS/PASEP e da COFINS, da parcela equivalente à redução do valor da multa, dos juros e encargo legal”

Vale ressaltar que, nos programas de Recuperação Fiscal (REFIS) anteriores, como o da Lei nº 11.941, de 27 de maio de 2009 (parágrafo único do art. 4º) e da Lei nº 13.043, de 13 de novembro de 2014 (§ 16 do art. 42), houve a ressalva mencionada, por iniciativa do próprio Poder Executivo, o que comprova que não estava no escopo do veto do art. 12 do PLV nº 23, de 2017, o seu parágrafo 2º. Este acabou sendo, na verdade, “arrastado” pelo veto do *caput* do artigo.

Na emenda ora proposta, o não cômputo das reduções das multas, dos juros e encargo legal ficará limitado às bases de cálculo da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS. Difere da exclusão feita nos programas de regularização fiscal (REFIS) aprovados pela Lei nº 11.941/2009 e pela Lei nº 13.043/2014, ao se levar em conta que o Imposto de Renda da Pessoa Jurídica e a Contribuição sobre o Lucro Líquido são calculados sobre o lucro líquido apurado com a dedução integral das multas e dos juros de mora.

Por outro lado, a mudança proposta não representará renúncia real de receita pública visto que o Programa Especial de Regularização Tributária – PERT antecipou a arrecadação em valor substancial mediante realização de créditos tributários que sem ele, ficariam na dependência do julgamento de ações de execução fiscal totalmente imprevisível tanto no mérito quanto no tempo.

Por todo o exposto, faz-se necessária a correção do lamentável equívoco ocorrido na sanção do mencionado Projeto de Lei de Conversão nº 23, de 2017, relativo à Medida Provisória nº 783, de 31 de maio de 2017, que instituiu o Programa Especial de Regularização Tributária – PERT.

Câmara dos Deputados, 11 de julho de 2018.



ALFREDO KAEFER
Deputado Federal – PP/PR

COMISSÃO DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 2018.

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 2018.

Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas.

EMENDA ADITIVA Nº

Inclua-se onde couber na Medida Provisória 843/18

Art. As empresas habilitadas ao Rota 2030 Mobilidade e Logística nos termos do inciso III do caput do artigo 9º farão jus:

I – a realização de dispêndios em pesquisa e desenvolvimento reduzidos à metade em relação aos percentuais gerais que venham a ser fixados para apuração do crédito tributário de que trata o art. 11;

II – a condições específicas na aplicação do regime tributário instituído pelos artigos 20 a 25, a serem estabelecidas na regulamentação pelo Poder Executivo Federal.

Justificativa

Os incisos II e III do parágrafo 3º do artigo 9º tratam das empresas que produzem veículos de baixo volume de produção com elevado valor de investimento por unidade a ser produzida e limitação quantitativa da planta de produção a até 35 mil unidades ano.

Com a finalidade de alavancar a atração para que tais empresas se estabeleçam no Brasil busca-se conceder estímulos que possam melhorar as condições competitivas para a produção local dos veículos de baixo volume em substituição à importação de modelos similares acabados.

Sala da Comissão, em 11 de julho de 2018.



ALFREDO KAEFER
Deputado Federal PP/PR

COMISSÃO DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 2018.

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 2018.

Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas.

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se § 10 ao art. 11 da Medida Provisória nº 843, de 2018, com a seguinte redação:

“§ 10. A dedução de que trata o § 4º aplica-se, também, aos dispêndios em pesquisa e desenvolvimento realizados por empresa habilitada nos termos do inciso III do art. 9º, sem observar o limite referido naquele parágrafo.”

JUSTIFICATIVA

Na forma exposta na Medida Provisória, a aprovação de projetos de desenvolvimento e produção tecnológica tem como objetivo estimular a produção, no País, de veículos, sistemas e autopeças com alto nível tecnológico, bem como o desenvolvimento de novas soluções estratégicas para a mobilidade e logística.

Em vista desses projetos serem focados em produtos com mais tecnologia, os dispêndios em pesquisa e desenvolvimento que deverão ser realizados para sua produção serão, de forma geral, enquadrados no conceito de dispêndios estratégicos. Por esta razão, propõe-se que os dispêndios realizados por empresas habilitadas nesta modalidade não se sujeitem ao limite estabelecido para os dispêndios considerados estratégicos.

Esta medida visa garantir a atração de mais investimentos para o país, assim como incentivar os gastos em pesquisa e desenvolvimento no Brasil.

Sala da Comissão, em 11 de julho de 2018.



ALFREDO KAEFER
Deputado Federal PP/PR

COMISSÃO DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 2018.

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 2018.

Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Altere-se § 3º ao art. 11 da Medida Provisória nº 843, de 2018, com a seguinte redação:

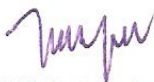
“§ 3º A parcela apurada na forma do caput, excedente ao limite de dedução previsto no § 1º, poderá ser deduzida do IRPJ e da CSLL devidos, respectivamente, em períodos de apuração subsequentes.”

JUSTIFICATIVA

As empresas do setor automotivo, em sua maioria, estão operando sem lucro. Assim, em um primeiro momento elas não conseguiriam usufruir o benefício proposto na medida, que seria carregado para períodos posteriores.

A imposição de limite para a utilização do saldo excedente afetaria sobremaneira as empresas que se encontram na situação de prejuízo, pois ficariam acumulando saldos de créditos excedentes, que nunca conseguiriam utilizar em sua totalidade, em razão dos limites previstos.

Sala da Comissão, em 11 de julho de 2018.



ALFREDO KAEFER
Deputado Federal PP/PR

COMISSÃO DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 2018.

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 2018.

Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Altere-se o art. 11 da Medida Provisória nº 843, de 2018, passando a ter a seguinte redação:

“Art. 11. A pessoa jurídica habilitada no Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística poderá deduzir do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas - IRPJ e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido - CSLL devidos, o valor correspondente à aplicação da alíquota e adicional do IRPJ e da alíquota da CSLL sobre até cem por cento dos dispêndios realizados no País, no próprio período de apuração, desde que sejam classificáveis como despesas operacionais pela legislação do IRPJ e aplicados em:

.....”

JUSTIFICATIVA

No Relatório da Competitividade Global 2015 - 2016 do Fórum Econômico Mundial, o Brasil está classificado no 84º lugar entre 140 países em termos de suas capacidades e os seus recursos para inovar. Outro índice internacional, o Índice Global de Inovação classificou o país no 70º lugar entre os 141 países em 2015. Tomando os dois índices como referência, o Brasil ainda pode melhorar nas diferentes variáveis e dimensões que definem o seu comportamento inovador.

Como o progresso tecnológico é fundamental para a indústria, os países precisam ter suficientes mecanismos de política e recursos financeiros para ajudar as empresas a lidar com os riscos e as dificuldades do processo de inovação.

Os fabricantes de veículos nacionais estão presentes em diversos países, e farão investimentos em P&D no local onde for mais competitivo. Devido à dimensão financeira das empresas automotivas do país e à dinâmica de dispersão das atividades de inovação.

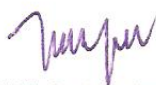
Desta forma, faz-se necessário aumentar o percentual do benefício, de 30% dos dispêndios em P&D, para 100%. Caso o benefício concedido pelo Rota 2030 não seja

competitivo perante os outros países, as empresas optarão por realizar seus investimentos em pesquisa e desenvolvimento em outras unidades fora do Brasil.

Na forma apresentada na Medida Provisória, o benefício de dedução de até 30% dos dispêndios em P&D no IRPJ e na CSLL, quando aplicado às alíquotas desses tributos, corresponde efetivamente a um desconto de 10,2% sobre os dispêndios realizados em P&D. Com esse percentual chegando a 100% o benefício chegará a uma de 34% sobre os dispêndios da empresa.

Esta emenda justifica-se pela necessidade de manutenção dos dispêndios em P&D no Brasil, evitando uma a transferência das atividades de P&D para outros polos, e a consequente perda de capital intelectual do país.

Sala da Comissão, em 11 de julho de 2018.



ALFREDO KAEFER
Deputado Federal PP/PR



CONGRESSO NACIONAL

MPV 843
00040

EMENDA Nº

_____/____

Medida Provisória nº 843, de 2018

Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas.

Emenda nº

Dê-se aos artigos 1º, 9º e 10 da Medida Provisória nº 843, de 2018, a seguinte redação:

“Art. 1º O Poder Executivo federal estabelecerá requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos novos produzidos no País e para a importação de veículos novos classificados nos códigos 87.01 a 87.06 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - Tipi, aprovada pelo Decreto nº 8.950, de 29 de dezembro de 2016, relativos a:

I - rotulagem veicular;

II - eficiência energética veicular;

III - desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção; e

IV - segurança dos veículos e do trânsito visando evitar acidentes.

§ 1º A fixação dos requisitos previstos nos incisos I, II, III e IV do caput considerará critérios quantitativos e qualitativos, tais como o número de veículos comercializados ou importados, o atingimento de padrões internacionais e o desenvolvimento de projetos.

.....” (NR)

“Art. 9º Poderão habilitar-se ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística as empresas que:

.....

III - tenham projeto de desenvolvimento e produção tecnológica aprovado para a produção, no País, de novos produtos ou novos



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº

_____/____

modelos de produtos já existentes referidos no inciso I do caput, ou de novas soluções estratégicas para a mobilidade, logística, segurança dos veículos e do trânsito visando evitar acidentes, conforme regulamento do Poder Executivo federal.

.....

§ 2º O projeto de desenvolvimento e produção tecnológica de que trata o inciso III do caput compreenderá a pesquisa para o desenvolvimento de novos produtos ou novos modelos de produtos já existentes, ou de novas soluções estratégicas para a mobilidade, logística, segurança dos veículos e do trânsito visando evitar acidentes, e investimentos em ativos fixos.

.....” (NR)

“Art. 10 Para fins de habilitação no Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, o Poder Executivo federal estabelecerá requisitos relativos a:

I - rotulagem veicular;

II - eficiência energética veicular;

III - desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção;

IV - segurança dos veículos e do trânsito visando evitar acidentes e

V - dispêndios com pesquisa e desenvolvimento tecnológico.

.....

§ 3º Os dispêndios de que trata o inciso IV do caput poderão ser realizados sob a forma de projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação e de programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia, conforme regulamento do Poder Executivo federal, em parceria com:

I - instituições científicas, tecnológicas e de inovação - ICTs;

II - entidades brasileiras de ensino, oficiais ou reconhecidas pelo Poder Público;

III - empresas públicas dotadas de personalidade jurídica de direito privado que mantenham fundos de investimento que se destinem a empresas de base tecnológica, com foco no desenvolvimento e sustentabilidade industrial e tecnológica para a



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº

_____/____

*mobilidade, logística, segurança dos veículos e do trânsito
visando evitar acidentes; ou*

.....” (NR)

Justificação

O objetivo da presente emenda é de que o Programa governamental Rota 2030 Mobilidade e Logística e o setor automobilístico também se dediquem ao cumprimento e à implantação da Lei nº 13.614/18 - Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) que, basicamente, dispõe sobre o regime de metas de redução de índice de mortos no trânsito por grupos de habitantes e de índice de mortos no trânsito por grupos de veículo.

Acreditamos que o incentivo ao desenvolvimento e produção tecnológica de novos modelos de veículos por parte das montadoras, com a finalidade de novas soluções estratégicas para segurança dos veículos e do trânsito, visando evitar acidentes, é uma medida fundamental para o sucesso do Pnatrans, que, para os próximos 10 anos pretende reduzir à metade a sinistralidade nas ruas e rodovias brasileiras.

Considerando o contexto mundial no qual o setor automotivo sinaliza profundas transformações, seja nos veículos (*inclusive nos equipamentos eletrônicos e sensores que podem ser incorporados aos veículos*) e na forma de usá-los, seja na forma de produzi-los, estamos certos que muitas tecnologias podem ser desenvolvidas para salvar vidas, além de assegurar competitividade para as montadoras.

Portanto queremos incorporar de forma clara e explícita ao texto da nova lei o que já se afirma na exposição de motivos desta medida provisória, no seguinte trecho que transcrevemos:

“O Programa Rota 2030 tem como público-alvo o setor automotivo: montadoras e importadores de veículos, fabricantes de autopeças, e os trabalhadores do setor; entretanto, seus resultados serão externados à toda sociedade, especialmente através do aumento da eficiência energética e da segurança dos veículos comercializados no País, proporcionando:



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº

_____/____

- *redução de externalidades negativas com queda nas despesas médico-hospitalares resultantes de sinistros de trânsito e problemas respiratórios e cardiovasculares”.*

Diante do exposto, solicito a análise e aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, em 12 de julho de 2018.

Deputado Paulo Foletto (PSB/ES)

COMISSÃO MISTA DO CONGRESSO NACIONAL

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843/2018

EMENDA MODIFICATIVA Nº _____
(Do Sr. Deputado AUGUSTO COUTINHO)

Acrescente-se § 10 ao art. 11 da Medida Provisória nº 843, de 2018, com a seguinte redação:

“§ 10. A dedução de que trata o § 4º aplica-se, também, aos dispêndios em pesquisa e desenvolvimento realizados por empresa habilitada nos termos do inciso III do art. 9º, sem observar o limite referido naquele parágrafo.”

JUSTIFICATIVA

Na forma exposta na Medida Provisória, a aprovação de projetos de desenvolvimento e produção tecnológica tem como objetivo estimular a produção, no País, de veículos, sistemas e autopeças com alto nível tecnológico, bem como o desenvolvimento de novas soluções estratégicas para a mobilidade e logística.

Em vista desses projetos serem focados em produtos com mais tecnologia, os dispêndios em pesquisa e desenvolvimento que deverão ser realizados para sua produção serão, de forma geral, enquadrados no conceito de dispêndios estratégicos. Por esta razão, propõe-se que os dispêndios realizados por empresas habilitadas nesta modalidade não se sujeitem ao limite estabelecido para os dispêndios considerados estratégicos.

Esta medida visa garantir a atração de mais investimentos para o país, assim como incentivar os gastos em pesquisa e desenvolvimento no Brasil.

Sala da Comissão, 12 de julho de 2018

DEPUTADO AUGUSTO COUTINHO
SD/PE

COMISSÃO MISTA DO CONGRESSO NACIONAL

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843/2018

EMENDA MODIFICATIVA Nº _____
(Do Sr. Deputado AUGUSTO COUTINHO)

Altere-se § 3º ao art. 11 da Medida Provisória nº 843, de 2018, com a seguinte redação:

“§ 3º A parcela apurada na forma do caput, excedente ao limite de dedução previsto no § 1º, poderá ser deduzida do IRPJ e da CSLL devidos, respectivamente, em períodos de apuração subsequentes.”

JUSTIFICATIVA

As empresas do setor automotivo, em sua maioria, estão operando sem lucro. Assim, em um primeiro momento, elas não conseguiriam usufruir o benefício proposto na medida, que seria carregado para períodos posteriores.

A imposição de limite para a utilização do saldo excedente afetaria sobremaneira as empresas que se encontram na situação de prejuízo, pois ficariam acumulando saldos de créditos excedentes, que nunca conseguiriam utilizar em sua totalidade, em razão dos limites previstos.

Sala da Comissão, 12 de julho de 2018

DEPUTADO AUGUSTO COUTINHO
SD/PE

COMISSÃO MISTA DO CONGRESSO NACIONAL

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843/2018

EMENDA MODIFICATIVA Nº _____
(Do Sr. Deputado AUGUSTO COUTINHO)

Altere-se o art. 11 da Medida Provisória nº 843, de 2018, passando a ter a seguinte redação:

“Art. 11. A pessoa jurídica habilitada no Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística poderá deduzir do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas - IRPJ e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido - CSLL devidos, o valor correspondente à aplicação da alíquota e adicional do IRPJ e da alíquota da CSLL sobre até cento e sessenta por cento dos dispêndios realizados no País, no próprio período de apuração, desde que sejam classificáveis como despesas operacionais pela legislação do IRPJ e aplicados em:

.....”

JUSTIFICATIVA

No Relatório da Competitividade Global 2015 - 2016 do Fórum Econômico Mundial, o Brasil está classificado no 84º lugar entre 140 países em termos de suas capacidades e os seus recursos para inovar. Outro índice internacional, o Índice Global de Inovação classificou o país no 70º lugar entre os 141 países em 2015. Tomando os dois índices como referência, o Brasil ainda pode melhorar nas diferentes variáveis e dimensões que definem o seu comportamento inovador.

Como o progresso tecnológico é fundamental para a indústria, os países precisam ter suficientes mecanismos de política e recursos financeiros para ajudar as empresas a lidar com os riscos e as dificuldades do processo de inovação.

Os fabricantes de veículos nacionais estão presentes em diversos países, e farão investimentos em P&D no local onde for mais competitivo. Devido à dimensão financeira das empresas automotivas do país e à dinâmica de dispersão das atividades de inovação.

Desta forma, faz-se necessário aumentar o percentual do benefício, de 30% dos dispêndios em P&D, para 160%. Caso o benefício concedido pelo Rota 2030 não seja competitivo perante os outros países, as empresas optarão

por realizar seus investimentos em pesquisa e desenvolvimento em outras unidades fora do Brasil.

Na forma apresentada na Medida Provisória, o benefício de dedução de até 30% dos dispêndios em P&D no IRPJ e na CSLL, quando aplicado às alíquotas desses tributos, corresponde efetivamente a um desconto de 10,2% sobre os dispêndios realizados em P&D. Com esse percentual chegando a 160% o benefício chegará a uma de 54,4% sobre os dispêndios da empresa.

A Lei do Bem (Lei nº 11.196/05), que também prevê incentivo para dispêndios em P&D, incidente sobre o IRPJ e a CSLL, permite uma dedução correspondente a até 160% dos dispêndios em P&D, podendo chegar a até 180% em função do número de empregados pesquisadores contratados.

Sala da Comissão, 12 de julho de 2018

DEPUTADO AUGUSTO COUTINHO
SD/PE

COMISSÃO MISTA DO CONGRESSO NACIONAL

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843/2018

EMENDA MODIFICATIVA Nº _____
(Do Sr. Deputado AUGUSTO COUTINHO)

Altere-se o art. 11 da Medida Provisória nº 843, de 2018, passando a ter a seguinte redação:

“Art. 11. A pessoa jurídica habilitada no Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística poderá deduzir do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas - IRPJ e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido - CSLL devidos, o valor correspondente à aplicação da alíquota e adicional do IRPJ e da alíquota da CSLL sobre até oitenta por cento dos dispêndios realizados no País, no próprio período de apuração, desde que sejam classificáveis como despesas operacionais pela legislação do IRPJ e aplicados em:

.....”

JUSTIFICATIVA

No Relatório da Competitividade Global 2015 - 2016 do Fórum Econômico Mundial, o Brasil está classificado no 84º lugar entre 140 países em termos de suas capacidades e os seus recursos para inovar. Outro índice internacional, o Índice Global de Inovação classificou o país no 70º lugar entre os 141 países em 2015. Tomando os dois índices como referência, o Brasil ainda pode melhorar nas diferentes variáveis e dimensões que definem o seu comportamento inovador.

Como o progresso tecnológico é fundamental para a indústria, os países precisam ter suficientes mecanismos de política e recursos financeiros para ajudar as empresas a lidar com os riscos e as dificuldades do processo de inovação.

Os fabricantes de veículos nacionais estão presentes em diversos países, e farão investimentos em P&D no local onde for mais competitivo. Devido à dimensão financeira das empresas automotivas do país e à dinâmica de dispersão das atividades de inovação.

Desta forma, faz-se necessário aumentar o percentual do benefício, de 30% dos dispêndios em P&D, para 80%. Caso o benefício concedido pelo Rota 2030 não seja competitivo perante os outros países, as empresas optarão por

realizar seus investimentos em pesquisa e desenvolvimento em outras unidades fora do Brasil.

Na forma apresentada na Medida Provisória, o benefício de dedução de até 30% dos dispêndios em P&D no IRPJ e na CSLL, quando aplicado às alíquotas desses tributos, corresponde efetivamente a um desconto de 10,2% sobre os dispêndios realizados em P&D. Com esse percentual chegando a 80% o benefício chegará a uma de 27,2% sobre os dispêndios da empresa.

Esta emenda justifica-se pela necessidade de manutenção dos dispêndios em P&D no Brasil, evitando uma a transferência das atividades de P&D para outros polos, e a consequente perda de capital intelectual do país.

Sala da Comissão, 12 de julho de 2018

DEPUTADO AUGUSTO COUTINHO
SD/PE

COMISSÃO MISTA DO CONGRESSO NACIONAL

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843/2018

EMENDA MODIFICATIVA Nº _____
(Do Sr. Deputado AUGUSTO COUTINHO)

Altere-se o art. 11 da Medida Provisória nº 843, de 2018, passando a ter a seguinte redação:

“Art. 11. A pessoa jurídica habilitada no Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística poderá deduzir do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas - IRPJ e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido - CSLL devidos, o valor correspondente à aplicação da alíquota e adicional do IRPJ e da alíquota da CSLL sobre até cem por cento dos dispêndios realizados no País, no próprio período de apuração, desde que sejam classificáveis como despesas operacionais pela legislação do IRPJ e aplicados em:

.....”

JUSTIFICATIVA

No Relatório da Competitividade Global 2015 - 2016 do Fórum Econômico Mundial, o Brasil está classificado no 84º lugar entre 140 países em termos de suas capacidades e os seus recursos para inovar. Outro índice internacional, o Índice Global de Inovação classificou o país no 70º lugar entre os 141 países em 2015. Tomando os dois índices como referência, o Brasil ainda pode melhorar nas diferentes variáveis e dimensões que definem o seu comportamento inovador.

Como o progresso tecnológico é fundamental para a indústria, os países precisam ter suficientes mecanismos de política e recursos financeiros para ajudar as empresas a lidar com os riscos e as dificuldades do processo de inovação.

Os fabricantes de veículos nacionais estão presentes em diversos países, e farão investimentos em P&D no local onde for mais competitivo. Devido à dimensão financeira das empresas automotivas do país e à dinâmica de dispersão das atividades de inovação.

Desta forma, faz-se necessário aumentar o percentual do benefício, de 30% dos dispêndios em P&D, para 100%. Caso o benefício concedido pelo Rota 2030 não seja competitivo perante os outros países, as empresas optarão

por realizar seus investimentos em pesquisa e desenvolvimento em outras unidades fora do Brasil.

Na forma apresentada na Medida Provisória, o benefício de dedução de até 30% dos dispêndios em P&D no IRPJ e na CSLL, quando aplicado às alíquotas desses tributos, corresponde efetivamente a um desconto de 10,2% sobre os dispêndios realizados em P&D. Com esse percentual chegando a 100% o benefício chegará a uma de 34% sobre os dispêndios da empresa.

Esta emenda justifica-se pela necessidade de manutenção dos dispêndios em P&D no Brasil, evitando uma a transferência das atividades de P&D para outros polos, e a consequente perda de capital intelectual do país.

Sala da Comissão, 12 de julho de 2018

DEPUTADO AUGUSTO COUTINHO
SD/PE



MPV 843
00046

CONGRESSO NACIONAL

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 2018

Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas.

EMENDA MODIFICATIVA Nº _____

Dê-se aos §§ 1º e § 2º a seguinte redação:

§ 1º A redução de alíquota de que trata o inciso II do caput poderá ser concedida somente ao veículo cuja alíquota de IPI aplicável já tenha sido reduzida, nos termos do inciso I do caput, em, no mínimo, um ponto percentual.

§ 2º O somatório das reduções de alíquotas de que tratam os incisos I e II do caput podem ser cumulativos.



CONGRESSO NACIONAL

Justificativa

Ao limitar reduções em até 2% deixa-se de beneficiar sempre um dos dois incentivos, não tem lógica. Se o objetivo é incentivar a inovação e a pesquisa não há como excluir um dos casos.

Sala das Sessões, em 21 fevereiro de 2018

Deputada Federal **ORLANDO SILVA**

PCdoB-SP



CONGRESSO NACIONAL

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 2018

Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas.

EMENDA MODIFICATIVA Nº _____

Dê-se aos incisos do art. 4º a seguinte redação:

Art. 4º

I - R\$ 100,00 (cem reais) para até o primeiro centésimo, inclusive, maior que o consumo energético correspondente à meta de eficiência energética estabelecida, expressa em megajoules por quilômetro;

II - R\$ 150,00 (cento e cinquenta reais) a partir do primeiro centésimo, exclusive, até o segundo centésimo, inclusive, maior que o consumo energético correspondente à meta de eficiência energética estabelecida, expressa em megajoules por quilômetro;

III - R\$ 400,00 (quatrocentos reais) a partir do segundo centésimo, exclusive, até o terceiro centésimo, inclusive, maior que o consumo



CONGRESSO NACIONAL

energético correspondente à meta de eficiência energética estabelecida, expressa em megajoules por quilômetro; e

IV - R\$ 600,00 (seiscentos sessenta reais) a partir do terceiro centésimo, exclusive, para cada centésimo maior que o consumo energético correspondente à meta de eficiência energética estabelecida, expressa em megajoules por quilômetro.

Justificativa

Os valores do não cumprimento de meta de eficiência energética parecem-nos desproporcionais ao dano ambiental causado.

Sala das Sessões, em 12 de julho de 2018

Deputada Federal **ORLANDO SILVA**

PCdoB-SP



MPV 843
00048

CONGRESSO NACIONAL

Medida Provisória nº 843, de 2018

Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas.

EMENDA SUPRESSIVA Nº _____

Suprima-se o § 3º do art. 2º.

Justificativa

Se o objetivo da MP é incentivar a inovação e a tecnologia na indústria nacional, não há como beneficiar automotores importados, cuja tecnologia é feita em seus países de origem.

Sala das Sessões, em 12 de julho de 2018

Deputada Federal **ORLANDO SILVA**

PCdoB-SP

**COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 843, DE 5 DE JULHO DE 2018**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 5 DE JULHO DE 2018

Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas.
EMENDA Nº

Dê-se a seguinte redação ao art. 10 da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018:

“Art. 10.

.....
III – desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção;

IV – dispêndios com pesquisa e desenvolvimento tecnológico; e

V – utilização de máquinas e ferramental para a fabricação de veículos automotores.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O estímulo ao setor automotivo é importante para desenvolver as bases industriais e tecnológicas da economia brasileira. A Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, traz incentivos para o setor ao instituir o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística.

Os encadeamentos produtivos associados ao setor automotivo o tornam fundamental para nossa estrutura econômica. A indústria de transformação é considerada um dos vetores mais importantes de crescimento

econômico, desenvolvimento tecnológico e inovação, com efeitos multiplicadores e cumulativos na economia.

O estabelecimento de requisitos relativos à utilização de máquinas e ferramental para a fabricação de veículos automotores é imprescindível para adensar o encadeamento produtivo associado ao setor automotivo. Dessa forma, deve ser considerado o uso de máquinas e ferramental, como aqueles para a reparação veicular, nas classificações TIPI 84.80.41.00, 84.80.71.00, específicas para moldes de injeção

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres pares para incluir a utilização de máquinas e ferramental para a fabricação de veículos automotores entre os requisitos para habilitação ao Programa Rota 2030 a serem estabelecidos pelo Poder Executivo.

Sala da Comissão, em 12 de julho de 2018.

ALFREDO KAEFER

Deputado Federal – PP/PR

COMISSÃO DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 2018.

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 2018.

Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Que altera a Lei nº 13.496, de 24 de outubro de 2017, que institui o Programa Especial de Regularização Tributária – PERT na Secretaria da Receita federal e na Procuradoria-Geral da Fazenda.

Dê-se ao artigo 2º LEI Nº 13.496, DE 24 DE OUTUBRO DE 2017, a seguinte redação:

.....
.....

Art. 2º No âmbito da Secretaria da Receita Federal do Brasil e da PGFN, o sujeito passivo que aderir ao PERT poderá liquidar os débitos de que trata o art. 1º mediante a opção por uma das seguintes modalidades:

§ 1º Na hipótese de adesão a uma das modalidades previstas no inciso III do caput, ficam assegurados aos devedores com dívida total, sem reduções, inferior igual ou superior a R\$ 15.000.000,00 (quinze milhões de reais):

I - pagamento à vista e em espécie de, no mínimo, sete inteiros e cinco décimos do valor da dívida consolidada, sem reduções, em vinte e quatro parcelas mensais e sucessivas e a liquidação do restante com a utilização de créditos de prejuízo fiscal e base de cálculo negativa da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido - CSLL ou com outros créditos próprios relativos aos tributos administrados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil e da PGFN com a possibilidade de pagamento, em espécie, de eventual saldo remanescente em até sessenta prestações adicionais, vencíveis a partir do mês seguinte ao do pagamento à vista;

II –

III - pagamento da dívida consolidada em até duzentas e quarenta prestações mensais e sucessivas com redução de setenta por cento, nos juros, em até duzentas prestações, mensais e sucessivas, com redução de oitenta por cento dos juros de mora e em cento e oitenta mensais e sucessivas com redução de noventa por cento dos juros de mora.

a). parcelado em até duzentas e quarenta parcelas mensais e sucessivas, vencíveis a partir de janeiro de 2019, com redução de setenta por cento dos juros de mora e de quarenta por cento das multas de mora, de ofício ou isoladas;

.....
..;

b) ou parcelado em até duzentas parcelas mensais e sucessivas, vencíveis a partir de janeiro de 2018, com redução de oitenta por cento dos juros de mora e de vinte e cinco por cento das multas de mora;

c) ou parcelado em até cento e oitenta parcelas mensais e sucessivas, vencíveis a partir de janeiro de 2018, com redução de noventa por cento dos juros de mora de ofício ou isoladas, sendo cada parcela calculada com base no valor correspondente a um por cento da receita bruta da pessoa jurídica, referente ao mês imediatamente anterior ao do pagamento, não podendo ser inferior a um cento e setenta e cinco avos do total da dívida consolidada.

d) abrangência dos débitos de natureza tributária e não tributária vencida até 30 de junho de 2018, inclusive aqueles objeto de parcelamentos anteriores rescindidos ou ativos, em discussão administrativa ou judicial, ou proveniente de lançamento de ofício efetuados após a publicação desta Lei, desde que o requerimento seja efetuado até 15 de dezembro.

JUSTIFICAÇÃO

É de conhecimento corrente que o Brasil enfrenta a mais severa crise econômica das últimas sete décadas, tendo experimentado depressão de mais de 3,5% do PIB nos últimos dois anos e atingido desemprego de mais de 14 milhões de pessoas.

Nesse contexto, é evidente a dificuldade das empresas brasileiras de todos os portes no cumprimento de suas obrigações tributárias, as quais, na maioria das vezes, são obrigadas a atrasar o pagamento dos tributos devidos para evitar a interrupção de suas atividades.

Ainda assim, houve, em 2016 no Brasil, 1.852 pedidos de falência, e 1.863 pedidos de recuperação judicial. Nesses números estão contabilizados empresas de quaisquer portes, não estando computados os incontáveis casos de empresas que simplesmente fecham suas portas, sem passar por recuperação judicial ou processo de falência.

Assim, se de um lado é necessário resguardar a recuperação fiscal do Estado brasileiro, buscando o saneamento de suas finanças, de outro é necessário adotar programa de recuperação tributária que atenda tanto ao segmento das MPes quanto ao das grandes empresas. A atual crise não escolheu o porte das empresas, mas vem afetando indistintamente todo o país, ceifando empregos, renda e arrecadação tributária.

É sabido que Há 628.273 débitos inscritos em Dívida Ativa da União de valor superior a R\$ 15 milhões, totalizando R\$ 1.271 trilhão, também é público que o PERT teve arrecadação recorde, e tal alteração incrementará a arrecadação da União, além de

promover a recuperação de milhares de empresas que sofreram com as recentes crises econômicas que passamos.

Além disso, o montante de débitos tributários e previdenciários federais questionados pelos contribuintes perante o Poder Judiciário é de R\$ 131.158.504.340,34. Já o montante de débitos previdenciários inscrito em DAU questionado judicialmente pelos contribuintes é de R\$ 15.896.187.339,05. Logo, o total de débitos tributários inscritos em DAU em questionamento judicial é de R\$ 147.054.691.679,39, que poderão também serem parcelados com essa nova medida.

Por isso, é de extrema relevância que o Programa de Regularização Tributária que a Lei se propõe seja amplo o bastante para abarcar empresas brasileiras de quaisquer portes, de modo a se preservar o maior número de empregos possível.

É por essa razão que se propõe a inclusão no art. 2º, de modo a permitir parcelamento do pagamento à vista em maior número de parcelas do que o descrito no inciso I do mesmo dispositivo. Tal previsão é importante pois muitas empresas não conseguiram aderir ao PRT da LEI Nº 13.496, DE 24 DE OUTUBRO DE 2017 justamente em razão da falta absoluta de recursos financeiros para o pagamento da parcela à vista. No momento em que o caixa das empresas encontra-se duramente afetado em razão da crise e que os empresários não encontram linhas de financiamento abertas, tal ajuste demonstra-se essencial para a efetividade do programa e proteção de empregos.

Sala da Comissão, em 12 de julho de 2018.

NEWTON CARDOSO JR
Deputado Federal PMDB/MG



CONGRESSO NACIONAL

MPV 843
00051

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 2018

Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas.

EMENDA MODIFICATIVA Nº _____

Inclua-se no caput do art. 1º um inciso IV, dando ao seu § 4º a seguinte redação:

Art. 1º ...

“IV - realização pela empresa, no País, de atividades fabris e de infraestrutura de engenharia, diretamente ou por terceiros”.

.....

“§ 4º Para a realização do requisito de que trata o inciso IV, serão considerados os dispêndios realizados no País com a aquisição de software, equipamentos e suas peças de reposição, desde que sejam utilizados em laboratórios, na forma do regulamento”.



CONGRESSO NACIONAL

Justificativa

O inciso IV incluído no art. 1º e a nova redação ao seu § 4º, transcreve o disposto na Lei 12.715, de 2012, em sua redação inicial, que incentiva as atividades de inovação beneficiada com recurso fiscal tenham, como base, um conteúdo nacional mínimo. O cumprimento desse conteúdo nacional promoverá a pesquisa e desenvolvimento a partir de recursos disponíveis no país.

Sala das Sessões, em 12 de julho de 2018

Deputada Federal **ORLANDO SILVA**

PCdoB-SP



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
12/07/2018

Proposição
Medida Provisória 843/2018

Autor
JULIO LOPES

Nº do prontuário

1 Supressiva 2. Substitutiva 3. Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutivo global

Página

Artigo

Parágrafos

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 5 DE JULHO DE 2018

Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se à Medida Provisória nº 831 de 27 de maio de 2018, o seguinte artigo:

"Art. xx. Para comercialização do veículo em território nacional, o fabricante deverá apresentar inventário de todas peças que o compõem, com nome e código de identificação de cada peça, e do seu respectivo fornecedor, nos casos em que a peça não seja de fabricação própria.

Parágrafo único. O fabricante fornecerá o valor de referência para comercialização do veículo e de cada peça separadamente, que ficará disponível para consulta no sítio eletrônico do fabricante e do órgão máximo executivo de trânsito da União, na Internet."

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória prevê a manutenção dos contratos de programa no caso

de alienação de controle acionário da companhia estadual prestadora de serviços, observados os requisitos do artigo 8-B:

- (i) comunicação pela companhia estadual sobre sua intenção de privatizar os serviços (§1º e 2º),
- (ii) a manifestação do Município sobre a decisão de continuidade dos contratos de programa (§3º e 4º),
- (iii) possibilidade de adequação dos contratos de programa aos novos termos propostos (e, obrigações, escopo, prazo e metas), se for o caso (§5º), e
- (iv) assunção dos serviços e pagamento de indenização pelo Município caso decida pela não continuidade do contrato de programa (§6º).

No parágrafo 7º, o texto propõe que tais requisitos se apliquem à subdelegação e à delegação, no que couber. Ocorre que todos esses requisitos, sem exceção, são de fato aplicáveis no caso de subdelegação, mas não no caso de delegação, em que apenas um deles seria aplicável (qual seja, a assunção dos serviços e pagamento de indenização pelo Município caso decida pela não continuidade do contrato de programa (§6º)).

Esta emenda propõe alteração da redação do § 7º do art. 8º-B da Lei nº 11.445/2007, com o objetivo deixar claro que: (i) na hipótese de subdelegação dos serviços, aplicam-se integralmente as regras do art. 8º-B ; e (ii) na hipótese de delegação, aplicam-se apenas as regras cabíveis (qual seja, a assunção dos serviços e pagamento de indenização pelo Município caso decida pela não continuidade do contrato de programa (§6º)).

PARLAMENTAR JULIO LOPES





CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data

Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018

Autor

Sr. Carlos Zarattini

Nº do Prontuário

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. X Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutivo Global

Página

Artigo
1º

Parágrafo
1º

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao §1º do art.1º da MP nº 843/2018 a seguinte redação:

Art. 1º O Poder Executivo federal estabelecerá requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos novos produzidos no País e para a importação de veículos novos classificados nos códigos 87.01 a 87.06 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - Tipi, aprovada pelo Decreto nº 8.950, de 29 de dezembro de 2016, relativos a:

§ 1º A fixação dos requisitos previstos nos incisos I, II e III do caput considerará critérios quantitativos e qualitativos, tais como o número de veículos comercializados ou importados, o atingimento de padrões internacionais, a preservação do emprego e a proteção das relações de trabalho.

JUSTIFICAÇÃO

As condições das relações de trabalho devem, necessariamente, estar imbricadas aos requisitos quantitativos e qualitativos do setor produtivo.

A presente emenda visa inserir, entre os critérios obrigatórios para a comercialização de veículos novos produzidos no País e para a importação de veículos novos, a adoção de ações específicas para a preservação do emprego e da atenção ao inciso XXVII do art. 7º da Constituição Federal que assegura como direito dos trabalhadores a proteção em face da automação.

Para consolidar o fortalecimento das empresas no setor automotivo é preciso estabelecer iniciativas inerentes a um desenvolvimento produtivo associado à proteção da parte humana da relação, inclusive para reduzir a fluidez dos empregos formais gerados e para dar maior estabilidade no desempenho da empresa, com trabalhadores firmes nos seus postos de trabalho.

PARLAMENTAR

A handwritten signature in purple ink, appearing to read 'Carlos', with a large, stylized flourish underneath.

Dep. Carlos Zarattini
PT/SP



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018
------	---

Autor Sr. Carlos Zarattini	Nº do Prontuário
-------------------------------	------------------

1. Supressiva	2. Substitutiva	3. X Modificativa	4. Aditiva	5. Substitutivo Global
---------------	-----------------	-------------------	------------	------------------------

Página	Artigo 2º	Parágrafo 4º e 5º	Inciso I e II	Alínea
--------	--------------	----------------------	------------------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se aos incisos I e II do art.2º da MP nº 843/2018 a seguinte redação e insiram-se no referido artigo os seguintes §§ 4º e 5º:

Art. 2º O Poder Executivo federal poderá reduzir as alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI para os veículos de que trata o caput do art. 1º em:

I - até dois pontos percentuais para os veículos que atenderem a requisitos específicos de eficiência energética, e que sejam produzidos em empresas com Indicador Líquido de Empregos - ILE igual ou inferior a um por cento; e

II - até um ponto percentual para os veículos que atenderem a requisitos específicos de desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção, e que sejam produzidos em empresas com Indicador Líquido de Empregos - ILE igual ou inferior a um por cento.

§4º Somente serão beneficiados com a redução de que trata este artigo os veículos produzidos em empresas que cumprem os padrões de saúde e segurança no trabalho, estabelecidos em relação às atividades econômicas desenvolvidas pela empresa, conforme definido nos termos da legislação específica pertinente.

§5º Para fins dos incisos I e II, o Indicador Líquido de Empregos - ILE consiste na diferença entre admissões e demissões registradas no Cadastro Geral de Empregados e Desempregados – CAGED, acumulada nos doze meses anteriores ao da produção do veículo dividida pelo número de empregados no mês anterior a esta data e representada em termos percentuais.

JUSTIFICAÇÃO

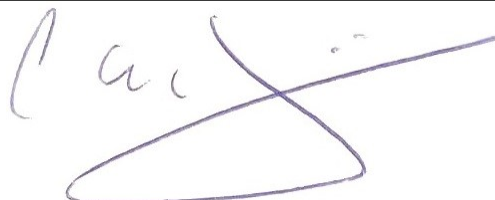
A presente emenda tem dois fundamentais propósitos: 1) estabelecer critério de acesso ao benefício tributário disposto na MP 843 apenas para os bens produzidos por empresas que não apresentem excessiva rotatividade da força de trabalho, e; 2) garantir que entre as condições a serem observadas para a adesão ao benefício haja o respeito aos padrões de saúde e segurança para os trabalhadores do setor.

O índice utilizado como critério de medida para é o ILE, que demonstra a movimentação de admissões e demissões no determinado período.

O fortalecimento das empresas no setor automotivo requer o estabelecimento de iniciativas

inerentes a um desenvolvimento produtivo associado à proteção da parte humana da relação, inclusive para reduzir a fluidez dos empregos formais gerados e para dar maior estabilidade no desempenho da empresa, com trabalhadores firmes nos seus postos de trabalho.

PARLAMENTAR

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Carlos', with a large, stylized flourish underneath.

Dep. Carlos Zarattini
PT/SP



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data

Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018

Autor

Sr. Carlos Zarattini

Nº do Prontuário

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. X Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutivo Global

Página

Artigo
3º

Parágrafo

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao caput do art.3º da MP nº 843/2018 a seguinte redação:

Art. 3º A comercialização ou a importação de veículos no País sem o ato de registro dos compromissos de que trata o § 2º do art. 1º acarretará multa compensatória de setenta por cento incidente sobre a receita decorrente da venda dos veículos de que trata o art. 1º, bem como no impedimento da comercialização ou importação de veículos por parte do fabricante ou do importador envolvido.

JUSTIFICAÇÃO

Busca-se com a presente emenda elevar as penalidades às quais o fabricante ou importador se sujeita caso deixe de atender aos requisitos com os quais se comprometeu para desfrutar dos benefícios tributários concedidos pelo governo.

PARLAMENTAR

Dep. Carlos Zarattini
PT/SP



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data

Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018

Autor

Sr. Carlos Zarattini

Nº do Prontuário

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. ☒ Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutivo Global

Página

Artigo
3º

Parágrafo

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao caput do art.3º da MP nº 843/2018 a seguinte redação:

Art. 3º A comercialização ou a importação de veículos no País sem o ato de registro do cumprimento dos requisitos de que trata o caput do art. 1º, por parte do fabricante ou do importador, acarretará multa compensatória de setenta por cento incidente sobre a receita decorrente da venda dos veículos de que trata o art. 1º, bem como no impedimento da comercialização ou importação de veículos pelo prazo de cinco anos.

JUSTIFICAÇÃO

Busca-se com a presente emenda elevar as penalidades às quais o fabricante ou importador se sujeita caso deixe de atender aos requisitos com os quais se comprometeu para desfrutar dos benefícios tributários concedidos pelo governo.

PARLAMENTAR

Dep. Carlos Zarattini
PT/SP



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018
-------------	--

Autor Sr. Carlos Zarattini	Nº do Prontuário
---	-------------------------

1. Supressiva	2. Substitutiva	3. X Modificativa	4. Aditiva	5. Substitutivo Global
----------------------	------------------------	--------------------------	-------------------	-------------------------------

Página	Artigo 7º	Parágrafo	Inciso	Alínea
---------------	---------------------	------------------	---------------	---------------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao caput do art. 7º da MP nº 843/2018 a seguinte redação:

Art. 7º Fica instituído o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, com o objetivo de apoiar o desenvolvimento tecnológico, a competitividade, a inovação, a segurança veicular, a proteção ao meio ambiente, a eficiência energética e a qualidade de automóveis, caminhões, ônibus, chassis com motor e autopeças, respeitando a dignidade nas relações de trabalho, a proteção do emprego face à automação, e as condições adequadas de saúde e segurança no trabalho.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda pretende inserir no rol dos objetivos do novo programa criado pelo MP 843/2018 os compromissos esquecidos pelo governo em relação às condições dignas, ao valor social do trabalho, ao atendimento da proteção dos postos de trabalho face à automação e à garantia de ambiente laboral seguro e respeitoso à saúde das/dos trabalhadoras/es.

A precarização nas relações laborais decorrente dos atos do governo do sr. Michel Temer tem se confirmado como um propósito incontestável e explícito, tanto assim que nos objetivos que estabelece em um programa para um setor de alta importância laboral sequer faz referência aos fundamentos constitucionais estabelecidos para observação pela ordem comprometer a observação dos critérios e obrigações atinentes às relações de trabalho, sob pena de imposição de multa para o fabricante ou importador de que trata esta MP 843/2018.

PARLAMENTAR

Dep. Carlos Zarattini
PT/SP



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data

Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018

Autor

Sr. Carlos Zarattini

Nº do Prontuário

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. X Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutivo Global

Página

Artigo
7º

Parágrafo

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao caput do art.7º da MP nº 843/2018 a seguinte redação:

Art. 7º Fica instituído o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, com o objetivo de apoiar o desenvolvimento tecnológico e produtivo, o adensamento das cadeias produtivas no país, a competitividade, a inovação, a segurança veicular, a proteção ao meio ambiente, a eficiência energética e a qualidade de automóveis, caminhões, ônibus, chassis com motor e autopeças.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda adiciona a busca do adensamento das cadeias produtivas do setor de Mobilidade e Logística, fundamental para aumentar os efeitos sobre o crescimento da economia e sobre a difusão das inovações dos incentivos concedidos, como um dos objetivos do Programa.

PARLAMENTAR

Dep. Carlos Zarattini
PT/SP



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data

Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018

Autor:

Sr. Carlos Zarattini

Nº do Prontuário

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. X Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutivo Global

Página

Artigo
8º

Parágrafo

Inciso
IV, VI e VII

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se aos incisos IV e VI do art.8º da MP nº 843/2018 a seguinte redação e acrescente-se o seguinte inciso VII:

Art.8º O Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística terá as seguintes diretrizes:

.....
IV - incrementar a produtividade das indústrias para a mobilidade e logística;

.....
VI – assegurar a capacitação técnica e a qualificação profissional no setor de Mobilidade e Logística;

VII – assegurar a expansão ou manutenção do emprego no setor de Mobilidade e Logística.

JUSTIFICAÇÃO

Busca-se com a presente emenda esclarecer que a diretriz do programa não deve ser, como propõe o texto original, a busca da automatização da produção, que é apenas um dos possíveis meios, mas, sim, o aumento da produtividade da indústria, que é o fim desejado. Por outro lado, quer-se assegurar que tal aumento da produtividade não ocorra às custas da redução do nível de emprego.

PARLAMENTAR

Dep. Carlos Zarattini
PT/SP



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data

Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018

Autor

Sr. Carlos Zarattini

Nº do Prontuário

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. ☒ Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutivo Global

Página

Artigo
8º

Parágrafo

Inciso
IV e VII

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao inciso IV do art.8º da MP nº 843/2018 a seguinte redação e acrescente-se o seguinte inciso VII:

Art.8º O Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística terá as seguintes diretrizes:

.....

IV - incrementar a produtividade das indústrias para a mobilidade e logística;

.....

VII – assegurar a manutenção do emprego, a capacitação técnica e a qualificação profissional dos trabalhadores no setor de Mobilidade e Logística.

JUSTIFICAÇÃO

Busca-se com a presente emenda esclarecer que a diretriz do programa não deve ser, como propõe o texto original, a busca da automatização da produção, que é apenas um dos possíveis meios, mas, sim, o aumento da produtividade da indústria, que é o fim desejado. Por outro lado, quer-se assegurar que tal aumento da produtividade não ocorra às custas da redução do nível de emprego.

PARLAMENTAR

Dep. Carlos Zarattini
PT/SP



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data

Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018

Autor

Sr. Carlos Zarattini

Nº do Prontuário

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. X Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutivo Global

Página

Artigo
8º

Parágrafo

Inciso
IV e VII

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao inciso IV do art.8º da MP nº 843/2018 a seguinte redação e acrescente-se o seguinte inciso VII:

Art.8º O Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística terá as seguintes diretrizes:

.....

IV - automatizar o processo de manufatura e o incremento da produtividade das indústrias para a mobilidade e logística, observando a proteção ao emprego, nos termos do inciso XXVII do art. 7º da Constituição Federal;

.....

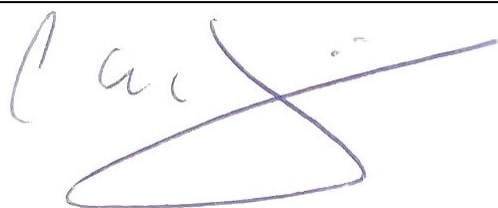
VII – garantir relações de trabalho em estrito cumprimento das obrigações sociais, trabalhistas e previdenciárias, com estímulo à celebração de instrumentos coletivos de trabalho sem supressão ou redução de direitos já assegurados para as categorias que alcançar.

JUSTIFICAÇÃO

No momento em que o Brasil enfrenta elevados índices de desemprego/desocupação e que a qualidade do trabalho vem sendo reduzida, com a queda nos rendimentos e o aumento da informalidade, processo que se acentuou em decorrência da “(contra)reforma trabalhista” de 2017 e da insegurança jurídica das novas formas de contratação criadas pela nova legislação, o Governo cria um programa de incentivo às empresas do setor automotivo sem conter qualquer referência a compromissos com condições dignas e valor social do trabalho nas suas diretrizes.

A presente emenda busca suprir essa ausência do texto original da MP.

PARLAMENTAR

A handwritten signature in purple ink, appearing to read 'Carlos', with a large, stylized loop and a long horizontal stroke extending to the right.

Dep. Carlos Zarattini
PT/SP



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data

Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018

Autor

Sr. Carlos Zarattini

Nº do Prontuário

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. X Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutivo Global

Página

Artigo
8º

Parágrafo

Inciso
VII

Alinea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se ao art.8º da MP nº 843/2018 o seguinte inciso VII:

Art.8º O Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística terá as seguintes diretrizes:

.....
VII – adensar as cadeias produtivas do setor de Mobilidade e Logística de modo a elevar a agregação de valor no país.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda adiciona a busca do adensamento das cadeias produtivas do setor de Mobilidade e Logística, fundamental para aumentar os efeitos sobre o crescimento da economia e sobre a difusão das inovações dos incentivos concedidos, como uma das diretrizes do Programa.

PARLAMENTAR

Dep. Carlos Zarattini
PT/SP



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data

Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018

Autor

Sr. Carlos Zarattini

Nº do Prontuário

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. ☒ Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutivo Global

Página

Artigo
9º

Parágrafo
6º

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se ao art.9º da MP nº 843/2018 o seguinte § 6º:

Art. 9º Poderão habilitar-se ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística as empresas que:

.....
§ 6º As empresas habilitadas ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística deverão:

I – reduzir ou manter as estatísticas referentes ao tempo médio de permanência no emprego apurada em relação aos empregados diretos e das empresas terceirizadas contratadas, considerando a taxa média do intervalo dos vinte e quatro meses anteriores;

II - adotar ações concretas de mitigação da rotatividade apurada a partir das estatísticas da empresa em relação aos índices verificados no setor; e

III - reduzir a taxa média de acidente de trabalho apurada no intervalo de vinte e quatro meses anteriores.

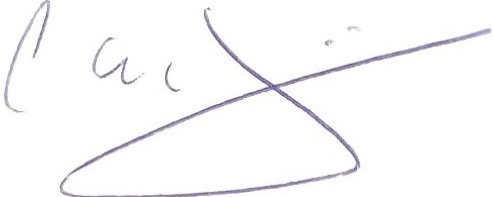
IV – incorporar o respeito à igualdade de tratamento entre mulheres e homens como um valor organizacional e adotar medidas para a eliminação de quaisquer práticas discriminatórias nas relações de trabalho.

JUSTIFICAÇÃO

O Governo enviou ao Congresso Nacional a MP nº 883, criando um programa de incentivo às empresas do setor automotivo sem conter qualquer referência a compromissos com condições dignas e valor social do trabalho, nem o atendimento da proteção dos postos de trabalho face à automação ou mesmo à garantia de ambiente laboral seguro e respeitoso à saúde das/dos trabalhadoras/es em condicional à habilitação no referido programa.

A emenda pretende definir condicionalidades a serem observadas para a adesão e permanência ao Programa criado por esta Medida Provisória.

PARLAMENTAR



Dep. Carlos Zarattini
PT/SP



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data

Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018

Autor:

Sr. Carlos Zarattini

Nº do Prontuário

1. **X Supressiva** 2. **Substitutiva** 3. **Modificativa** 4. **Aditiva** 5. **Substitutivo Global**

Página

Artigo
21

Parágrafo

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art.21 da MP nº 843/2018 a seguinte redação:

Art. 21. Será concedida isenção do imposto de importação para os produtos a que se refere o art. 20 quando destinados à industrialização de produtos automotivos.

§ 1º O beneficiário do regime tributário poderá realizar a importação diretamente ou por sua conta e ordem, por intermédio de pessoa jurídica importadora.

§ 2º O Poder Executivo federal relacionará os bens objetos da isenção a que se refere o caput, por classificação fiscal na Nomenclatura Comum do Mercosul, mediante consulta ao Observatório Nacional das Indústrias para Mobilidade e Logística de que trata o artigo 14.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda estabelece que a lista de bens objeto da isenção do imposto de importação no âmbito do regime tributário para partes, peças, componentes, conjuntos e subconjuntos, acabados e semiacabados, e pneumáticos destinados à industrialização de produtos automotivos, quando não há capacidade de produção nacional equivalente, seja definida mediante consulta ao Observatório Nacional das Indústrias para Mobilidade e Logística.

PARLAMENTAR

Dep. Carlos Zarattini (PT/SP)



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data

Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018

Autor:

Sr. Carlos Zarattini

Nº do Prontuário

1. **X Supressiva** 2. **Substitutiva** 3. **Modificativa** 4. **Aditiva** 5. **Substitutivo Global**

Página

Artigo
22

Parágrafo

Inciso
III e IV

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Suprima-se a alienação do inciso III e dê-se ao inciso IV do art.22 da MP nº 843/2018 a seguinte redação:

Art. 22. Para fins do disposto nos art. 20 e art. 21, considera-se:

.....

III - produtos automotivos:

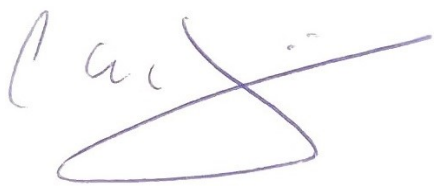
- a) automóveis e veículos comerciais leves com até um mil e quinhentos quilogramas de capacidade de carga;
- b) ônibus;
- c) caminhões;
- d) tratores rodoviários para semirreboques;
- e) chassis com motor, incluídos os com cabina;
- f) reboques e semirreboques;
- g) carrocerias e cabinas;
- h) tratores agrícolas, colheitadeiras e máquinas agrícolas autopropulsadas;
- i) máquinas rodoviárias autopropulsadas; e

IV - autopeças - peças, incluídos pneumáticos, subconjuntos e conjuntos necessários à produção dos veículos listados nas alíneas “a” a “i” do inciso III do caput, e as necessárias à produção dos bens indicados nas alíneas “a” a “i” do inciso III do caput, incluídas aquelas exclusivamente destinadas ao mercado de reposição.

JUSTIFICAÇÃO

Busca-se com a presente emenda esclarecer o conceito de autopeças para fins do regime de isenção do imposto de importação sem capacidade de produção no país.

PARLAMENTAR

A handwritten signature in purple ink, appearing to read 'Carlos', with a large, stylized flourish extending from the end of the name.

Dep. Carlos Zarattini (PT/SP)



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data

Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018

Autor:

Sr. Carlos Zarattini

Nº do Prontuário

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. X Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutivo Global

Página

Artigo
11º

Parágrafo
5º

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao § 5º do art.11º da MP nº 843/2018 a seguinte redação:

Art. 11. A pessoa jurídica habilitada no Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística poderá deduzir do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas - IRPJ e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido - CSLL devidos, o valor correspondente à aplicação da alíquota e adicional do IRPJ e da alíquota da CSLL sobre até trinta por cento dos dispêndios realizados no País, no próprio período de apuração, desde que sejam classificáveis como despesas operacionais pela legislação do IRPJ e aplicados em:

.....
§ 5º São considerados dispêndios estratégicos com pesquisa e desenvolvimento aqueles que atendam ao disposto no caput e, adicionalmente, sejam relativos à manufatura avançada, conectividade, soluções estratégicas para a mobilidade e logística, eletromobilidade e outras novas tecnologias de propulsão ou autonomia veicular e suas autopeças, desenvolvimento de ferramental, moldes e modelos para moldes, matrizes e dispositivos, nanotecnologia, big data, sistemas analíticos e preditivos (data analytics) e inteligência artificial, conforme regulamento do Poder Executivo federal.

I – Para fins do disposto no § 5º, ferramental compreende a ferramenta individual ou todo conjunto de ferramentas de conformação de metais, polímeros e vidros, moldes de injeção de peças plásticas, ferramentais para união de peças, subconjuntos e conjuntos que tiverem que ser projetados, calculados, simulados, construídos, ajustados e testados para a produção de peças, subconjuntos e conjuntos, atendendo a requisitos técnicos, de manufatura, de qualidade e de cadência ou velocidade de produção.

II – Os dispêndios relativos ao desenvolvimento de ferramental, na forma do § 5º, deverão observar as seguintes etapas:

- a) planejamento, com a especificação da matéria-prima, equipamentos e meios de produção, incluindo os processos de ferramental ou planos de métodos, simulações virtuais de peças, processos e equipamentos de produção;
- b) projeto, envolvendo desenhos, cálculos e simulações, modelamentos e detalhamentos técnicos, de acordo com especificações da área de planejamento;
- c) construção do ferramental, baseado nas informações do projeto, lista de materiais, componentes e processo produtivo;
- d) testes, com a fabricação de amostras de peças para validação do ferramental; e
- e) acabamento, que envolve a execução de processos de acabamento para atendimento às especificações do produto e processo.

JUSTIFICAÇÃO

Busca-se com a presente emenda detalhar as características do ferramental assim como as etapas necessárias para seu desenvolvimento, que é considerado dispêndio estratégico com P&D para fins de obtenção dos benefícios no âmbito do Programa.

PARLAMENTAR

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Carlos Zarattini', is written over a horizontal line.

Dep. Carlos Zarattini (PT/SP)



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data

Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018

Autor:

Sr. Carlos Zarattini

Nº do Prontuário

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. X Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutivo Global

Página

Artigo
25

Parágrafo
3º

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao caput do art.25 da MP nº 843/2018 a seguinte redação e insira-se o seguinte § 3º:

Art. 25. A isenção do imposto de importação de que trata o art. 21 fica condicionada ainda à realização, pela empresa habilitada, de dispêndios, no País, correspondentes ao montante equivalente à aplicação da alíquota de dois por cento do valor aduaneiro, em projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação, centro independente de testes e em programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia, conforme regulamento do Poder Executivo federal, em parceria com:

.....
§ 3º A realização dos dispêndios de que trata o caput deste artigo será objeto do acompanhamento, monitoramento e avaliação pelo Observatório previsto no artigo 14.

JUSTIFICAÇÃO

Busca-se com a presente emenda esclarecer que os dispêndios em P&D necessários para o recebimento da isenção do imposto de importação no âmbito do regime criado pela proposta devem ser objeto do acompanhamento, monitoramento e avaliação pelo Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade e Logística, de modo a melhorar a fiscalização de seu usufruto.

PARLAMENTAR

Dep. Carlos Zarattini (PT/SP)



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data

Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018

Autor:

Sr. Carlos Zarattini

Nº do Prontuário

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. X Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutivo Global

Página

Artigo
13

Parágrafo

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao caput do art.13 da MP nº 843/2018 a seguinte redação:

Art. 13. Fica instituído o Grupo de Acompanhamento do Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, composto por representantes do Ministério da Fazenda, do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, do Ministério do Trabalho e do Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações, com o objetivo de definir os critérios para monitoramento e avaliação dos impactos do Programa, conforme ato do Ministro de Estado da Indústria, Comércio Exterior e Serviços.

JUSTIFICAÇÃO

O Governo enviou ao Congresso Nacional a MP nº 843, criando um programa de incentivo às empresas do setor automotivo sem conter qualquer referência a compromissos com condições dignas e valor social do trabalho.

A presente emenda visa introduzir o Ministério do Trabalho no Grupo de Monitoramento do Programa, bem como de firmar a obrigação de que tal instância produza avaliações dos impactos gerados pela implementação da medida.

PARLAMENTAR

Dep. Carlos Zarattini (PT/SP)



CONGRESSO NACIONAL

MPV 843
00069

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data

Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018

Autor:
Sr. Carlos Zarattini

Nº do Prontuário

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. X Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutivo Global

Página

Artigo
9º

Parágrafo
1º, 5º e 6º

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se aos §§ 1º, 5º e 6º do art.9º da MP nº 843/2018 a seguinte redação:

Art. 9º Poderão habilitar-se ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística as empresas que:

.....
§ 1º A habilitação ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística será concedida por ato do Ministro de Estado da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, com a comprovação anual do atendimento dos requisitos de que trata o art.10.

.....
§ 5º O atendimento dos requisitos previstos no artigo 10, para fins de manutenção da habilitação ao programa, será objeto de acompanhamento, monitoramento e avaliação por parte do Observatório de que trata o art.14.

§ 6º No fim do prazo a que se refere o artigo 29, as habilitações vigentes serão consideradas canceladas e cessarão seus efeitos, exceto quanto ao cumprimento dos requisitos para a habilitação ao programa.

JUSTIFICAÇÃO

Busca-se com a presente emenda definir que os requisitos que as empresas devem cumprir para se habilitarem ao Programa serão acompanhados pelo Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade e Logística e o Conselho Gestor do Observatório, constituído por representantes do Governo e da sociedade, aumentando a capacidade de fiscalizar sobre este elemento crucial da iniciativa.

PARLAMENTAR



Dep. Carlos Zarattini (PT/SP)



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data

Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018

Autor:

Sr. Carlos Zarattini

Nº do Prontuário

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. X Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutivo Global

Página

Artigo
10º

Parágrafo
2º e 5º

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se aos §§ 2º e 5º do art.10º da MP nº 843/2018 a seguinte redação:

Art. 10. Para fins de habilitação no Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, o Poder Executivo federal estabelecerá requisitos relativos a:

.....
§ 2º A empresa, fabricante ou importadora de veículos, interessada em habilitar-se ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística deverá comprovar estar formalmente autorizada a: I - realizar, no território nacional, as atividades de prestação de serviços de assistência técnica e de organização de rede de distribuição; e II - utilizar as marcas do fabricante em relação aos veículos objeto de importação, mediante documento válido no Brasil.

§ 5º Nas hipóteses de glosa ou de necessidade de complementação residual de dispêndios em pesquisa e desenvolvimento tecnológico de que trata o inciso IV do caput, a empresa poderá cumprir o compromisso por meio de depósitos em contas específicas para aplicação em programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para mobilidade e logística.

JUSTIFICAÇÃO

Busca-se com a presente emenda retirar o limite presente no texto original que restringe a 20% do valor necessário para o cumprimento do compromisso o montante que pode ser cumprido por meio de depósitos em contas específicas para aplicação em programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para mobilidade e logística, considerando que também dessa forma os recursos serão direcionados ao fim desejado.

PARLAMENTAR

Dep. Carlos Zarattini (PT/SP)



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data

Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018

Autor:

Sr. Carlos Zarattini

Nº do Prontuário

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. X Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutivo Global

Página

Artigo
10º

Parágrafo

Inciso
V

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Insira-se o seguinte inciso V no art.10º da MP nº 843/2018:

Art. 10. Para fins de habilitação no Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, o Poder Executivo federal estabelecerá requisitos relativos a:

.....
V – nível de emprego e qualificação dos trabalhadores.

JUSTIFICAÇÃO

Busca-se com a presente emenda acrescentar um requisito adicional, relacionado ao emprego e à qualificação dos trabalhadores, à lista daqueles que as empresas devem cumprir para se habilitarem ao Programa, de maneira a que eles também sejam beneficiados pelos incentivos dados pelo governo.

PARLAMENTAR

Dep. Carlos Zarattini (PT/SP)



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data

Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018

Autor:

Sr. Carlos Zarattini

Nº do Prontuário

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. X Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutivo Global

Página

Artigo
10º

Parágrafo
10

Inciso
V

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Insira-se o seguinte inciso V no art.10º da MP nº 843/2018:

Art. 10. Para fins de habilitação no Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, o Poder Executivo federal estabelecerá requisitos relativos a:

.....

V – o adimplemento das obrigações trabalhistas e previdenciárias, inclusive pelas empresas prestadoras de serviços contratadas.

§10 O adimplemento das obrigações a que se refere o inciso V do caput será verificado pelo Grupo de Acompanhamento do Programa Rota 2030 de que trata o artigo 13.

JUSTIFICAÇÃO

Busca-se com a presente emenda acrescentar um requisito adicional, relacionado ao adimplemento das obrigações trabalhistas e previdenciárias, à lista daqueles que as empresas devem cumprir para se habilitarem ao Programa, de maneira a assegurar essas obrigações sejam cumpridas pelas empresas beneficiadas pelos incentivos dados pelo governo.

PARLAMENTAR

Dep. Carlos Zarattini (PT/SP)



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data

Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018

Autor:

Sr. Carlos Zarattini

Nº do Prontuário

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. X Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutivo Global

Página

Artigo
14

Parágrafo

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao caput do art.14 da MP nº 843/2018 a seguinte redação:

Art. 14 Ficam criados o Observatório Nacional das Indústrias para Mobilidade e Logística e o Conselho Gestor do Observatório, constituídos de forma paritária, por representantes do Governo Federal, do setor empresarial, dos sindicatos de trabalhadores e da comunidade científica para, entre outras atribuições, acompanhar, monitorar e avaliar o programa rota 2030 no setor e na sociedade, conforme ato do Ministro de Estado da Indústria, Comércio Exterior e Serviços.

JUSTIFICAÇÃO

Busca-se com a presente emenda estabelecer que o Observatório Nacional das Indústrias para Mobilidade e Logística e o Conselho Gestor do Observatório serão constituídos por representantes do governo e dos vários segmentos da sociedade de forma paritária, definição que não ocorre no texto original.

PARLAMENTAR

Dep. Carlos Zarattini (PT/SP)



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data

Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018

Autor:

Sr. Carlos Zarattini

Nº do Prontuário

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. X Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutivo Global

Página

Artigo
14

Parágrafo
único

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se ao art.14 da MP nº 843/2018 o seguinte parágrafo único:

Art. 14. Fica criado o Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade e Logística e o Conselho Gestor do Observatório, constituído por representantes do Governo, do setor empresarial, dos trabalhadores e da comunidade científica, responsável, entre outras atribuições, por acompanhar o impacto do Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística no setor e na sociedade, conforme ato do Ministro de Estado da Indústria, Comércio Exterior e Serviços.

Parágrafo único. O Observatório de que trata o art. 14 deverá produzir, trimestralmente, relatórios com a finalidade de avaliar a implementação dos objetivos e diretrizes instituídos, respectivamente, pelos arts.7º e 8º, inclusive com poder para indicar ao órgão gestor de que trata o art. 13 a aplicação de sanção às empresas que não os atendam.

JUSTIFICAÇÃO

O Governo enviou ao Congresso Nacional a MP nº 883, criando um programa de incentivo às empresas do setor automotivo sem conter qualquer referência a compromissos com condições dignas e valor social do trabalho, nem o atendimento da proteção dos postos de trabalho face à automação ou mesmo à garantia de ambiente laboral seguro e respeitoso à saúde das/dos trabalhadoras/es em condicional à habilitação no referido programa.

A emenda atribui ao Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade e Logística a responsabilidade por elaborar relatórios avaliando a implantação dos objetivos e diretrizes do Programa, inclusive aqueles relacionados às considerações acima.

PARLAMENTAR

Dep. Carlos Zarattini (PT/SP)



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data

Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018

Autor:

Sr. Carlos Zarattini

Nº do Prontuário

1. ☒ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☐ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo Global

Página

Artigo
20 a 26

Parágrafo

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Suprimam-se na MP nº 843/2018 os artigos 20 a 26.

JUSTIFICAÇÃO

Os artigos que esta emenda propõe suprimir instituem regime tributário que isenta completamente do imposto de importação partes, peças, componentes, conjuntos e subconjuntos, acabados e semiacabados, e pneumáticos destinados à industrialização de produtos automotivos, quando não há capacidade de produção nacional equivalente. A criação de tal regime se coloca como um obstáculo ao desenvolvimento da indústria nacional para esses produtos, que deverá enfrentar, sem proteção tarifária, a concorrência de concorrentes fortes há tempos estabelecidos no exterior. Para evitar que isso ocorra, propõe-se nesta emenda a supressão dos dois dispositivos.

PARLAMENTAR

Dep. Carlos Zarattini (PT/SP)

**COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 843, DE 2018**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 2018

Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas.

EMENDA Nº

Suprimam-se da Medida Provisória nº 843, de 2018, o Capítulo III e seus arts. 20, 21, 22, 23, 24, 25 e 26, bem como o inciso III do art. 30, conferindo nova redação à ementa da Medida Provisória:

“Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil e institui o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística.”

JUSTIFICAÇÃO

O setor automotivo é muito representativo para indústria brasileira. O encadeamento produtivo do setor tem capacidade importante de fomentar diversas atividades para trás na economia, como o fornecimento de peças, máquinas e equipamentos.

A criação de um regime tributário de autopeças não produzidas prejudica enormemente a possibilidade de adensar a cadeia produtiva associada ao setor automotivo. O incentivo às importações, isentando-se de imposto de importação as autopeças utilizadas na fabricação de veículos automotores, vai na contramão de uma indústria integrada e favorece apenas a

montagem de veículos, com peças importadas. Cabe lembrar que estratégias de desenvolvimento industrial do tipo maquiladora não levam a melhor inserção internacional nem a estrutura produtiva mais integrada, acarretando menor geração de valor, renda, emprego e inovação.

Contamos com o apoio dos nobres pares para suprimir o regime tributário de autopeças não produzidas estabelecido no Capítulo III da Medida Provisória nº 843, de 2018, para impedir a desindustrialização no setor de autopeças e a piora no adensamento das cadeias produtivas brasileiras.

Sala da Comissão, em de julho de 2018.



Luciana Santos

Deputada Federal PCdoB/PE

**COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 843, DE 2018**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 2018

Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas.

EMENDA Nº

Dê-se a seguinte redação ao art. 8º da Medida Provisória nº 843, de 2018:

“Art. 8º

.....
.....

V – promover o uso de biocombustíveis e de formas alternativas de propulsão e valorizar a matriz energética brasileira;

VI – incentivar o adensamento das cadeias de fornecedores e a fabricação de autopeças, máquinas e equipamentos e ferramental para a indústria automotiva, promovendo o encadeamento produtivo na indústria brasileira; e

VII – integrar, de forma estratégica e soberana, a indústria automotiva brasileira às cadeias globais de valor.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

O setor automotivo é muito representativo para indústria brasileira. O encadeamento produtivo do setor tem capacidade importante de

fomentar diversas atividades para trás na economia, como o fornecimento de peças, máquinas e equipamentos.

A perspectiva associada à Medida Provisória nº 843, de 2018, prejudica enormemente a possibilidade de adensar a cadeia produtiva vinculada ao setor automotivo. O incentivo às importações, isentando-se de imposto de importação as autopeças utilizadas na fabricação de veículos automotores, vai na contramão de uma indústria integrada e favorece apenas a montagem de veículos, com peças importadas. Cabe lembrar que estratégias de desenvolvimento industrial do tipo maquiladora não levam a melhor inserção internacional nem a estrutura produtiva mais integrada, acarretando menor geração de valor, renda, emprego e inovação.

Deve-se buscar incentivar o adensamento das cadeias de fornecedores e a fabricação de autopeças, máquinas e equipamentos e ferramental para a indústria automotiva, promovendo o encadeamento produtivo na indústria brasileira. Adicionalmente, deve-se integrar, de forma estratégica e soberana, a indústria automotiva brasileira às cadeias globais de valor. É preciso estratégia de desenvolvimento de autopeças, máquinas e equipamentos e ferramental, que se associam a setores importantes da indústria de transformação com grande capacidade de inovação.

Contamos com o apoio dos nobres pares para incluir diretrizes mais apropriadas ao Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, estabelecido pela Medida Provisória nº 843, de 2018.

Sala da Comissão, em de de 2018.



Luciana Santos

Deputada Federal PCdoB/PE



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 843

00078 ETIQUETA

DATA
12/07/2018

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, de 2018

AUTOR
Dep. Sérgio Vidigal - PDT

Nº PRONTUÁRIO

TIPO
1 (x) SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 () MODIFICATIVA 4 () ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO
GLOBAL

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Suprima-se o artigo 2º da Medida Provisória nº 843/2018.

JUSTIFICATIVA

A MPV nº 843 de 2018, publicada em 05/07/2018, estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas.

O programa tem como público-alvo o setor automotivo: montadoras e importadores de veículos, fabricantes de autopeças, e os trabalhadores do setor. Os subsídios e créditos tributários serão repassados ao setor. **Não haverá nenhum repasse dos subsídios aos preços de venda de veículos e a sociedade terá que arcar com as vantagens tributárias do programa,** concedidas às grandes montadoras.

Seu artigo 2º determina que o Poder Executivo Federal poderá reduzir as alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI para os veículos de que trata o artigo 1º da Medida Provisória.

Ocorre que o país passa por grave crise fiscal, tendo que cortar gastos, inclusive em sua própria estrutura de funcionamento. Além disso, entende-se que tal redução é danosa às contas públicas, num contexto de extrema fragilidade fiscal do país e concede estes incentivos fiscais para uma indústria que **absolutamente não os necessita**, sendo uma das mais lucrativas e com maior diferença entre preço de custo e de venda de seus produtos.

E se não fosse suficiente, ainda ocorre um **grave problema** em relação ao enquadramento dos incentivos previstos na Medida Provisória ao artigo 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal, que assim dispõe:

“Art. 14. A concessão ou ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária da qual decorra renúncia de receita deverá estar acompanhada de estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, atender ao disposto na lei de diretrizes orçamentárias e a pelo menos uma das seguintes condições:

I - demonstração pelo proponente de que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária, na forma do art. 12, e de que não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo próprio da lei de diretrizes orçamentárias;

II - estar acompanhada de medidas de compensação, no período mencionado no caput, por meio do aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição.

§ 1º A renúncia compreende anistia, remissão, subsídio, crédito presumido, concessão de isenção em caráter não geral, alteração de alíquota ou modificação de base de cálculo que implique redução discriminada de tributos ou contribuições, e outros benefícios que correspondam a tratamento diferenciado.

§ 2º Se o ato de concessão ou ampliação do incentivo ou benefício de que trata o caput deste artigo decorrer da condição contida no inciso II, o benefício só entrará em vigor quando implementadas as medidas referidas no mencionado inciso.

§ 3º O disposto neste artigo não se aplica:

I - às alterações das alíquotas dos impostos previstos nos incisos I, II, IV e V do art. 153 da Constituição, na forma do seu § 1º;

II - ao cancelamento de débito cujo montante seja inferior ao dos respectivos custos de cobrança”

Por fim, incorre em inconstitucionalidade, na forma do artigo 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, que diz:

“A proposição legislativa que crie ou altere despesa obrigatória ou renúncia de receita deverá ser acompanhada da estimativa do seu impacto orçamentário e financeiro”.

Por fim, **o impacto negativo nas contas dos Municípios**, no que a Confederação Nacional dos Municípios - CNM alerta: ***“apesar de considerar que é necessário apoiar esses mercados e assim estimular a valorização do meio ambiente, a CNM ressalta que a desoneração do IPI***

sobre os veículos com motores elétricos e híbridos impactará no Fundo de Participação dos Municípios (FPM), principal receita de mais de 80% dos Municípios brasileiros, já que sua composição é Imposto de Renda (IR) e IPI”.

Diante do exposto, a presente emenda propõe que seja suprimido o texto que trata da redução de IPI à indústria automotiva, nos casos que especifica.

Assim, considerando a importância dessa medida, solicito o apoio dos nobres pares para a aprovação da presente emenda.

Assinatura

Dep. Sérgio Vidigal – PDT/ES
Brasília, 12 de julho de 2018.



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data

Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018

Autor:

Sr. Carlos Zarattini

Nº do Prontuário

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. X Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutivo Global

Página

Artigo
24

Parágrafo

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao caput do art.24 da MP nº 843/2018 a seguinte redação:

Art. 24 Os bens importados com a isenção de que trata o art. 21 serão integralmente industrializados no país pelo prazo de três anos, contado da data de ocorrência do fato gerador do imposto de importação.

JUSTIFICAÇÃO

Busca-se com a presente emenda esclarecer que os bens objeto do regime de isenção do imposto de importação devem ser industrializados no país, e não simplesmente aplicados na industrialização dos produtos automotivos.

PARLAMENTAR

Dep. Carlos Zarattini (PT/SP)



SENADO FEDERAL
Senador Armando Monteiro

MPV 843
00080

EMENDA Nº - CM

(à MPV nº 843, de 2018)

Acrescente-se o seguinte artigo à Medida Provisória nº 843, de 2018, onde couber:

Art. X. A Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“**Art. 11-C.** Os estabelecimentos industriais das empresas referidas no § 1º do art. 1º, farão jus a crédito presumido de que trata o referido artigo em relação às vendas ocorridas entre 01 de janeiro de 2021 e 31 de dezembro de 2025, desde que apresentem projetos que contemplem novos investimentos e pesquisa para o desenvolvimento de novos produtos ou novos modelos de produtos já existentes, na forma estabelecida pelo Poder Executivo.

§1º Os novos projetos de que tratam o caput deverão ser apresentados até 30 de junho de 2019.

§2º O crédito presumido será equivalente ao resultado da aplicação das alíquotas do art. 1º da Lei no 10.485, de 3 de julho de 2002, sobre o valor das vendas no mercado interno, em cada mês, dos produtos constantes dos projetos de que trata o caput, multiplicado pelos coeficientes a seguir, limitado ao IPI devido mensalmente antes da dedução do saldo credor de períodos anteriores:

I — 1,25 (um inteiro e vinte e cinco centésimos), até o 12º mês de fruição do benefício;

II - 1,0 (um inteiro), do 13º ao 48º mês de fruição do benefício;

III — 0,75 (setenta e cinco centésimos), do 49º ao 60º mês de fruição do benefício.

§3º O crédito apurado nos termos do caput está limitado ao valor dos investimentos realizados pela empresa habilitada na região incentivada a partir desta data até 31 de dezembro de 2027, e somente será utilizado para abater o IPI devido nas operações geradas pelo estabelecimento da empresa, na região incentivada.



SENADO FEDERAL
Senador Armando Monteiro

§4º O benefício de que trata este artigo fica condicionado à realização de investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação tecnológica na região, inclusive na área de engenharia automotiva, correspondentes a, no mínimo, dez por cento do valor do crédito presumido apurado.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objeto assegurar a manutenção da competitividade dos produtos automotivos fabricados na região Norte, Nordeste e Centro-Oeste, através da prorrogação do prazo de validade do Regime Automotivo do Desenvolvimento Regional, atualmente previsto para se encerrar em 31 de dezembro de 2020.

Com efeito, é notório que o benefício fiscal de natureza regional trazido originariamente pelo art. 1º, inciso IX, da Lei nº 9.440, de 1997, posteriormente prorrogado pelos artigos 11, 11-A e 11-B, da mesma Lei, vem promovendo significativo desenvolvimento econômico e social ao Nordeste desde 1997 por meio da instalação de modernos polos automotivos na região.

Conforme já devidamente comprovado, a outorga do referido incentivo fiscal permitiu a regionalização da indústria automotiva brasileira, atraindo novos investimentos, qualificando e especializando a mão de obra das regiões incentivadas e elevando os níveis de emprego. Sem tal incentivo, a viabilidade econômica de tais projetos e investimentos estaria comprometida e a histórica diferença competitiva do setor produtivo automotivo do Nordeste frente aos estados do Sul e do Sudeste jamais seria mitigada, tendo em vista que os maiores mercados consumidores e centros industriais ainda são concentrados nessas regiões.

De fato, a exigência de contrapartidas aos incentivos outorgados permitiu a realização de investimentos significativos em pesquisa e desenvolvimento na região Nordeste, o que tem gerado uma nova fase na implantação e desenvolvimento de centros tecnológicos, universidades e escolas.

Importante frisar que a medida ora indicada é fundamental para viabilizar a localização e instalação de novos fornecedores, parceiros e sistemistas, presentes atualmente nas regiões Sul e Sudeste, reduzindo os custos logísticos e de transação.



SENADO FEDERAL
Senador Armando Monteiro

Destaca-se a urgência e relevância da prorrogação do incentivo à luz da previsibilidade e competitividade de novos projetos e investimentos que poderiam ser alocados na região Nordeste. Vale ressaltar, na indústria automobilística, o tempo médio entre a definição, alocação de um investimento e sua maturação, é aproximadamente de 2 (dois) a 3 (três) anos, de forma que o tempo para manutenção do ciclo virtuoso de industrialização do Nordeste é exíguo.

A emenda apresentada, portanto, alinha-se com a política de desenvolvimento produtivo do País. Para tanto, amplia o prazo de vigência dos incentivos fiscais destinados a fomentar o desenvolvimento regional.

Convictos da relevância da presente iniciativa, esperamos o apoio dos ilustres Pares a este projeto.

Sala da Comissão,

Assinatura manuscrita em tinta azul, com uma caligrafia fluida e elegante, identificando o signatário como o Senador Armando Monteiro.

Senador **ARMANDO MONTEIRO**



SENADO FEDERAL
Senador Armando Monteiro

MPV 843
00081

EMENDA Nº - CM

(à MPV nº 843, de 2018)

Acrescente-se o seguinte artigo à Medida Provisória nº 843, de 2018, onde couber:

Art. X. A Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“**Art. 11-C.** Os estabelecimentos industriais das empresas referidas no § 1º do art. 1º, farão jus a crédito presumido de que trata o referido artigo em relação às vendas ocorridas entre 01 de janeiro de 2021 e 31 de dezembro de 2025, desde que apresentem projetos que contemplem novos investimentos e pesquisa para o desenvolvimento de novos produtos ou novos modelos de produtos já existentes, na forma estabelecida pelo Poder Executivo.

§1º Os novos projetos de que tratam o caput deverão ser apresentados até 30 de junho de 2019.

§2º O crédito presumido será equivalente ao resultado da aplicação das alíquotas do art. 1º da Lei no 10.485, de 3 de julho de 2002, sobre o valor das vendas no mercado interno, em cada mês, dos produtos constantes dos projetos de que trata o caput, multiplicado pelos coeficientes a seguir, limitado ao IPI devido mensalmente antes da dedução do saldo credor de períodos anteriores:

I — 1,25 (um inteiro e vinte e cinco centésimos), até o 12º mês de fruição do benefício;

II - 1,0 (um inteiro), do 13º ao 48º mês de fruição do benefício;

III — 0,75 (setenta e cinco centésimos), do 49º ao 60º mês de fruição do benefício.

§3º O crédito apurado nos termos do caput está limitado ao valor dos investimentos realizados pela empresa habilitada na região incentivada a partir desta data até 31 de dezembro de 2027, e somente será utilizado para abater o IPI devido nas operações geradas pelo estabelecimento da empresa, na região incentivada.



SENADO FEDERAL
Senador Armando Monteiro

§4º O benefício de que trata este artigo fica condicionado à realização de investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação tecnológica na região, inclusive na área de engenharia automotiva, correspondentes a, no mínimo, dez por cento do valor do crédito presumido apurado.

11-D. O crédito presumido de que trata esta lei somente poderá ser utilizado para abater do débito do IPI do estabelecimento habilitado.

11-E. A empresa habilitada nos termos dos arts. 11B e 11C poderá:

I — deduzir, em sua escrita fiscal, eventual saldo credor apurado nos termos do artigo 11-B dessa Lei, não utilizados até 31 de dezembro de 2020, com os débitos de IPI gerados pelo estabelecimento industrial da empresa na região incentivada, observado o prazo decadencial;

II — deduzir, em sua escrita fiscal, eventual saldo credor apurado nos termos do artigo 11-C dessa Lei, não utilizados até 31 de dezembro de 2025, até 31 de dezembro de 2027, e observado o prazo decadencial.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objeto assegurar a manutenção da competitividade dos produtos automotivos fabricados na região Norte, Nordeste e Centro-Oeste, através da prorrogação do prazo de validade do Regime Automotivo do Desenvolvimento Regional, atualmente previsto para se encerrar em 31 de dezembro de 2020.

Com efeito, é notório que o benefício fiscal de natureza regional trazido originariamente pelo art. 1º, inciso IX, da Lei nº 9.440, de 1997, posteriormente prorrogado pelos artigos 11, 11-A e 11-B, da mesma Lei, vem promovendo significativo desenvolvimento econômico e social ao



SENADO FEDERAL
Senador Armando Monteiro

Nordeste desde 1997 por meio da instalação de modernos polos automotivos na região.

Conforme já devidamente comprovado, a outorga do referido incentivo fiscal permitiu a regionalização da indústria automotiva brasileira, atraindo novos investimentos, qualificando e especializando a mão de obra das regiões incentivadas e elevando os níveis de emprego. Sem tal incentivo, a viabilidade econômica de tais projetos e investimentos estaria comprometida e a histórica diferença competitiva do setor produtivo automotivo do Nordeste frente aos estados do Sul e do Sudeste jamais seria mitigada, tendo em vista que os maiores mercados consumidores e centros industriais ainda são concentrados nessas regiões.

De fato, a exigência de contrapartidas aos incentivos outorgados permitiu a realização de investimentos significativos em pesquisa e desenvolvimento na região Nordeste, o que tem gerado uma nova fase na implantação e desenvolvimento de centros tecnológicos, universidades e escolas.

Importante frisar que a medida ora indicada é fundamental para viabilizar a localização e instalação de novos fornecedores, parceiros e sistemistas, presentes atualmente nas regiões Sul e Sudeste, reduzindo os custos logísticos e de transação.

Destaca-se a urgência e relevância da prorrogação do incentivo à luz da previsibilidade e competitividade de novos projetos e investimentos que poderiam ser alocados na região Nordeste. Vale ressaltar, na indústria automobilística, o tempo médio entre a definição, alocação de um investimento e sua maturação, é aproximadamente de 2 (dois) a 3 (três) anos, de forma que o tempo para manutenção do ciclo virtuoso de industrialização do Nordeste é exíguo.

A emenda apresentada, portanto, alinha-se com a política de desenvolvimento produtivo do País. Para tanto, amplia o prazo de vigência dos incentivos fiscais destinados a fomentar o desenvolvimento regional.

Convictos da relevância da presente iniciativa, esperamos o apoio dos ilustres Pares a este projeto.



SENADO FEDERAL
Senador Armando Monteiro

Sala da Comissão,

Assinatura manuscrita em tinta azul, com uma caligrafia fluida e estilizada.

Senador **ARMANDO MONTEIRO**

PARECER Nº 01, 2018 – CN

Da COMISSÃO MISTA, sobre a Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, que *estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas.*

I – RELATÓRIO**I.1 – Conteúdo da Medida Provisória**

A Medida Provisória (MPV) nº 843, de 5 de julho de 2018, institui nova política industrial para o setor automotivo, de forma a suceder o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores (INOVAR-AUTO), que vigorou entre 2013 e 2017 (Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012). Assim, o Governo busca uma continuidade das políticas voltadas para o setor, com vistas ao fortalecimento da cadeia produtiva e da competitividade.

A referida MPV baseia-se em três medidas: (i) estabelecimento de requisitos obrigatórios a serem observados pelas empresas que comercializarem ou importarem veículos novos no País; (ii) instituição do Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística; e (iii) instauração do regime tributário de autopeças não produzidas (sem capacidade de produção nacional equivalente).

O novo regime automotivo foi elaborado levando em consideração as críticas recebidas pelo Inovar-Auto de forma a aprimorá-lo. Em especial, o extinto programa não beneficiou os fabricantes de autopeças e teve um foco na atração de investimentos, o que gerou excesso de capacidade produtiva.

A seguir, detalhamos cada uma das medidas adotadas na MPV nº 843, de 2018, que buscam enfrentar esses desafios.



De acordo com o Capítulo I da MPV nº 843, de 2018, o Poder Executivo Federal estabelecerá, no prazo de trinta dias de sua publicação, requisitos **obrigatórios** (com base em critérios qualitativos e quantitativos) para a comercialização de veículos novos produzidos no País e para a importação de veículos novos relativos à:

- (i) rotulagem (etiquetagem) veicular;
- (ii) eficiência energética veicular; e
- (iii) desempenho estrutural (isto é, proteção dos passageiros em caso de colisão) associado a tecnologias assistivas à direção (ou seja, que auxiliam o motorista na condução do veículo de forma a prover maior segurança).

A partir de 2022, os veículos fabricados no Brasil ou importados que atenderem a requisitos **específicos** de eficiência energética poderão ter o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) reduzido em até dois pontos percentuais. Ademais, o IPI poderá ser reduzido em até um ponto percentual para os veículos que atenderem a requisitos específicos de desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção. Entretanto, o somatório das reduções de alíquotas fica limitado a dois pontos percentuais.

A MPV estabelece multas compensatórias de 20%, incidente sobre a receita decorrente da venda dos veículos, para as empresas que comercializarem ou importarem veículos sem o ato de registro dos compromissos com os requisitos estabelecidos. Entretanto, remete ao Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC) definir o prazo para o registro de compromissos.

Também ensejará multa compensatória o descumprimento das metas de eficiência energética, de rotulagem veicular ou de desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção. O valor das multas compensatórias será destinado ao financiamento de projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação do setor automotivo e sua cadeia, nos termos do disposto no § 3º do art. 10.

O Capítulo II da MPV nº 843, de 2018, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, com o objetivo de apoiar o desenvolvimento tecnológico, a competitividade, a inovação, a segurança veicular, a proteção ao meio ambiente, a eficiência energética e a qualidade de automóveis, caminhões, ônibus, chassis com motor e autopeças



Ademais, são definidas suas diretrizes e as modalidades de habilitação do Programa.

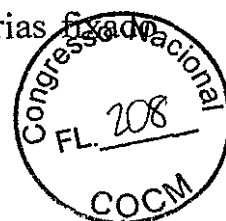
Para fins de habilitação ao Programa, o Poder Executivo federal estabelecerá requisitos relativos aos dispêndios com pesquisa e desenvolvimento tecnológico (P&D), bem como à eficiência energética veicular, à rotulagem veicular, ao desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção.

O cumprimento dos requisitos será comprovado junto ao MDIC, que definirá os termos e os prazos de comprovação. Ademais, a referida MPV institui o Grupo de Acompanhamento do Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, composto por representantes do Ministério da Fazenda, do MDIC e do Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações, com o objetivo de definir os critérios para monitoramento dos impactos do Programa, além de divulgar relatório anual com os resultados econômicos do Programa. Cria, ainda, o Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade e Logística e o Conselho Gestor do Observatório, constituído por representantes do Governo, do setor empresarial, dos trabalhadores e da comunidade científica, responsável por acompanhar o impacto do Programa no setor e na sociedade.

Para alcançar os objetivos elencados acima, o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística cria benefício fiscal para empresas que realizem dispêndios, no país, em pesquisa e desenvolvimento tecnológico. Assim, espera-se que as empresas habilitadas não só aumentem seus investimentos em pesquisa e desenvolvimento tecnológico, como também esses investimentos sejam em projetos tecnológicos capazes de levar a aumentos de produtividade.

Os benefícios fiscais concedidos pela MPV nº 843, de 2018, adiante comentados, poderão ser usufruídos pelo prazo de cinco anos, em consonância com o disposto no art. 114, § 4º, da Lei nº 13.473, de 2017 (Lei de Diretrizes Orçamentárias – LDO de 2018). O quinquênio corresponde ao primeiro ciclo do Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, previsto para quinze anos, consoante a Exposição de Motivos Interministerial (EMI) nº 28/2018 MDIC MF.

A renúncia de receitas decorrente do gozo dos benefícios impacta o resultado primário. A Lei nº 13.707, de 14 de agosto de 2018, fixou o **déficit** primário em R\$ 132 bilhões para o ano de 2019. Não impacta o limite mais sensível, que é o teto de despesas primárias fixado



pelo Novo Regime Fiscal, instituído pela Emenda Constitucional nº 95, de 15 de dezembro de 2016.

De acordo com o art. 11 da MPV, as empresas da cadeia automotiva, incluindo fornecedores de autopeças e de sistemas, que apurarem o Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) com base no lucro real poderão deduzir do IRPJ devido e da Contribuição Social sobre o Lucro (CSLL) devida o valor correspondente à aplicação da alíquota e adicional do IRPJ (25%) e da alíquota da CSLL (9%) sobre até 30% dos dispêndios realizados no País com pesquisa e desenvolvimento (P&D)¹, desde que sejam classificáveis como despesas operacionais pela legislação do IRPJ. Em outras palavras, 10,12% (34% de 30%) dos dispêndios com P&D poderão ser descontados no tributo devido.

Os dispêndios com pesquisa e desenvolvimento tecnológico (P&D) considerados **estratégicos** darão direito a dedução adicional de 5,10% (34% de 15%), até o limite de 45% dos dispêndios com P&D incentivados pela MPV, isto é, a soma dos dispêndios convencionais com os dispêndios estratégicos. São considerados dispêndios estratégicos os relativos a manufatura avançada, conectividade, sistemas estratégicos, soluções estratégicas para a mobilidade e logística, novas tecnologias de propulsão ou autonomia veicular e suas autopeças, desenvolvimento de ferramental, moldes e modelos, nanotecnologia, pesquisadores exclusivos, *big data*, sistemas analíticos e preditivos (*data analytics* – tecnologias de autocondução do veículo) e inteligência artificial, conforme regulamento do Poder Executivo.

A dedução do IRPJ e CSLL devidos relativa aos dispêndios com P&D realizados a partir de 1º de agosto de 2018 somente poderá ser efetuada a partir de 1º de janeiro de 2019. Essa restrição afasta o impacto da renúncia de receitas provocada pelo benefício fiscal no resultado primário do ano de 2018, postergando-o para 2019.

As normas e conceitos contábeis *International Financial Reporting Standards* (IFRS), incorporados à Lei das Sociedades Anônimas² e eficazes desde 2008, determinam que os benefícios fiscais (subvenções para investimento) recebidos pela empresa transitem pelo resultado, isto é, sejam reconhecidos como **receita**. O § 8º do art. 11 da MPV exclui essa

¹ Como **pesquisa**, estão abrangidas as atividades de pesquisa básica dirigida, pesquisa aplicada, desenvolvimento experimental e projetos estruturantes; ao passo que, como **desenvolvimento**, as atividades de desenvolvimento, capacitação de fornecedores, manufatura básica, tecnologia industrial básica e serviços de apoio técnico.

² Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, alterada pela Lei nº 11.638, de 28 de dezembro de 2007.



receita da base de cálculo dos seguintes tributos federais: IRPJ, CSLL, Contribuição para o PIS/Pasep e Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins).

A exigência de apuração do IRPJ com base no lucro real decorre do disposto no art. 10 da Lei nº 9.532, de 10 de dezembro de 1997. O regime do lucro real demanda escrituração contábil e fiscal completa, o que permite à RFB conferir a destinação dos dispêndios com pesquisa e desenvolvimento tecnológico (P&D) incentivados.

Os benefícios fiscais previstos no art. 11 da MPV impactam tributos incidentes sobre o lucro da empresa, que não incidem na importação. Vale lembrar que o Inovar-Auto, que expirou em 31 de dezembro de 2017, concedia o incentivo por meio de crédito presumido de IPI, que servia para abater a brutal elevação de trinta pontos percentuais na alíquota do imposto, incidente tanto sobre o veículo nacional quanto o importado. Em agosto de 2017, decisão de órgão de primeira instância da OMC condenou o Inovar-Auto por vincular o aproveitamento do crédito presumido à produção local, em detrimento do bem importado.

O Capítulo III da MPV nº 843, de 2018, dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas (sem capacidade de produção nacional equivalente). Os arts. 20 e 21 concedem, a partir de 1º de janeiro de 2019, a isenção do Imposto de Importação incidente sobre partes, peças, componentes, conjuntos e subconjuntos, acabados e semiacabados, e pneumáticos, sem capacidade de produção nacional equivalente, todos novos, quando destinados à industrialização de produtos automotivos, inclusive outras autopeças. A isenção do imposto está condicionada à realização de dispêndios em pesquisa e desenvolvimento tecnológico (P&D), no País, correspondentes ao montante equivalente a 2% do valor aduaneiro (valor do bem acrescido de frete, seguro e custos aduaneiros) das peças importadas.

Para a concessão dos benefícios fiscais estabelecidos pela MPV, foi observado o princípio do tratamento nacional (art. III do GATT), que impõe a não discriminação do produto importado em relação ao similar nacional (art. 1º, § 4º; art. 2º, § 3º; e art. 10, § 9º da MPV).

As autopeças novas sem equivalente nacional destinadas à industrialização de produtos automotivos serão isentas do Imposto de Importação, desde que atendidas duas condições:



- a) as autopeças deverão ser utilizadas no prazo de três anos, contado da data de ocorrência do fato gerador do Imposto de Importação; e
- b) a empresa importadora deverá realizar dispêndios com P&D, no País, no montante de 2% do valor aduaneiro (valor do bem acrescido de frete, seguro e despesas aduaneiras) das autopeças importadas, até o último dia útil do segundo mês-calendário posterior ao mês de realização das importações, contado o prazo a partir da data do desembaraço aduaneiro.

A segunda condição impõe à importadora definir, em prazo de cerca de dois meses, o projeto ou o programa prioritário, conforme regulamento do Poder Executivo federal, em parceria com Instituições de Pesquisa Científica e Tecnológica (ICTs), entidades de ensino, empresas públicas, organizações sociais ou serviços sociais autônomos, ao qual destinará os dispêndios com pesquisa e desenvolvimento tecnológico (P&D).

Os produtos automotivos em que serão utilizadas as autopeças importadas são os apoiados pelo Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística (automóveis, caminhões, ônibus, chassis com motor e autopeças – art. 7º da MPV), acrescidos de tratores rodoviários para semirreboques (“cavalos”), reboques e semirreboques, carrocerias e cabinas, tratores agrícolas, colheitadeiras e máquinas agrícolas autopropulsadas e máquinas rodoviárias autopropulsadas.

O Poder Executivo federal relacionará as autopeças objeto da isenção por classificação fiscal na Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), na qual se baseia a Tabela de Incidência do IPI (TIPI).

Atualmente, as autopeças sem equivalente nacional têm alíquota do Imposto de Importação igual a 2%. Assim, a isenção do imposto significará uma renúncia de receitas equivalente à redução em dois pontos percentuais da alíquota do Imposto de Importação aplicada às autopeças importadas.

Por fim, a MPV nº 843, de 2018, determina que as políticas públicas e as regulações dirigidas ao setor automotivo deverão observar os objetivos e as diretrizes do Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística.



I.2 – Emendas

Foram apresentadas 81 emendas à Medida Provisória, tendo sido retirada a Emenda nº 80 pelo seu autor, Senador Armando Monteiro. Em 6 de setembro de 2018, o prazo de vigência da MPV nº 843, de 2018, foi prorrogado por sessenta dias o prazo de vigência da Medida Provisória pelo Ato do Presidente da Mesa do Congresso Nacional nº 52, de 2018, , nos termos do art. 10, § 1º da Resolução nº 1/2002-CN (fl. 203). Em 8 de agosto de 2018 foi realizada a primeira reunião da Comissão Mista responsável por analisar a MPV, sendo eleito o Senador Eduardo Amorim para Presidente e designado Relator o Deputado Alfredo Kaefer.

As emendas apresentadas foram as seguintes:

Nº	Autor	Descrição
1	Deputado Federal Subtenente Gonzaga (PDT/MG)	Modifica o art. 72 da Lei nº 8.383, de 30 de dezembro de 1991, para fixar isenção de IOF para as operações de aquisição de automóveis de passageiros fabricados no território nacional de até 127 HP de potência bruta (SAE) e os veículos híbridos e elétricos. Modifica também o artigo 1º da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, para isentar do IPI os automóveis de passageiros de fabricação nacional, equipados com motor de cilindrada não superior a dois mil centímetros cúbicos, de no mínimo quatro portas, inclusive a de acesso ao bagageiro, movidos a combustíveis de origem renovável, sistema reversível de combustão ou híbrido e elétricos.
2	Deputado Federal André Figueiredo (PDT/CE)	Suprime os artigos 11 e 12 da Medida Provisória nº 843/2018.
3	Deputado Federal André Figueiredo (PDT/CE)	Suprime o § 4º do artigo 1º da Medida Provisória nº 843/2018.



4	Deputado Federal Vanderlei Macris (PSDB/SP)	Altera a Lei nº 13.496, de 24 de outubro de 2017, que institui o Programa Especial de Regularização Tributária – Pert na Secretaria da Receita Federal do Brasil e na Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, para não computar, na apuração da base de cálculo do Imposto de Renda, da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido, da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS, a parcela equivalente à redução do valor das multas, juros de mora e encargo legal em decorrência da aplicação desta Lei.
5	Deputado Federal Pauderney Avelino (DEM/AM)	Modifica os arts. 7º e 9º do Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967, para estender o tratamento tributário estabelecido no <i>caput</i> e nos §§ 4º e 9º, aplicáveis às posições 8711 a 8714, se estendem aos quadriciclos e triciclos e respectivas partes e peças, independentemente do código NCM e para fixar que a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) das mercadorias produzidas na Zona Franca de Manaus não se aplica às armas e munições, fumo, bebidas alcoólicas, automóveis de passageiros e produtos de perfumaria ou de toucador, preparados e preparações cosméticas.
6	Deputado Federal Vinicius Gurgel (PR/AP)	Acresce § 2º ao art. 3º da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, para limitar a multa compensatória prevista no <i>caput</i> do artigo, referente a veículos automotores por empresas sem o ato de registro de compromissos, a 2 (duas) unidades da mesma marca/modelo/versão até um máximo de 20 (vinte) unidades por importador por ano.
7	Deputado Federal Aelton Freitas (PR/MG)	Inclui parágrafo no art. 3º da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, para permitir que empresas sem o ato de registro de compromisso importem, por ano, sem o ônus da multa compensatória, até duas unidades da mesma marca/modelo/versão, limitadas a vinte unidades por ano.
8	Deputado Federal Covatti Filho (PP/RS)	Acrescenta parágrafo único ao art. 7º da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, para fixar que o Programa Rota 2030 Mobilidade e Logística será composto de três ciclos quinquenais, cujas metas de desempenho para cada ciclo serão definidas antes do final do ciclo em curso.



9	Deputado Federal Covatti Filho (PP/RS)	Dá nova redação ao art. 29 da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, para definir que os benefícios de que trata esta Medida Provisória poderão ser usufruídos pelo prazo de quinze anos, devendo o Poder Executivo publicar antes do final de cada ciclo, conforme disposto no art. 7º, as metas base e beneficiada dos requisitos de que tratam os arts. 1º e 10.
10	Deputado Federal Herculano Passos (MDB/SP)	Dá ao art. 11 da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, nova redação para elevar a possibilidade de dedução do IRPJ e da CSLL para sessenta por cento dos dispêndios realizados no país.
11	Deputado Federal Osvaldo Mafra (SD/SC)	Inclui artigo na Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, para estabelecer que os incentivos ou benefícios de natureza tributária concedidos por esta devam conter metas anuais de desempenho, bem como o estabelecimento de critérios objetivos para avaliação anual da eficiência do Programa Rota 2030.
12	Deputado Federal Danrlei de Deus Hinterholz (PSD/RS)	Inclui artigo na Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, para fixar que os requisitos descritos no art. 1º deverão considerar período de transição que leve à proibição integral, a partir de 1º de janeiro de 2040, da comercialização, em todo o território nacional, de automóveis novos, produzidos no país ou não, movidos exclusivamente a combustão. E inclui §4º e §5º no art. 2º da MP, para fixar que o Poder Executivo deverá estabelecer alíquotas inferiores do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI, sobre os veículos com propulsão híbrida ou elétricos com relação àquela aplicada aos automóveis movidos exclusivamente a combustão.
13	Deputado Federal Daniel Coelho (PPS/PE)	Altera o parágrafo 2º e o parágrafo 3º do art. 10 da MP para permitir que empresas importadoras sem vínculo direto com o fabricante possam se habilitar ao Rota 2030, desde que cumpridos os demais requisitos técnicos elencados na Medida Provisória.
14	Deputado Federal Evandro Gussi (PV/SP)	Dá ao §2º do art. 25 da MP nova redação para definir que os dispêndios de que trata o <i>caput</i> do artigo deverão ser realizados até o último dia útil do terceiro mês-calendário posterior ao mês de realização das importações, contado o prazo a partir da data do desembaraço aduaneiro.



15	Deputado Federal Arnaldo Jardim (PPS/SP)	Acrescenta um §4º no art. 2º da MP para fixar que os veículos híbridos equipados com motor que utilize alternativa ou simultaneamente gasolina e álcool (<i>Flexible fuel engine</i>) devem ter uma redução de, no mínimo, três pontos percentuais na alíquota do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI em relação aos veículos convencionais, de classe e categoria similar, equipados com esse mesmo tipo de motor.
16	Deputado Federal Arnaldo Jardim (PPS/SP)	Acrescenta um art. 3º na MP para estabelecer que os automóveis de passageiros e veículos de uso misto híbridos equipados com motor a álcool ou com motor que utilize alternativa ou simultaneamente gasolina e álcool (<i>flexible fuel engine</i>) terão as mesmas alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI que os veículos equipados exclusivamente com motor elétrico.
17	Deputado Federal Fernando Coelho Filho (DEM/PE)	Inclui na MP um artigo, que inclui na Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, um art. 11-C, para estender o benefício concedido no art. 1º às vendas ocorridas entre 01 de janeiro de 2021 e 31 de dezembro de 2025.
18	Deputado Federal Fernando Coelho Filho (DEM/PE)	Acresce o §2º no art. 3º da MP para definir que a importação sem o acréscimo da multa compensatória prevista no <i>caput</i> de veículos automotores por empresas sem o ato de registro de compromissos fica limitada a duas unidades da mesma marca/modelo/versão até um máximo de vinte unidades por importador por ano.
19	Deputado Federal Herculano Passos (MDB/SP)	Inclui na MP artigo para fixar que as empresas que se habilitaram ao Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores - Inovar-Auto na modalidade prevista no inciso III do § 2º do art. 40 da Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, poderão utilizar o saldo existente, em 31 de dezembro de 2017, de créditos presumidos do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI apurados em relação a veículos importados.
20	Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	Inclui o art. 11 da Lei nº 13.496, de 24 de outubro de 2017, o § 2º, para que não seja computada na apuração da base de cálculo da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS a parcela equivalente à redução do valor das multas, juros de mora e encargo legal em decorrência da aplicação da Lei.



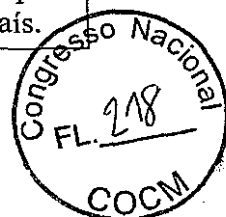
21	Senador Acir Gurgacz (PDT/RO)	Inclui artigo na MP para acrescentar o §4º no art. 48 na Lei nº 13.146, de julho de 2015, para que a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida tenha de indicar eventuais necessidades de atendimento especial, durante viagens interestaduais e internacionais em veículos de transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo, com antecedência mínima de 12 (doze) horas do horário de partida do ponto inicial do serviço. E para alterar o art. 49 estabelecendo que as empresas de transportes rodoviários de passageiros são obrigadas a ofertar em suas frotas, veículos que atendam ao disposto nos arts. 46 e 48 na Lei.
22	Deputado Federal Renato Molling (PP/RS)	Altera a Lei nº 13.670, de 2018, para incluir os setores moveleiro e de comércio varejista de calçados e artigos de viagem na desoneração da folha de pagamentos, prevista na Lei nº 12.546, de 2011, contribuindo sobre a receita bruta à alíquota de 2,5%.
23	Deputado Federal Alexandre Leite (DEM/SP)	Acresce parágrafo 2º ao artigo 3º da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, para que a importação sem o acréscimo da multa compensatória prevista no <i>caput</i> de veículos automotores por empresas sem o ato de registro de compromissos fique limitada a 2 (duas) unidades da mesma marca/modelo/versão até um máximo de 20 (vinte) unidades por importador por ano.
24	Senador Armando Monteiro (PTB/PE)	Dá ao artigo 11 da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, nova redação para elevar a possibilidade de dedução do IRPJ e da CSLL para oitenta por cento dos dispêndios realizados no país.
25	Senador Armando Monteiro (PTB/PE)	Acresce artigo a Medida Provisória nº 843, de 2018, para que as empresas habilitadas ao Programa Rota 2030 Mobilidade e Logística, nos termos do inciso III do art. 9º, possam pleitear, no âmbito do projeto aprovado, a isenção do imposto de importação de que trata o art. 21.
26	Senador Armando Monteiro (PTB/PE)	Suprime o §7º do art. 11 da medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018.
27	Senador Armando Monteiro (PTB/PE)	Inclui a expressão “de programas prioritários” no §4º do art. 10 da MP.
28	Deputado Federal Valdir Colatto (MDB/SC)	Altera o art. 3º, § 1º; o art. 4º, III; o art. 7º; e o art. 12, <i>caput</i> , da Lei nº 6.729, de 28 de novembro de 1979, para aprimorar a atividade desenvolvida pelas concessionárias de veículos automotores, máquinas e implementos agrícolas.



29	Deputado Federal Thiago Peixoto (PSD/GO)	Inclui um §5º ao artigo 1º da MP para fixar que os requisitos fixados neste artigo, será estabelecido que até 2025 não serão comercializados no Brasil veículos de passeio movidos a combustível fóssil. E um inciso VII ao art. 8º para que seja acrescida a diretriz de não comercialização de veículos de passeio movidos a combustível fóssil no Brasil a partir de 2025.
30	Deputado Federal Vitor Lippi (PSDB/SP)	Dá nova redação ao §1º, do art. 5º, da Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, para que os componentes, chassis, carroçarias, acessórios, partes e peças, referidos no <i>caput</i> , de origem estrangeira, sejam desembaraçados com suspensão do IPI quando importados diretamente, por encomenda ou por conta e ordem do estabelecimento industrial. E dá nova redação ao §4º, art. 29, da Lei nº 10.637 de 30 de dezembro de 2002, para que as matérias-primas, os produtos intermediários e os materiais de embalagem, importados diretamente, por encomenda ou por conta e ordem do estabelecimento de que tratam o <i>caput</i> e o § 1º sejam desembaraçados com suspensão do IPI.
31	Deputado Federal Zé. Silva (SD/MG)	Inclui novas diretrizes para o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e estabelece novos requisitos para o mesmo. Modifica o art. 14 da MP para ampliar as atribuições do Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade e Logística e do Conselho Gestor do Observatório. Altera o artigo 21 da MP para tornar a isenção de II fixada em escalonada.
32	Deputado Federal Alfredo Kaefer (PP/PR)	Altera o art. 1º da MP para abranger os produtos classificados no código 87.11, da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - Tipi, aprovada pelo Decreto nº 8.950, de 29 de dezembro de 2016.
33	Deputado Federal Alfredo Kaefer (PP/PR)	Acresce um §10 ao art. 10 da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, para que a habilitação a que se refere o <i>caput</i> tenha como requisito a manutenção dos empregos na empresa.
34	Deputado Federal Alfredo Kaefer (PP/PR)	Acresce ao art. 10º da MP novo requisito para fins de habilitação no Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística.
35	Deputado Federal Alfredo Kaefer (PP/PR)	Acresce ao art. 11 da Lei nº 13.496, de 24 de outubro de 2017, um § 2º, para que não seja computada na apuração da base de cálculo da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS a parcela equivalente à redução do valor das multas, juros de mora e encargo legal em decorrência da aplicação desta Lei.



36	Deputado Federal Alfredo Kaefer (PP/PR)	Inclui artigo na MP que fixa que as empresas habilitadas ao Rota 2030 Mobilidade e Logística farão jus: I – a realização de dispêndios em pesquisa e desenvolvimento reduzidos à metade em relação aos percentuais gerais que venham a ser fixados para apuração do crédito tributário de que trata o art. 11; II – a condições específicas na aplicação do regime tributário instituído pelos artigos 20 a 25, a serem estabelecidas na regulamentação pelo Poder Executivo Federal.
37	Deputado Federal Alfredo Kaefer (PP/PR)	Acrescenta § 10 ao art. 11 da Medida Provisória nº 843, de 2018, para que a dedução de que trata o § 4º aplique-se, também, aos dispêndios em pesquisa e desenvolvimento realizados por empresa habilitada nos termos do inciso III do art. 9º, sem observar o limite referido naquele parágrafo.
38	Deputado Federal Alfredo Kaefer (PP/PR)	Altera o § 3º ao art. 11 da Medida Provisória nº 843, de 2018, para que a parcela apurada na forma do <i>caput</i> , excedente ao limite de dedução previsto no § 1º, possa ser deduzida do IRPJ e da CSLL devidos, respectivamente, em períodos de apuração subsequentes.
39	Deputado Federal Alfredo Kaefer (PP/PR)	Dá ao artigo 11 da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, nova redação para elevar a possibilidade de dedução do IRPJ e da CSLL para cem por cento dos dispêndios realizados no país.
40	Deputado Federal Paulo Foletto (PSB/ES)	Dá nova redação aos artigos 1º, 9º e 10 da Medida Provisória nº 843, de 2018, para que o Programa governamental Rota 2030 Mobilidade e Logística e o setor automobilístico também se dediquem ao cumprimento e à implantação da Lei nº 13.614/18 - Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans).
41	Deputado Federal Augusto Coutinho (SD/PE)	Acrescenta um § 10 ao art. 11 da Medida Provisória nº 843, de 2018, para que a dedução de que trata o § 4º aplique-se, também, aos dispêndios em pesquisa e desenvolvimento realizados por empresa habilitada nos termos do inciso III do art. 9º, sem observar o limite referido naquele parágrafo.
42	Deputado Federal Augusto Coutinho (SD/PE)	Altera § 3º ao art. 11 da Medida Provisória nº 843, de 2018, para se retirar o limite de utilização do que excede ao limite de dedução previsto no § 1º.
43	Deputado Federal Augusto Coutinho (SD/PE)	Dá ao artigo 11 da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, nova redação para elevar a possibilidade de dedução do IRPJ e da CSLL para sessenta por cento dos dispêndios realizados no país.



44	Deputado Federal Augusto Coutinho (SD/PE)	Dá ao artigo 11 da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, nova redação para elevar a possibilidade de dedução do IRPJ e da CSLL para oitenta por cento dos dispêndios realizados no país.
45	Deputado Federal Augusto Coutinho (SD/PE)	Dá ao artigo 11 da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, nova redação para elevar a possibilidade de dedução do IRPJ e da CSLL para cem por cento dos dispêndios realizados no país.
46	Deputado Federal Orlando Silva (PCdoB/SP)	Altera os §§ 1º e § 2º do art. 1º da MP para que redução de alíquota de que trata o inciso II do <i>caput</i> possa ser concedida somente ao veículo cuja alíquota de IPI aplicável já tenha sido reduzida, nos termos do inciso I do <i>caput</i> , em, no mínimo, um ponto percentual e para que o somatório das reduções de alíquotas de que tratam os incisos I e II do <i>caput</i> possam ser cumulativos.
47	Deputado Federal Orlando Silva (PCdoB/SP)	Altera os incisos do art. 4º da MP para modificar os valores de multa compensatória estabelecidos.
48	Deputado Federal Orlando Silva (PCdoB/SP)	Suprime o § 3º do art. 2º da MP.
49	Deputado Federal Alfredo Kaefer (PP/PR)	Acresce ao art. 10º da MP novo requisito para fins de habilitação no Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística.
50	Deputado Federal Newton Cardoso Jr (MDB/MG)	Dá nova redação ao artigo 2º Lei nº 13.496, de 24 de outubro de 2017, de modo a ampliar o Programa de Regularização Tributária de modo a abarcar empresas brasileiras de quaisquer portes e de preservar o maior número de empregos possível.
51	Deputado Federal Orlando Silva (PCdoB/SP)	Inclui-se novo requisito obrigatório ao art. 1º e altera a redação do seu §4º para que na realização deste novo requisito sejam considerados os dispêndios realizados no País com a aquisição de software, equipamentos e suas peças de reposição, desde que sejam utilizados em laboratórios, na forma do regulamento.
52	Deputado Federal Julio Lopes (PP/RJ)	Acresce novo artigo na MP para que na comercialização de veículo em território nacional, o fabricante deva apresentar inventário de todas peças que o compõem, com nome e código de identificação de cada peça, e do seu respectivo fornecedor, nos casos em que a peça não seja de fabricação própria.



53	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Dá nova redação ao §1º do art.1º da MP nº 843/2018 para que a fixação dos requisitos previstos nos incisos I, II e III do <i>caput</i> considere critérios quantitativos e qualitativos, tais como o número de veículos comercializados ou importados, o atingimento de padrões internacionais, a preservação do emprego e a proteção das relações de trabalho.
54	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Dá nova redação aos incisos I e II do art.2º da MP nº 843/2018 para que esses benefícios se restrinjam aos veículos que sejam produzidos em empresas com Indicador Líquido de Empregos - ILE igual ou inferior a um por cento. E acresce os §§ 4º e 5º para que se restrinja a redução de IPI do artigo as empresas que cumprem os padrões de saúde e segurança no trabalho e para se definir que o Indicador Líquido de Empregos - ILE consiste na diferença entre admissões e demissões registradas no Cadastro Geral de Empregados e Desempregados – CAGED, acumulada nos doze meses anteriores ao da produção do veículo dividida pelo número de empregados no mês anterior a esta data e representada em termos percentuais.
55	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Dá nova redação ao art.3º da MP nº 843/2018 para que a multa compensatória seja de setenta por cento incidente sobre a receita a decorrente da venda dos veículos de que trata o art. 1º, bem como para que se acresça o impedimento da comercialização ou importação de veículos por parte do fabricante ou do importador envolvido.
56	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Dá nova redação ao art.3º da MP nº 843/2018 para que a multa compensatória seja de setenta por cento incidente sobre a receita a decorrente da venda dos veículos de que trata o art. 1º, bem como para que se acresça o impedimento da comercialização ou importação de veículos por parte do fabricante ou do importador envolvido pelo prazo de cinco anos.
57	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Altera o art. 7º da MP para que o apoio ao desenvolvimento tecnológico, à competitividade, à inovação, à segurança veicular, à proteção ao meio ambiente, à eficiência energética e à qualidade de automóveis, caminhões, ônibus, chassis com motor e autopeças, seja feito respeitando a dignidade nas relações de trabalho, a proteção do emprego face à automação, e as condições adequadas de saúde e segurança no trabalho.



58	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Altera o art. 7º da MP para que seja apoiado com o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, o desenvolvimento tecnológico e produtivo, o adensamento das cadeias produtivas no país, a competitividade, a inovação, a segurança veicular, a proteção ao meio ambiente, a eficiência energética e a qualidade de automóveis, caminhões, ônibus, chassis com motor e autopeças.
59	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Altera as diretrizes IV e VI do Programa Rota 2030 – Mobilidade Logística (art. 8º) para incrementar a produtividade das indústrias para a mobilidade e logística; e assegurar a capacitação técnica e a qualificação profissional no setor de Mobilidade e Logística. E inclui a diretriz VII para assegurar a expansão ou manutenção do emprego no setor de Mobilidade e Logística.
60	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Altera a diretriz IV do Programa Rota 2030 – Mobilidade Logística (art. 8º) para incrementar a produtividade das indústrias para a mobilidade e logística. E inclui a diretriz VII para assegurar a manutenção do emprego, a capacitação técnica e a qualificação profissional dos trabalhadores no setor de Mobilidade e Logística.
61	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Altera a diretriz IV do Programa Rota 2030 – Mobilidade Logística (art. 8º) para automatizar o processo de manufatura e o incremento da produtividade das indústrias para a mobilidade e logística, observando a proteção ao emprego, nos termos do inciso XXVII do art. 7º da Constituição Federal. E inclui a diretriz VII para garantir relações de trabalho em estrito cumprimento das obrigações sociais, trabalhistas e previdenciárias, com estímulo à celebração de instrumentos coletivos de trabalho sem supressão ou redução de direitos já assegurados para as categorias que alcançar.
62	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Acresce a diretriz VII do Programa Rota 2030 – Mobilidade Logística (art. 8º) para incluir o adensamento das cadeias produtivas do setor de Mobilidade e Logística de modo a elevar a agregação de valor no país.



63	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Acresce o e § 6º no art. 9º da MP para que estabeleça que as empresas habilitadas no regime reduzam ou mantenham as estatísticas referentes ao tempo médio de permanência no emprego apurada em relação aos empregados diretos e das empresas terceirizadas contratadas, considerando a taxa média do intervalo dos vinte e quatro meses anteriores; adotem ações concretas de mitigação da rotatividade apurada a partir das estatísticas da empresa em relação aos índices verificados no setor; reduzam a taxa média de acidente de trabalho apurada no intervalo de vinte e quatro meses anteriores; e incorporem o respeito à igualdade de tratamento entre mulheres e homens como um valor organizacional e adotar medidas para a eliminação de quaisquer práticas discriminatórias nas relações de trabalho.
64	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Dá nova redação ao art. 21 da MP para que a relação de objetos feita pelo Poder Executivo para que usufruam da isenção do art. 20 passe, antes de publicada, por consulta ao Observatório Nacional das Indústrias para Mobilidade e Logística de que trata o artigo 14.
65	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Altera o inciso III do <i>caput</i> do art. 22 da MP para se retirar a alínea j, que trata de autopeças. E dá ao inciso IV do mesmo artigo nova redação para que se exclua as autopeças da alínea j do <i>caput</i> .
66	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Dá nova redação ao § 5º do art.11º da MP nº 843/2018 para que se detalhe as características do ferramental, assim como as etapas necessárias para seu desenvolvimento, que é considerado dispêndio estratégico com P&D para fins de obtenção dos benefícios no âmbito do Programa.
67	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Dá nova redação ao art.25 da MP nº 843/2018 para que se esclareça que os dispêndios em P&D necessários para o recebimento da isenção do imposto de importação no âmbito do regime criado pela proposta devam ser objeto do acompanhamento, monitoramento e avaliação pelo Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade e Logística, de modo a melhorar a fiscalização de seu usufruto.
68	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Dá nova redação ao art.13 da MP nº 843/2018 para que se introduza o Ministério do Trabalho no Grupo de Monitoramento do Programa, bem como se firme a obrigação de que tal instância produza avaliações dos impactos gerados pela implementação da medida.



69	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Dá aos §§ 1º, 5º e 6º do art.9º da MP nº 843/2018 nova redação para que se defina que os requisitos que as empresas devam cumprir para se habilitarem ao Programa sejam acompanhados pelo Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade e Logística e o Conselho Gestor do Observatório, constituído por representantes do Governo e da sociedade.
70	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Dá nova redação aos §§ 2º e 5º do art.10º da MP nº 843/2018 para que se retire o limite presente no texto original que restringe a 20% do valor necessário para o cumprimento do compromisso o montante que pode ser cumprido por meio de depósitos em contas específicas para aplicação em programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para mobilidade e logística, considerando que também dessa forma os recursos sejam direcionados ao fim desejado.
71	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Insere-se um inciso V no art.10º da MP nº 843/2018 para que se acrescente um requisito adicional, relacionado ao emprego e à qualificação dos trabalhadores, à lista daqueles que as empresas devam cumprir para se habilitarem ao Programa, de maneira a que eles também sejam beneficiados pelos incentivos dados pelo governo.
72	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Insere-se um inciso V no art.10º da MP nº 843/2018 para que se acresça um requisito adicional, relacionado ao adimplemento das obrigações trabalhistas e previdenciárias, à lista daqueles que as empresas devam cumprir para se habilitarem ao Programa, de maneira a assegurar essas obrigações sejam cumpridas pelas empresas beneficiadas pelos incentivos dados pelo governo.
73	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Dá nova redação ao <i>caput</i> do art.14 da MP nº 843/2018 para que o Observatório Nacional das Indústrias para Mobilidade e Logística e o Conselho Gestor do Observatório sejam constituídos por representantes do governo e dos vários segmentos da sociedade de forma paritária, definição que não ocorre no texto original.
74	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Acrescenta ao art.14 da MP nº 843/2018 um parágrafo que atribui ao Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade e Logística a responsabilidade por elaborar relatórios avaliando a implantação dos objetivos e diretrizes do Programa.
75	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Suprime na MP nº 843/2018 os artigos 20 a 26.



76	Deputada Federal Luciana Santos (PCdoB/PE)	Suprime da Medida Provisória nº 843, de 2018, o Capítulo III e seus arts. 20, 21, 22, 23, 24, 25 e 26, bem como o inciso III do art. 30. Além disso, confere nova redação à ementa da Medida Provisória: “Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil e institui o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística.”
77	Deputada Federal Luciana Santos (PCdoB/PE)	Altera o Inciso VI e acrescenta um Inciso VII ao artigo 8º da MP de modo a fixar como diretrizes do Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística o incentivo do adensamento das cadeias de fornecedores e a fabricação de autopeças, máquinas e equipamentos e ferramental para a indústria automotiva, promovendo o encadeamento produtivo na indústria brasileira; e a integração, de forma estratégica e soberana, da indústria automotiva brasileira às cadeias globais de valor.
78	Deputado Federal Sergio Vidigal (PDT/ES)	Suprime o artigo 2º da Medida Provisória nº 843/2018.
79	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Dá ao <i>caput</i> do art.24 da MP nº 843/2018 nova redação para a esclarecer que os bens objeto do regime de isenção do imposto de importação devem ser industrializados no país, e não simplesmente aplicados na industrialização dos produtos automotivos.



80	Senador Armando Monteiro (PTB/PE)	Inclui na MP um artigo, que inclui na Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, um art. 11-C, para estender o benefício concedido no art. 1º às vendas ocorridas entre 01 de janeiro de 2021 e 31 de dezembro de 2025. Os novos projetos para a concessão do benefício deverão ser apresentados até 30 de junho de 2019. Sendo que o crédito presumido será equivalente ao resultado da aplicação das alíquotas do art. 1º da Lei nº 10.485, de 3 de julho de 2002, sobre o valor das vendas no mercado interno, em cada mês, dos produtos constantes dos projetos de que trata o <i>caput</i>, multiplicado pelos coeficientes a seguir, limitado ao IPI devido mensalmente antes da dedução do saldo credor de períodos anteriores: I — 1,25 (um inteiro e vinte e cinco centésimos), até o 12º mês de fruição do benefício; II - 1,0 (um inteiro), do 13º ao 48º mês de fruição do benefício; III — 0,75 (setenta e cinco centésimos), do 49º ao 60º mês de fruição do benefício. Além disso, o crédito apurado nos termos do <i>caput</i> está limitado ao valor dos investimentos realizados pela empresa habilitada na região incentivada a partir desta data até 31 de dezembro de 2027, e somente será utilizado para abater o IPI devido nas operações geradas pelo estabelecimento da empresa, na região incentivada.
----	-----------------------------------	--



81	Senador Armando Monteiro (PTB/PE)	Inclui na MP um artigo, que inclui na Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, um art. 11-C, para estender o benefício concedido no art. 1º às vendas ocorridas entre 01 de janeiro de 2021 e 31 de dezembro de 2025. Os novos projetos para a concessão do benefício deverão ser apresentados até 30 de junho de 2019. Sendo que o crédito presumido será equivalente ao resultado da aplicação das alíquotas do art. 1º da Lei no 10.485, de 3 de julho de 2002, sobre o valor das vendas no mercado interno, em cada mês, dos produtos constantes dos projetos de que trata o <i>caput</i>, multiplicado pelos coeficientes a seguir, limitado ao IPI devido mensalmente antes da dedução do saldo credor de períodos anteriores: I — 1,25 (um inteiro e vinte e cinco centésimos), até o 12º mês de fruição do benefício; II - 1,0 (um inteiro), do 13º ao 48º mês de fruição do benefício; III — 0,75 (setenta e cinco centésimos), do 49º ao 60º mês de fruição do benefício. Além disso, o crédito apurado nos termos do <i>caput</i> está limitado ao valor dos investimentos realizados pela empresa habilitada na região incentivada a partir desta data até 31 de dezembro de 2027, e somente será utilizado para abater o IPI devido nas operações geradas pelo estabelecimento da empresa, na região incentivada. Também será acrescido à Lei um art. 11-D, que estabelece que o crédito presumido somente poderá ser utilizado para abater do débito do IPI do estabelecimento habilitado, e um art. 11-E, que estabelece que a empresa habilitada nos termos dos artigos anteriores possam I — deduzir, em sua escrita fiscal, eventual saldo credor apurado nos termos do artigo 11-B dessa Lei, não utilizados até 31 de dezembro de 2020, com os débitos de IPI gerados pelo estabelecimento industrial da empresa na região incentivada, observado o prazo decadencial; e, II — deduzir, em sua escrita fiscal, eventual saldo credor apurado nos termos do artigo 11-C dessa Lei, não utilizados até 31 de dezembro de 2025, até 31 de dezembro de 2027, e observado o prazo decadencial.
----	-----------------------------------	---



II – ANÁLISE

Por determinação da Resolução nº 1, de 2002-CN, esta Comissão deverá emitir parecer previamente à submissão da matéria aos Plenários da Câmara dos Deputados e do Senado Federal.

II.1 – Constitucionalidade e juridicidade

II.1.1 – Pressupostos de relevância e urgência

O fundamento constitucional para a edição da MPV nº 843, de 2018, encontra-se no art. 62 da Constituição Federal (CF), que autoriza o Presidente da República a adotar medida provisória e submetê-la, de imediato, ao Congresso Nacional, em caso de relevância e urgência.

Estamos de acordo com o entendimento manifestado na citada EMI nº 28/2018 MDIC MF, no sentido de que a expiração do Inovar-Auto em 31 de dezembro de 2017 provoca urgência na adoção de política voltada ao setor automotivo, que tem papel relevante na economia brasileira. São razões que atendem os requisitos de relevância e urgência.

II.1.2 – Constitucionalidade formal

Na sua forma, a MPV nº 843, de 2018, é constitucional, pois:

a) trata de incentivo concedido pela União ao investimento em pesquisa e desenvolvimento em sistema produtivo nacional (automotivo), em consonância com o art. 218 da CF;

b) versa sobre direito tributário, matéria da qual a União é competente para legislar, em concorrência com os Estados e o Distrito Federal, nos termos do art. 24, I, da CF. A competência do Congresso Nacional para dispor sobre o sistema tributário está prevista no art. 48, I, da CF;

c) cuida de Imposto de Importação, IPI, IRPJ, CSLL, PIS/Pasep e Cofins, tributos de competência exclusiva da União, previstos nos arts. 153, I, III e IV; 149; 195, I, b e c; e 239, todos da CF;

d) a matéria não consta do rol de vedações de edição de medida provisória, previsto nos arts. 62, § 1º, e 246 da CF, nem da lista



competências exclusivas do Congresso Nacional ou de qualquer de suas Casas, expressa nos arts. 49, 51 e 52 da CF.

II.1.3 – Constitucionalidade material

Em termos materiais, a MPV nº 843, de 2018, respeita todos os preceitos constitucionais de regência. Em especial, obedece ao art. 150, § 6º, da CF, que exige que a concessão de incentivos fiscais seja veiculada em lei específica.

II.1.4 – Juridicidade

É irrefutável a juridicidade da MPV, vez que, utilizando instrumento legislativo adequado (medida provisória), em conformidade com os princípios norteadores do ordenamento jurídico brasileiro, as medidas propostas são inovadoras, bem como dotadas de caráter geral, de potencial coercitivo e de efetividade.

A técnica legislativa atende aos requisitos da Lei Complementar (LCP) nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que regulamenta o parágrafo único do art. 59 da CF, para dispor sobre a elaboração, redação e alteração de leis.

II.2 – Adequação financeira e orçamentária e técnica legislativa

Em relação à adequação financeira e orçamentária, os benefícios fiscais concedidos pela MPV nº 843, de 2018, poderão ser usufruídos pelo prazo de cinco anos, em consonância com o disposto no art. 114, § 4º, da Lei nº 13.473, de 2017 (Lei de Diretrizes Orçamentárias – LDO de 2018). O quinquênio corresponde ao primeiro ciclo do Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, previsto para quinze anos, consoante a citada EMI nº 28/2018 MDIC MF.

Em atendimento ao *caput* do art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF – Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000), a mencionada EMI estima a renúncia de receita total decorrente dos benefícios fiscais concedidos pela MPV nº 843, de 2018, em **R\$ 2,113 bilhões para 2019** e R\$ 1,646 bilhão para 2020. A MPV não impacta o corrente exercício financeiro de 2018.

Decompondo aqueles totais, o incentivo de dedução de IRPJ e CSLL devidos pela empresa que investir em pesquisa e desenvolvimento



no Brasil (art. 11, *caput* e §§ 4º a 6º) dará causa a renúncia de R\$ 1,548 bilhão em 2019 e R\$ 1,070 bilhão em 2020.

O incentivo de isenção do Imposto de Importação incidente sobre autopeças novas não produzidas no Brasil concedido à empresa que investir em pesquisa e desenvolvimento em projetos e programas de parceria (art. 21) dará causa a renúncia de R\$ 565 milhões em 2019 e R\$ 576 milhões em 2020.

O incentivo de IPI ao modelo de veículo que atender a requisitos obrigatórios específicos (redução de até dois pontos percentuais na alíquota, art. 2º) dará causa a renúncia de receita de R\$ 2,225 bilhões em 2022 e R\$ 2,270 bilhões em 2023.

Em cumprimento ao inciso I do art. 14 da LRF, o Poder Executivo incluiu a renúncia de receita de **R\$ 2,113 bilhões** nas Informações Complementares ao Projeto da Lei Orçamentária Anual para o exercício financeiro de 2019 (PLOA 2019 – PLN nº 27, de 2018). Com efeito, no Quadro III do demonstrativo exigido pelo § 6º do art. 165 da CF, vemos que a função orçamentária Rota 2030 será responsável por 0,69% dos gastos tributários previstos para 2019.

Nesse diapasão, a Nota Técnica nº 30, de 2018, da Consultoria de Orçamento e Fiscalização Financeira da Câmara dos Deputados, elaborada em atendimento ao disposto no art. 19 da Resolução nº 1, de 2002-CN, considera a MPV nº 843, de 2018, adequada do ponto de vista financeiro e orçamentário.

A técnica legislativa atende aos requisitos da Lei Complementar (LCP) nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que regulamenta o parágrafo único do art. 59 da CF, que trata da elaboração, redação e alteração de leis.

II.3 – Mérito

No mérito, entendemos como adequados os esclarecimentos do Poder Executivo para a edição da MPV.

Todos os países avançados e comprometidos com o meio ambiente e com a redução da dependência de combustíveis fósseis adotam regras que exigem a progressão gradual da eficiência energética veicular. A MPV nº 843, de 2018, acerta ao levar adiante a política de estabelecimento



de requisitos obrigatórios e específicos (este último para ter direito ao benefício da redução em dois pontos percentuais da alíquota do IPI) concernentes à eficiência energética veicular.

É importante destacar que a MPV não definiu quais são os requisitos específicos, o que deverá ser regulamentado posteriormente. Os prazos para que as empresas atinjam os requisitos mínimos obrigatórios também será objeto de regulamentação. Assim, destacamos a importância da regulamentação da referida MPV para definir requisitos e prazos de extrema relevância para a efetividade da política ora estabelecida pela MPV.

O Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística objetiva apoiar o desenvolvimento tecnológico, a competitividade e a inovação, entre outras ações, no setor automotivo. Destacamos a importância dos mecanismos de incentivo ao incremento dos dispêndios com pesquisa e desenvolvimento tecnológico, em especial, a possibilidade de que tais dispêndios possam ser realizados sob a forma de projetos de pesquisa em parceria com instituições científicas, tecnológicas e de inovação – ICTs. Julgamos ser fundamental a interação entre universidades e empresas para que o setor acadêmico possa ser estimulado a resolver problemas reais e ser devidamente recompensado.

Outro ponto que merece destaque é o caráter de política de Estado que a MPV apresenta. Segundo a Exposição de Motivos Interministerial (EMI) nº 28/2018 MDIC MF:

[O] Programa Rota 2030 Mobilidade e Logística foi estruturado como política pública de longo prazo para quinze anos, divididos em três ciclos quinquenais. Para cada ciclo será realizada uma revisão da política e uma reorientação das metas e instrumentos. O Programa possui e explicita metas objetivas e mensuráveis e dota as empresas de instrumentos e estímulos para viabilizá-las. Trata-se de uma política que confere a previsibilidade necessária para que as empresas possam se adaptar e programar os seus investimentos.

Dessa forma, pretende-se resolver um dos principais problemas enfrentados pelas políticas industriais recentes, qual seja, a falta de continuidade e de um prazo razoável para que os mecanismos instituídos possam apresentar resultados.



A MPV nº 843, de 2018, corrige uma das principais lacunas do Inovar-Auto ao instaurar um regime tributário de autopeças não produzidas, ou seja, sem capacidade de produção nacional equivalente.

Por fim, ao destacar em vários dispositivos que será concedido aos bens importados tratamento não menos favorável que o concedido aos bens similares de origem nacional, a MPV observa o princípio do tratamento nacional (art. III do GATT - *General Agreement on Tariffs and Trade*) que impõe a não discriminação do produto importado em relação ao similar nacional.

Em relação às emendas apresentadas, julgamos oportuno aprovar, parcialmente, as de nº 17 e 81. Com efeito, é notório que o benefício fiscal de natureza regional trazido originalmente pelo artigo 1º, IX da Lei 9.440/97, posteriormente prorrogado pelos artigos 11, 11-A e 11-B, da mesma lei, vem promovendo significativo desenvolvimento econômico e social ao Nordeste desde 1997 por meio da instalação de modernos polos automotivos na região, o que permitiu a regionalização da indústria automotiva brasileira, atraindo novos investimentos, qualificando e especializando a mão de obra das regiões incentivadas e elevando os níveis de emprego.

Sem tal subvenção, a viabilidade econômica de tais projetos e investimentos estaria comprometida e a histórica diferença competitiva do setor produtivo automotivo do Nordeste frente aos estados do Sul e Sudeste jamais será mitigada, tendo em vista que os maiores mercados consumidores e centros industriais ainda são concentrados nessas regiões. De fato, a exigência de contrapartidas aos incentivos outorgados permitiu a realização de investimentos significativos em pesquisa e desenvolvimento na região, o que tem gerado uma nova fase na implantação e desenvolvimento de centros tecnológicos, universidades e escolas na região. Destaca-se a urgência e relevância da prorrogação do incentivo ainda no ano de 2018 para a previsibilidade e competitividade de novos projetos e investimentos que poderiam ser alocados na Região Nordeste do Brasil, lembrando que na indústria automobilística o tempo entre a definição sobre a alocação do investimento e a sua maturação é de aproximadamente 2 (dois) a 3 (três) anos, de forma que o tempo para a manutenção do ciclo virtuoso de industrialização do Nordeste é exíguo.

Também prevemos alteração na citada lei para estender o regramento previsto no art. 11-C à Região Centro-Oeste.



A Emenda nº 22, que igualmente trata de incentivo ao setor produtivo nacional e do respectivo regime tributário, também merece ser acolhida. Propõe a reinclusão dos setores moveleiro, de comércio varejista de calçados e artigos de viagem na desoneração da folha de pagamentos, prevista na Lei nº 12.546, de 2011, contribuindo sobre a receita bruta à alíquota de 2,5%. O escopo da desoneração da folha é a manutenção e a criação de novos postos de trabalho, favorecendo a recuperação do setor, bem como incentivar a implantação e a modernização de empresas com redução dos custos de produção. A nosso ver, as razões para a desoneração da folha de pagamentos para os setores referidos acima continuam, ainda, plenamente válidas.

As demais emendas, em que pese o louvável propósito de seus autores, apresentam deficiências de ordem jurídica, como a ausência de pertinência temática; orçamentária, como o aumento do impacto fiscal ou da renúncia de receita sem correspondente estimativa do impacto orçamentário-financeiro (art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal); ou, no mérito, comprometem o equilíbrio, critérios e propósitos do Programa Rota 2030.

III – VOTO

Ante todo o exposto, o voto é pela **admissibilidade** da MPV nº 831, de 2018. No **mérito**, por sua **aprovação**, com a aprovação parcial das Emendas nº 17 e 81, aprovação total das Emendas nº 5, 22 e 50, e **rejeição** das demais emendas apresentadas, tudo na forma do seguinte PLV:

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2018 (À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, de 2018)

Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:



CAPÍTULO I
DOS REQUISITOS OBRIGATÓRIOS E DAS SANÇÕES
ADMINISTRATIVAS PARA A COMERCIALIZAÇÃO E A IMPORTAÇÃO DE
VEÍCULOS NOVOS NO PAÍS

Seção I
Dos Requisitos Obrigatórios

Art. 1º O Poder Executivo federal estabelecerá requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos novos produzidos no País e para a importação de veículos novos classificados nos códigos 87.01 a 87.06 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - Tipi, aprovada pelo Decreto nº 8.950, de 29 de dezembro de 2016, relativos a:

- I - rotulagem veicular;
- II - eficiência energética veicular; e
- III - desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção.

§ 1º A fixação dos requisitos previstos nos incisos I, II e III do caput considerará critérios quantitativos e qualitativos, tais como o número de veículos comercializados ou importados, o atingimento de padrões internacionais e o desenvolvimento de projetos.

§ 2º O cumprimento dos requisitos de que trata o caput será comprovado junto ao Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, que definirá os termos e os prazos de comprovação e emitirá ato de registro dos compromissos.

§ 3º O disposto no caput não exime os veículos da obtenção prévia do Certificado de Adequação de Trânsito - CAT e do código de marca-modelo-versão do veículo no Registro Nacional de Veículos Automotores - Renavam do Departamento Nacional de Trânsito do Ministério das Cidades, e da Licença para Uso da Configuração de Veículo ou Motor - LCVM do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - Ibama.

§ 4º Na fixação dos requisitos de que trata este artigo, será concedido aos bens importados tratamento não menos favorável que o concedido aos bens similares de origem nacional.

Art. 2º O Poder Executivo federal poderá reduzir as alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI para os veículos de que trata o caput do art. 1º em:

- I - até dois pontos percentuais para os veículos que atenderem a requisitos específicos de eficiência energética; e
- II - até um ponto percentual para os veículos que atenderem a requisitos específicos de desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção.

§ 1º Observado o disposto no § 2º, a redução de alíquota de que trata o inciso II do caput poderá ser concedida somente ao veículo cuja alíquota de IPI



aplicável já tenha sido reduzida, nos termos do inciso I do caput, em, no mínimo, um ponto percentual.

§ 2º O somatório das reduções de alíquotas de que tratam os incisos I e II do caput fica limitado a dois pontos percentuais.

§ 3º Na redução de alíquotas de que trata este artigo, será concedido aos bens importados tratamento não menos favorável que o concedido aos bens similares de origem nacional.

Seção II

Das Sanções Administrativas

Art. 3º A comercialização ou a importação de veículos no País sem o ato de registro dos compromissos de que trata o § 2º do art. 1º, por parte do fabricante ou do importador, acarretará multa compensatória de vinte por cento incidente sobre a receita decorrente da venda dos veículos de que trata o art. 1º.

Parágrafo único. Na hipótese de veículos importados, a multa compensatória de que trata o caput incidirá, no momento da importação, sobre o valor aduaneiro acrescido dos tributos incidentes na nacionalização.

Art. 4º O não cumprimento da meta de eficiência energética de que trata o inciso II do caput do art. 1º, ensejará multa compensatória, nos seguintes valores:

I - R\$ 50,00 (cinquenta reais) para até o primeiro centésimo, inclusive, maior que o consumo energético correspondente à meta de eficiência energética estabelecida, expressa em megajoules por quilômetro;

II - R\$ 90,00 (noventa reais) a partir do primeiro centésimo, exclusive, até o segundo centésimo, inclusive, maior que o consumo energético correspondente à meta de eficiência energética estabelecida, expressa em megajoules por quilômetro;

III - R\$ 270,00 (duzentos e setenta reais) a partir do segundo centésimo, exclusive, até o terceiro centésimo, inclusive, maior que o consumo energético correspondente à meta de eficiência energética estabelecida, expressa em megajoules por quilômetro; e

IV - R\$ 360,00 (trezentos e sessenta reais) a partir do terceiro centésimo, exclusive, para cada centésimo maior que o consumo energético correspondente à meta de eficiência energética estabelecida, expressa em megajoules por quilômetro.

Art. 5º O descumprimento das metas de rotulagem veicular de âmbito nacional ou de desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção, de que tratam os incisos I e III do caput do art. 1º, ensejará multa compensatória, nos valores abaixo apresentados:

I - R\$ 50,00 (cinquenta reais) para até cinco por cento, inclusive, menor que a meta estabelecida;

II - R\$ 90,00 (noventa reais) de cinco por cento, exclusive, até dez por cento, inclusive, menor que a meta estabelecida;



III - R\$ 270,00 (duzentos e setenta reais) de dez por cento, exclusive, até quinze por cento, inclusive, menor que a meta estabelecida;

IV - R\$ 360,00 (trezentos e sessenta reais) de quinze por cento, exclusive, até vinte por cento, inclusive, menor que a meta estabelecida; e

V - de vinte por cento, exclusive, menor que a meta estabelecida e a cada cinco pontos percentuais, será acrescido o valor de que trata o inciso IV.

Art. 6º Os valores de que tratam os art. 4º e art. 5º serão multiplicados pelo número de veículos licenciados a partir da regulamentação desta Medida Provisória e serão pagos na forma do disposto no § 3º do art. 10.

Parágrafo único. O somatório das multas compensatórias de que tratam os art. 4º e art. 5º está limitado a vinte por cento incidente sobre a receita decorrente da venda ou sobre o valor aduaneiro acrescido dos tributos incidentes na nacionalização, no caso de veículos importados, dos veículos que não cumprem os requisitos obrigatórios de que trata o art. 1º.

CAPÍTULO II

DO PROGRAMA ROTA 2030 - MOBILIDADE E LOGÍSTICA

Seção I

Dos Objetivos, Diretrizes e Ações do Programa

Art. 7º Fica instituído o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, com o objetivo de apoiar o desenvolvimento tecnológico, a competitividade, a inovação, a segurança veicular, a proteção ao meio ambiente, a eficiência energética e a qualidade de automóveis, caminhões, ônibus, chassis com motor e autopeças.

Art. 8º O Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística terá as seguintes diretrizes:

I - incrementar a eficiência energética, o desempenho estrutural e a disponibilidade de tecnologias assistivas à direção dos veículos comercializados no País;

II - aumentar os investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação no País;

III - estimular a produção de novas tecnologias e inovações, de acordo com as tendências tecnológicas globais;

IV - automatizar o processo de manufatura e o incremento da produtividade das indústrias para a mobilidade e logística;

V - promover o uso de biocombustíveis e de formas alternativas de propulsão e valorizar a matriz energética brasileira; e

VI - integrar a indústria automotiva brasileira às cadeias globais de valor.



Seção II

Das Modalidades de Habilitação do Programa

Art. 9º Poderão habilitar-se ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística as empresas que:

I - produzam, no País, os veículos classificados nos códigos 87.01 a 87.06 da Tipi, aprovada pelo Decreto nº 8.950, de 2016, ou as autopeças ou sistemas estratégicos para a produção dos veículos classificados nos referidos códigos da Tipi, conforme regulamento do Poder Executivo federal;

II - não produzam, mas comercializem, no País, os produtos referidos no inciso I do caput; ou

III - tenham projeto de desenvolvimento e produção tecnológica aprovado para a produção, no País, de novos produtos ou novos modelos de produtos já existentes referidos no inciso I do caput, ou de novas soluções estratégicas para a mobilidade e logística, conforme regulamento do Poder Executivo federal.

§ 1º A habilitação ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística será concedida por ato do Ministro de Estado da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, com a comprovação anual do atendimento aos compromissos assumidos.

§ 2º O projeto de desenvolvimento e produção tecnológica de que trata o inciso III do caput compreenderá a pesquisa para o desenvolvimento de novos produtos ou novos modelos de produtos já existentes, ou de novas soluções estratégicas para a mobilidade e logística, e investimentos em ativos fixos.

§ 3º Poderão ainda habilitar-se ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, nos termos do inciso III do caput, observado o disposto no § 2º, e conforme regulamento do Poder Executivo federal, as empresas que:

I - tenham em execução, na data de publicação desta Medida Provisória, projeto de desenvolvimento e produção tecnológica para a instalação de novas plantas ou de projetos industriais;

II - tenham projeto de investimento nos termos do disposto no inciso III do § 2º do art. 40 da Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, com a finalidade de instalação, no País, de fábrica de veículos leves com capacidade produtiva anual de até trinta e cinco mil unidades e com investimento específico de, no mínimo, R\$ 17.000,00 (dezessete mil reais) por veículo;

III - tenham projeto de investimento relativo à instalação de fábrica de veículos leves, com capacidade produtiva anual de até trinta e cinco mil unidades e com investimento específico de, no mínimo, R\$ 23.300,00 (vinte e três mil e trezentos reais) por veículo; ou

IV - tenham projeto de investimento relativo à instalação, no País, de linha de produção de veículos com tecnologias de propulsão alternativas à combustão.

§ 4º As empresas de autopeças ou sistemas estratégicos ou soluções estratégicas para mobilidade e logística de que tratam os incisos I, II e III do caput deverão:

I - ser tributadas pelo regime de lucro real; e



II - possuir centro de custo de pesquisa e desenvolvimento.

§ 5º No fim do prazo a que se refere o art. 29, as habilitações vigentes serão consideradas canceladas e cessarão seus efeitos, exceto quanto ao cumprimento dos compromissos assumidos.

Seção III

Dos Requisitos para a Habilitação

Art. 10. Para fins de habilitação no Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, o Poder Executivo federal estabelecerá requisitos relativos a:

- I - rotulagem veicular;
- II - eficiência energética veicular;
- III - desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção;
- e
- IV - dispêndios com pesquisa e desenvolvimento tecnológico.

§ 1º Poderá habilitar-se ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística a empresa que estiver em situação regular em relação aos tributos federais.

§ 2º A empresa interessada em habilitar-se ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística deverá comprovar estar formalmente autorizada a:

- I - realizar, no território nacional, as atividades de prestação de serviços de assistência técnica e de organização de rede de distribuição; e
- II - utilizar as marcas do fabricante em relação aos veículos objeto de importação, mediante documento válido no Brasil.

§ 3º Os dispêndios de que trata o inciso IV do caput poderão ser realizados sob a forma de projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação e de programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia, conforme regulamento do Poder Executivo federal, em parceria com:

- I - instituições científicas, tecnológicas e de inovação - ICTs;
- II - entidades brasileiras de ensino, oficiais ou reconhecidas pelo Poder Público;
- III - empresas públicas dotadas de personalidade jurídica de direito privado que mantenham fundos de investimento que se destinem a empresas de base tecnológica, com foco no desenvolvimento e sustentabilidade industrial e tecnológica para a mobilidade e logística; ou
- IV - organizações sociais, qualificadas conforme a Lei nº 9.637, de 15 de maio de 1998, ou serviços sociais autônomos, que mantenham contrato de gestão com o Governo federal e promovam e incentivem a realização de projetos de pesquisa aplicada, desenvolvimento e inovação para o setor automotivo e sua cadeia.

§ 4º A realização dos projetos de que trata o § 3º, conforme regulamento do Poder Executivo federal, desonera as empresas beneficiárias.



responsabilidade quanto à efetiva utilização dos recursos nos programas e projetos de interesse nacional nas áreas de que trata este artigo.

§ 5º Nas hipóteses de glosa ou de necessidade de complementação residual de dispêndios em pesquisa e desenvolvimento tecnológico de que trata o inciso IV do caput, a empresa poderá cumprir o compromisso por meio de depósitos em contas específicas para aplicação em programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para mobilidade e logística, limitado ao montante equivalente a vinte por cento do valor mínimo necessário para o cumprimento do requisito.

§ 6º O cumprimento dos requisitos de que trata este artigo será comprovado junto ao Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, que definirá os termos e os prazos de comprovação.

§ 7º O Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços encaminhará à Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda, em até três anos, contados da utilização dos créditos de que trata esta Medida Provisória, os resultados das auditorias relativas ao cumprimento dos requisitos de habilitação ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística.

§ 8º Os requisitos mínimos estabelecidos nos incisos I, II e III do caput serão iguais ou superiores àqueles estipulados, respectivamente, nos incisos I, II e III do caput do art. 1º.

§ 9º Na fixação dos requisitos previstos neste artigo, será concedido aos bens importados tratamento não menos favorável que o concedido aos bens similares de origem nacional.

Seção IV

Dos Incentivos do Programa

Art. 11. A pessoa jurídica habilitada no Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística poderá deduzir do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas - IRPJ e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido - CSLL devidos, o valor correspondente à aplicação da alíquota e adicional do IRPJ e da alíquota da CSLL sobre até trinta por cento dos dispêndios realizados no País, no próprio período de apuração, desde que sejam classificáveis como despesas operacionais pela legislação do IRPJ e aplicados em:

I - pesquisa, abrangidas as atividades de pesquisa básica dirigida, pesquisa aplicada, desenvolvimento experimental e projetos estruturantes; e

II - desenvolvimento, abrangidas as atividades de desenvolvimento, capacitação de fornecedores, manufatura básica, tecnologia industrial básica e serviços de apoio técnico.

§ 1º A dedução de que trata o caput não poderá exceder, em cada período de apuração, o valor do IRPJ e da CSLL devidos com base:

I - no lucro real e no resultado ajustado trimestral;

II - no lucro real e no resultado ajustado apurado no ajuste anual; ou



III - na base de cálculo estimada, calculada com base na receita bruta e acréscimos ou com base no resultado apurado em balanço ou balancete de redução.

§ 2º O valor deduzido do IRPJ e da CSLL apurado a partir da base de cálculo estimada de que trata o inciso III do § 1º:

I - não será considerado IRPJ e CSLL pagos por estimativa para fins do cálculo do tributo devido no ajuste anual e do tributo devido no balanço de redução e suspensão posteriores; e

II - poderá ser considerado na dedução do IRPJ e da CSLL devidos no ajuste anual, observado o limite de que trata o § 1º.

§ 3º A parcela apurada na forma do caput, excedente ao limite de dedução previsto no § 1º, somente poderá ser deduzida do IRPJ e da CSLL devidos, respectivamente, em períodos de apuração subsequentes, e a dedução será limitada a trinta por cento do valor dos tributos.

§ 4º Na hipótese de dispêndios com pesquisa e desenvolvimento tecnológico considerados estratégicos, sem prejuízo da dedução de que trata o caput, a empresa poderá se beneficiar de dedução adicional do IRPJ e da CSLL correspondente à aplicação da alíquota e adicional do IRPJ e da alíquota da CSLL sobre até quinze por cento incidente sobre esses dispêndios, limitados a quarenta e cinco por cento dos dispêndios de que trata o caput.

§ 5º São considerados dispêndios estratégicos com pesquisa e desenvolvimento aqueles que atendam ao disposto no caput e, adicionalmente, sejam relativos à manufatura avançada, conectividade, sistemas estratégicos, soluções estratégicas para a mobilidade e logística, novas tecnologias de propulsão ou autonomia veicular e suas autopeças, desenvolvimento de ferramental, moldes e modelos, nanotecnologia, pesquisadores exclusivos, big data, sistemas analíticos e preditivos (data analytics) e inteligência artificial, conforme regulamento do Poder Executivo federal.

§ 6º As deduções de que trata este artigo:

I - somente poderão ser efetuadas a partir de 1º de janeiro de 2019 para as empresas habilitadas até essa data; e

II - somente poderão ser efetuadas a partir da habilitação para as empresas habilitadas após 1º de janeiro de 2019.

§ 7º O valor do benefício fiscal não estará sujeito a qualquer correção, inclusive pela taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia - Selic.

§ 8º O valor da contrapartida do benefício fiscal previsto neste artigo, reconhecido no resultado operacional, não será computado na base de cálculo das Contribuições para o Programa de Integração Social - PIS, para o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PASEP, e para o Financiamento da Seguridade Social - Cofins, do IRPJ e da CSLL.

Art. 12. Os benefícios fiscais de que trata o art. 11 não excluem os benefícios previstos no Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967, na Lei nº 8.248, de 23 de outubro de 1991, no art. 11-B da Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, no art. 1º da Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, no regime especial de tributação de que trata o art. 56 da Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001, e na Lei nº 11.196, de 21 de novembro de 2005.



Seção V

Do Acompanhamento do Programa

Art. 13. Fica instituído o Grupo de Acompanhamento do Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, composto por representantes do Ministério da Fazenda, do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, e do Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações, com o objetivo de definir os critérios para monitoramento dos impactos do Programa, conforme ato do Ministro de Estado da Indústria, Comércio Exterior e Serviços.

§ 1º O Grupo de Acompanhamento de que trata o caput:

I - deverá ser implementado até 31 de dezembro de 2018;

II - terá o prazo de seis meses, após sua implementação, para definir os critérios para monitoramento e avaliação dos impactos do Programa; e

III - deverá divulgar, anualmente, relatório com os resultados econômicos e técnicos advindos da aplicação do Programa no ano anterior.

§ 2º O relatório de que trata o inciso III do § 1º:

I - será elaborado pelo Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, sob a supervisão do Grupo de Acompanhamento do Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística; e

II - deverá conter os impactos decorrentes dos dispêndios beneficiados pelo Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística na produção, no emprego, nos investimentos, na inovação e na agregação de valor do setor automobilístico.

Art. 14. Fica criado o Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade e Logística e o Conselho Gestor do Observatório, constituído por representantes do Governo, do setor empresarial, dos trabalhadores e da comunidade científica, responsável, entre outras atribuições, por acompanhar o impacto do Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística no setor e na sociedade, conforme ato do Ministro de Estado da Indústria, Comércio Exterior e Serviços.

Seção VI

Das Sanções Administrativas

Art. 15. O descumprimento de requisitos, compromissos, condições e obrigações acessórias previstos nesta Medida Provisória, no seu regulamento ou em atos complementares do Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística poderá acarretar as seguintes penalidades:

I - cancelamento da habilitação com efeitos retroativos;

II - suspensão da habilitação; ou

III - multa de até dois por cento sobre o faturamento apurado no mês anterior à prática da infração.



Art. 16. A penalidade de cancelamento da habilitação:

I - poderá ser aplicada nas hipóteses de:

a) descumprimento do requisito de que trata o inciso IV do caput do art. 10; ou

b) não realização do projeto de desenvolvimento e produção tecnológica de que trata o inciso III do caput do art. 9º; e

II - implicará o recolhimento do valor equivalente ao IRPJ e à CSLL não recolhidos ou o estorno do prejuízo fiscal e da base de cálculo negativa de CSLL formados em função do benefício até o último dia útil do mês seguinte ao cancelamento da habilitação.

Parágrafo único. Na hipótese de a empresa possuir mais de uma habilitação ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, o cancelamento de uma delas não afetará as demais.

Art. 17. A penalidade de suspensão da habilitação poderá ser aplicada nas hipóteses de:

I - verificação de não atendimento, pela empresa habilitada, da condição de que trata o §1º do art. 10; ou

II - descumprimento, por mais de três meses consecutivos, de obrigação acessória de que trata o art. 18.

Parágrafo único. Ficará suspenso o usufruto dos benefícios de que trata esta Medida Provisória enquanto não sanados os motivos que deram causa à suspensão da habilitação.

Art. 18. A penalidade de multa de que trata o inciso III do caput do art. 15 poderá ser aplicada à empresa que descumprir obrigação acessória relativa ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística prevista nesta Medida Provisória, em seu regulamento ou em ato específico do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços.

Art. 19. O descumprimento dos requisitos de que tratam os incisos I, II e III do caput do art. 10 pelas empresas habilitadas no Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística enseja a aplicação das sanções previstas nos art. 4º, art. 5º e art. 6º.

CAPÍTULO III

DO REGIME DE AUTOPEÇAS NÃO PRODUZIDAS

Art. 20. Fica instituído o regime tributário para a importação das partes, peças, componentes, conjuntos e subconjuntos, acabados e semiacabados, e pneumáticos, sem capacidade de produção nacional equivalente, todos novos.

Art. 21. Será concedida isenção do imposto de importação para os produtos a que se refere o art. 20 quando destinados à industrialização de produtos automotivos.



§ 1º O beneficiário do regime tributário poderá realizar a importação diretamente ou por sua conta e ordem, por intermédio de pessoa jurídica importadora.

§ 2º O Poder Executivo federal relacionará os bens objetos da isenção a que se refere o caput, por classificação fiscal na Nomenclatura Comum do Mercosul.

Seção I

Dos Conceitos

Art. 22. Para fins do disposto nos art. 20 e art. 21, considera-se:

I - capacidade de produção nacional - a disponibilidade de tecnologia, meios de produção e mão de obra para fornecimento regular em série;

II - equivalente nacional - o produto intercambiável de mesma tecnologia ou que cumpra a mesma função;

III - produtos automotivos:

a) automóveis e veículos comerciais leves com até um mil e quinhentos quilogramas de capacidade de carga;

b) ônibus;

c) caminhões;

d) tratores rodoviários para semirreboques;

e) chassis com motor, incluídos os com cabina;

f) reboques e semirreboques;

g) carrocerias e cabinas;

h) tratores agrícolas, colheitadeiras e máquinas agrícolas autopropulsadas;

i) máquinas rodoviárias autopropulsadas; e

j) autopeças; e

IV - autopeças - peças, incluídos pneumáticos, subconjuntos e conjuntos necessários à produção dos veículos listados nas alíneas "a" a "i" do inciso III do caput, e as necessárias à produção dos bens indicados na alínea "j" do inciso III do caput, incluídas as destinadas ao mercado de reposição.

Seção II

Dos Beneficiários

Art. 23. São beneficiários do regime tributário instituído no art. 20 as empresas habilitadas que importem autopeças destinadas à industrialização dos produtos automotivos a que se refere o art. 22.



Parágrafo único. Poderão habilitar-se a operar no regime tributário as empresas que atendam aos termos, aos limites e às condições estabelecidos pelo Poder Executivo federal.

Seção III

Do Prazo e da Aplicação do Regime

Art. 24. Os bens importados com a isenção de que trata o art. 21 serão integralmente aplicados na industrialização dos produtos automotivos pelo prazo de três anos, contado da data de ocorrência do fato gerador do imposto de importação.

§ 1º O beneficiário que não promover a industrialização no prazo a que se refere o caput fica obrigado a recolher o imposto de importação não pago em decorrência da isenção usufruída, acrescido de juros e multa de mora, nos termos de legislação específica, calculados a partir da data de ocorrência do fato gerador.

§ 2º O Poder Executivo federal disporá sobre o percentual de tolerância no caso de perda inevitável no processo produtivo.

Art. 25. A isenção do imposto de importação de que trata o art. 21 fica condicionada ainda à realização, pela empresa habilitada, de dispêndios, no País, correspondentes ao montante equivalente à aplicação da alíquota de dois por cento do valor aduaneiro, em projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação e em programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia, conforme regulamento do Poder Executivo federal, em parceria com:

I - ICTs;

II - entidades brasileiras de ensino, oficiais ou reconhecidas pelo Poder Público;

III - empresas públicas dotadas de personalidade jurídica de direito privado que mantenham fundos de investimento que se destinem a empresas de base tecnológica, com foco no desenvolvimento e na sustentabilidade industrial e tecnológica para a mobilidade e logística; ou

IV - organizações sociais, qualificadas conforme a Lei nº 9.637, de 1998, ou serviços sociais autônomos, que mantenham contrato de gestão com o Governo federal e promovam e incentivem a realização de projetos de pesquisa aplicada, desenvolvimento e inovação para o setor automotivo e sua cadeia.

§ 1º Para fins do disposto no caput, aplicam-se os § 4º e § 6º do art. 10.

§ 2º Os dispêndios de que trata o caput deverão ser realizados até o último dia útil do segundo mês-calendário posterior ao mês de realização das importações, contado o prazo a partir da data do desembaraço aduaneiro.

Seção IV

Das Sanções Administrativas



Art. 26. O beneficiário do regime tributário deverá comprovar anualmente a realização dos dispêndios de que trata o art. 25, conforme regulamento do Poder Executivo federal.

§ 1º Aplica-se sanção de suspensão da habilitação ao beneficiário que não comprovar a realização dos dispêndios de que trata o art. 25, até o pagamento da multa de que trata o § 2º.

§ 2º Aplica-se multa de cem por cento sobre a diferença entre o valor do dispêndio de que trata o caput do art. 25 e o valor efetivamente realizado.

CAPÍTULO IV DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 27. As políticas públicas e as regulações dirigidas ao setor automotivo observarão os objetivos e as diretrizes do Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística.

Art. 28. O Poder Executivo federal regulamentará esta Medida Provisória no prazo de trinta dias, contado da data de sua publicação.

Art. 29. Os benefícios de que trata esta Medida Provisória poderão ser usufruídos pelo prazo de cinco anos, na forma da Lei nº 13.473, de 8 de agosto de 2017.

Art. 30. A Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“**Art. 11-C.** As empresas referidas no § 1º do art. 1º, habilitadas nos termos do artigo 12, farão jus a crédito presumido do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, como ressarcimento das contribuições de que tratam as Leis Complementares nºs 7, de 7 de setembro de 1970, e 70, de 30 de dezembro de 1991, em relação às vendas ocorridas entre 1º de janeiro de 2021 e 31 de dezembro de 2025, desde que apresentem projetos que contemplem novos investimentos e pesquisa para o desenvolvimento de novos produtos ou novos modelos de produtos já existentes, podendo contemplar os produtos constantes dos projetos de que trata o § 1º do art. 11-B, que estejam em produção e que atendam aos prazos dispostos no § 2º do referido artigo.

§ 1º Os novos projetos de que tratam o caput deverão ser apresentados até 30 de junho de 2020, e atender aos valores mínimos de investimentos realizados pela empresa habilitada na região incentivada no período de 1º de janeiro de 2021 a 31 de dezembro de 2025, na forma estabelecida pelo Poder Executivo.

§ 2º O crédito presumido será equivalente ao resultado da aplicação das alíquotas do art. 1º da Lei no 10.485, de 3 de julho de 2002, sobre o valor das vendas no mercado interno, em cada mês, dos produtos constantes dos projetos de que trata o caput, multiplicado por:



I – 1,25 (um inteiro e vinte e cinco centésimos), até o 12º mês de fruição do benefício;

II - 1,0 (um inteiro), do 13º ao 48º mês de fruição do benefício;

III – 0,75 (setenta e cinco centésimos), do 49º ao 60º mês de fruição do benefício.

§3º O crédito presumido apurado nos termos do caput somente poderá ser utilizado para compensação com tributos e contribuições administrados pela Receita Federal do Brasil, inclusive aquelas previstas nos arts. 2º e 3º da Lei nº 11.457, de 16 de março de 2007, relativos a operações geradas pelos estabelecimentos habilitados, mesmo aqueles tributos com apuração centralizada.

§4º O benefício de que trata este artigo fica condicionado à realização de investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação tecnológica na região, inclusive na área de engenharia automotiva, correspondentes a, no mínimo, dez por cento do valor do crédito presumido apurado.

§5º O cumprimento dos requisitos apresentados nos §§1º e 4º de que trata este artigo serão comprovados junto ao Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, que definirá os termos e prazos de comprovação.

§6º O Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços encaminhará à Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda, em até três anos, contados da utilização dos créditos de que trata este artigo, os resultados das auditorias relativas ao cumprimento dos requisitos referidos no §5º.

§7º As empresas de que trata o caput poderão deduzir, em sua escrita fiscal, observado o prazo decadencial, eventuais saldos credores apurados nos termos do art. 11-B desta Lei e nos termos deste artigo, dos débitos de tributos e contribuições administradas pela Receita Federal do Brasil, inclusive aquelas previstas nos arts. 2º e 3º da Lei nº 11.457, de 16 de março de 2007, relativos a operações geradas pelos estabelecimentos habilitados, mesmo aqueles tributos com apuração centralizada.

Art. 11-D Fica permitida às empresas habilitadas nos termos do § 1º do art. 1º da Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, a alteração de sua habilitação para o disposto no art. 11-C, não se aplicando o art. 12 desta Lei.”

Art.16.....



Parágrafo único. Para efeito de interpretação, o regime de tributação de que trata o art. 56 da Medida Provisória no 2.158-35, de 24 de agosto de 2001, não impede nem prejudica a fruição dos benefícios e incentivos fiscais de que tratam os arts. 1o, 11, 11-A, 11-B e 11-C desta Lei.” (NR)

Art. 31. O art. 8º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.8º

.....

VIII -

.....

n) 94.03;

.....

XIV-A - as empresas que exercem as atividades de comércio varejista de calçados e artigos de viagem, enquadradas na classe CNAE 4782-2.

.....” (NR)

Art. 32. O art. 8º da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art.8º

.....

§ 21

.....

XX-A - 94.03;

.....” (NR)

Art. 33. Os arts. 7º e 9º do Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 7º

.....

§ 13. O tratamento tributário estabelecido no caput e nos §§ 4º e 9º, aplicáveis às posições 8711 a 8714, se estendem aos quadriciclos e triciclos e respectivas partes e peças, independentemente do código NCM.

§ 14. Ficam convalidados os atos administrativos praticados com relação aos produtos citados no § 13., desde que exista prévia aprovação do projeto pelo Conselho de Administração da Suframa.

.....

Art. 9º

.....

§ 2º A isenção de que trata este artigo não se aplica às



mercadorias referidas no § 1º do art. 3º deste decreto-lei, excetuados os quadriciclos e triciclos e respectivas partes e peças. ”

Art. 34. A Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, passa a vigorar com a nova redação do §2º do art. 2º e com a inclusão de inciso III do art. 3º:

“Art. 2º.....

§2º O poder Executivo poderá fixar o percentual de que trata o §1º entre 2% e 5%, bem como poderá diferenciar o percentual aplicável por setor econômico e tipo de atividade exercida.

(NR).

Art.3º.....

III – entre 1º de janeiro de 2019 até 31 de dezembro de 2023. (NR)

Art. 35. A empresa habilitada ao Rota 2030 – Mobilidade e Logística nos termos do §1º do art. 3º fará jus ao crédito de que trata o art. 2º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011 que poderá ser fixado em um percentual que fique entre 2% e 5%, desde que demonstrada a ocorrência de resíduo tributário que justifique o referido ressarcimento, conforme ato do Poder Executivo.

Art. 36. Dê-se ao artigo 2º LEI Nº 13.496, DE 24 DE OUTUBRO DE 2017, a seguinte redação:

“Art. 2º No âmbito da Secretaria da Receita Federal do Brasil e da PGFN, o sujeito passivo que aderir ao PERT poderá liquidar os débitos de que trata o art. 1º mediante a opção por uma das seguintes modalidades:

§ 1º Na hipótese de adesão a uma das modalidades previstas no inciso III do caput, ficam assegurados aos devedores com dívida total, sem reduções, inferior igual ou superior a R\$ 15.000.000,00 (quinze milhões de reais):

I - pagamento à vista e em espécie de, no mínimo, sete inteiros e cinco décimos do valor da dívida consolidada, sem reduções, em vinte e quatro parcelas mensais e sucessivas e a liquidação do restante com a utilização de créditos de prejuízo fiscal e base de cálculo negativa da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido - CSLL ou com outros créditos próprios relativos aos tributos administrados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil e da PGFN com a possibilidade de pagamento, em espécie, de eventual saldo remanescente em até sessenta prestações adicionais, vencíveis a partir do mês seguinte ao do pagamento à vista;

II –

III - pagamento da dívida consolidada em até duzentas e quarenta prestações mensais e sucessivas com redução de setenta por cento, nos juros, em até duzentas prestações, mensais e sucessivas, com redução de oitenta por cento dos juros de mora e em cento e oitenta mensais e sucessivas com redução de noventa por cento dos juros de mora.



a). parcelado em até duzentas e quarenta parcelas mensais e sucessivas, vencíveis a partir de janeiro de 2019, com redução de setenta por cento dos juros de mora e de quarenta por cento das multas de mora, de ofício ou isoladas;

b) ou parcelado em até duzentas parcelas mensais e sucessivas, vencíveis a partir de janeiro de 2018, com redução de oitenta por cento dos juros de mora e de vinte e cinco por cento das multas de mora;

c) ou parcelado em até cento e oitenta parcelas mensais e sucessivas, vencíveis a partir de janeiro de 2018, com redução de noventa por cento dos juros de mora de ofício ou isoladas, sendo cada parcela calculada com base no valor correspondente a um por cento da receita bruta da pessoa jurídica, referente ao mês imediatamente anterior ao do pagamento, não podendo ser inferior a um cento e setenta e cinco avos do total da dívida consolidada.

d) abrangência dos débitos de natureza tributária e não tributária vencida até 30 de junho de 2018, inclusive aqueles objeto de parcelamentos anteriores rescindidos ou ativos, em discussão administrativa ou judicial, ou proveniente de lançamento de ofício efetuados após a publicação desta Lei, desde que o requerimento seja efetuado até 15 de dezembro.

efeitos:

Art. 37. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação e produzirá

I - a partir de 2022, quanto ao art. 2º;

II - a partir de 1º de agosto de 2018, quanto aos art. 7º ao art. 19 e art.

27;

III - a partir de 1º de janeiro de 2019, quanto aos art. 20 ao art. 26; e

IV - na data de sua publicação, quanto aos demais artigos.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

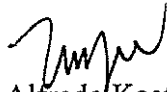


COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

Em relação ao Relatório anteriormente apresentado, fica alterado o VOTO, passando a ter o seguinte teor:

“Ante o exposto, encontrando-se atendidos os pressupostos de relevância e urgência, votamos pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e boa técnica legislativa da **Medida Provisória nº 843, de 2018**, e pela sua adequação financeira e orçamentária. No mérito, votamos por sua aprovação, com a aprovação parcial das Emendas nº 17 e 81, aprovação total das Emendas nº 5, 22 e 50, e rejeição das demais emendas apresentadas, tudo na forma do seguinte PLV.”

Sala das Comissões, 24 de outubro de 2018


Deputado Alfredo Kaefer

Relator



NOVA COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

Da COMISSÃO MISTA, sobre a Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, que *estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas.*

Em complementação de voto, o art. 12 do PLV da Medida Provisória (MPV) nº 843, de 5 de julho de 2018, passa a ter a seguinte redação:

“Art. 12. Os benefícios fiscais de que trata o art. 11 não excluem os benefícios previstos no Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967, na Lei nº 8.248, de 23 de outubro de 1991, no art. 11-B e 11-C da Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, no art. 1º da Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, no regime especial de tributação de que trata o art. 56 da Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001, e na Lei nº 11.196, de 21 de novembro de 2005”.

Sala da Comissão,


Deputado Alfredo Kaefer, Relator





CONGRESSO NACIONAL
Comissão Mista da Medida Provisória nº 843/2018

DECISÃO DA COMISSÃO

Reunida nos dias 17 e 24 de outubro de 2018 a Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 843, de 2018, foi aprovado, por unanimidade, o relatório do Deputado Alfredo Kaefer, que passa a constituir o Parecer da Comissão, o qual conclui pelo atendimento dos pressupostos de relevância e urgência, pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 843, de 2018, e pela sua adequação financeira e orçamentária; e, no mérito, conclui por sua aprovação, com a aprovação parcial das Emendas nº 17 e 81, aprovação total das Emendas nº 5, 22 e 50, e rejeição das demais emendas, na forma do PLV apresentado.

Brasília, 24 de outubro de 2018.

Senador EDUARDO AMORIM
Presidente da Comissão Mista



PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 27, DE 2018
(proveniente da Medida Provisória nº 843, de 2018)

Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I

**DOS REQUISITOS OBRIGATÓRIOS E DAS SANÇÕES
ADMINISTRATIVAS PARA A COMERCIALIZAÇÃO E A IMPORTAÇÃO DE
VEÍCULOS NOVOS NO PAÍS**

Seção I

Dos Requisitos Obrigatórios

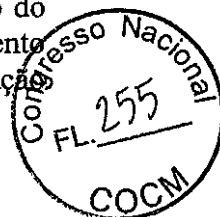
Art. 1º O Poder Executivo federal estabelecerá requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos novos produzidos no País e para a importação de veículos novos classificados nos códigos 87.01 a 87.06 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - Tipi, aprovada pelo Decreto nº 8.950, de 29 de dezembro de 2016, relativos a:

- I - rotulagem veicular;
- II - eficiência energética veicular; e
- III - desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção.

§ 1º A fixação dos requisitos previstos nos incisos I, II e III do caput considerará critérios quantitativos e qualitativos, tais como o número de veículos comercializados ou importados, o atingimento de padrões internacionais e o desenvolvimento de projetos.

§ 2º O cumprimento dos requisitos de que trata o caput será comprovado junto ao Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, que definirá os termos e os prazos de comprovação e emitirá ato de registro dos compromissos.

§ 3º O disposto no caput não exige os veículos da obtenção prévia do Certificado de Adequação de Trânsito - CAT e do código de marca-modelo-versão do veículo no Registro Nacional de Veículos Automotores - Renavam do Departamento Nacional de Trânsito do Ministério das Cidades, e da Licença para Uso da Configuração



de Veículo ou Motor - LCVI do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - Ibama.

§ 4º Na fixação dos requisitos de que trata este artigo, será concedido aos bens importados tratamento não menos favorável que o concedido aos bens similares de origem nacional.

Art. 2º O Poder Executivo federal poderá reduzir as alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI para os veículos de que trata o caput do art. 1º em:

I - até dois pontos percentuais para os veículos que atenderem a requisitos específicos de eficiência energética; e

II - até um ponto percentual para os veículos que atenderem a requisitos específicos de desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção.

§ 1º Observado o disposto no § 2º, a redução de alíquota de que trata o inciso II do caput poderá ser concedida somente ao veículo cuja alíquota de IPI aplicável já tenha sido reduzida, nos termos do inciso I do caput, em, no mínimo, um ponto percentual.

§ 2º O somatório das reduções de alíquotas de que tratam os incisos I e II do caput fica limitado a dois pontos percentuais.

§ 3º Na redução de alíquotas de que trata este artigo, será concedido aos bens importados tratamento não menos favorável que o concedido aos bens similares de origem nacional.

Seção II

Das Sanções Administrativas

Art. 3º A comercialização ou a importação de veículos no País sem o ato de registro dos compromissos de que trata o § 2º do art. 1º, por parte do fabricante ou do importador, acarretará multa compensatória de vinte por cento incidente sobre a receita decorrente da venda dos veículos de que trata o art. 1º.

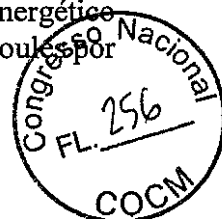
Parágrafo único. Na hipótese de veículos importados, a multa compensatória de que trata o caput incidirá, no momento da importação, sobre o valor aduaneiro acrescido dos tributos incidentes na nacionalização.

Art. 4º O não cumprimento da meta de eficiência energética de que trata o inciso II do caput do art. 1º, ensejará multa compensatória, nos seguintes valores:

I - R\$ 50,00 (cinquenta reais) para até o primeiro centésimo, inclusive, maior que o consumo energético correspondente à meta de eficiência energética estabelecida, expressa em megajoules por quilômetro;

II - R\$ 90,00 (noventa reais) a partir do primeiro centésimo, exclusive, até o segundo centésimo, inclusive, maior que o consumo energético correspondente à meta de eficiência energética estabelecida, expressa em megajoules por quilômetro;

III - R\$ 270,00 (duzentos e setenta reais) a partir do segundo centésimo, exclusive, até o terceiro centésimo, inclusive, maior que o consumo energético correspondente à meta de eficiência energética estabelecida, expressa em megajoules por quilômetro; e



IV - R\$ 360,00 (trezentos e sessenta reais) a partir do terceiro centésimo, exclusive, para cada centésimo maior que o consumo energético correspondente à meta de eficiência energética estabelecida, expressa em megajoules por quilômetro.

Art. 5º O descumprimento das metas de rotulagem veicular de âmbito nacional ou de desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção, de que tratam os incisos I e III do caput do art. 1º, ensejará multa compensatória, nos valores abaixo apresentados:

I - R\$ 50,00 (cinquenta reais) para até cinco por cento, inclusive, menor que a meta estabelecida;

II - R\$ 90,00 (noventa reais) de cinco por cento, exclusive, até dez por cento, inclusive, menor que a meta estabelecida;

III - R\$ 270,00 (duzentos e setenta reais) de dez por cento, exclusive, até quinze por cento, inclusive, menor que a meta estabelecida;

IV - R\$ 360,00 (trezentos e sessenta reais) de quinze por cento, exclusive, até vinte por cento, inclusive, menor que a meta estabelecida; e

V - de vinte por cento, exclusive, menor que a meta estabelecida e a cada cinco pontos percentuais, será acrescido o valor de que trata o inciso IV.

Art. 6º Os valores de que tratam os art. 4º e art. 5º serão multiplicados pelo número de veículos licenciados a partir da regulamentação desta Medida Provisória e serão pagos na forma do disposto no § 3º do art. 10.

Parágrafo único. O somatório das multas compensatórias de que tratam os art. 4º e art. 5º está limitado a vinte por cento incidente sobre a receita decorrente da venda ou sobre o valor aduaneiro acrescido dos tributos incidentes na nacionalização, no caso de veículos importados, dos veículos que não cumprem os requisitos obrigatórios de que trata o art. 1º.

CAPÍTULO II

DO PROGRAMA ROTA 2030 - MOBILIDADE E LOGÍSTICA

Seção I

Dos Objetivos, Diretrizes e Ações do Programa

Art. 7º Fica instituído o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, com o objetivo de apoiar o desenvolvimento tecnológico, a competitividade, a inovação, a segurança veicular, a proteção ao meio ambiente, a eficiência energética e a qualidade de automóveis, caminhões, ônibus, chassis com motor e autopeças.

Art. 8º O Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística terá as seguintes diretrizes:

I - incrementar a eficiência energética, o desempenho estrutural e a disponibilidade de tecnologias assistivas à direção dos veículos comercializados no País;

II - aumentar os investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação no País;



III - estimular a produção de novas tecnologias e inovações, de acordo com as tendências tecnológicas globais;

IV - automatizar o processo de manufatura e o incremento da produtividade das indústrias para a mobilidade e logística;

V - promover o uso de biocombustíveis e de formas alternativas de propulsão e valorizar a matriz energética brasileira; e

VI - integrar a indústria automotiva brasileira às cadeias globais de valor.

Seção II

Das Modalidades de Habilitação do Programa

Art. 9º Poderão habilitar-se ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística as empresas que:

I - produzam, no País, os veículos classificados nos códigos 87.01 a 87.06 da Tipi, aprovada pelo Decreto nº 8.950, de 2016, ou as autopeças ou sistemas estratégicos para a produção dos veículos classificados nos referidos códigos da Tipi, conforme regulamento do Poder Executivo federal;

II - não produzam, mas comercializem, no País, os produtos referidos no inciso I do caput; ou

III - tenham projeto de desenvolvimento e produção tecnológica aprovado para a produção, no País, de novos produtos ou novos modelos de produtos já existentes referidos no inciso I do caput, ou de novas soluções estratégicas para a mobilidade e logística, conforme regulamento do Poder Executivo federal.

§ 1º A habilitação ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística será concedida por ato do Ministro de Estado da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, com a comprovação anual do atendimento aos compromissos assumidos.

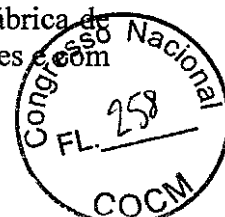
§ 2º O projeto de desenvolvimento e produção tecnológica de que trata o inciso III do caput compreenderá a pesquisa para o desenvolvimento de novos produtos ou novos modelos de produtos já existentes, ou de novas soluções estratégicas para a mobilidade e logística, e investimentos em ativos fixos.

§ 3º Poderão ainda habilitar-se ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, nos termos do inciso III do caput, observado o disposto no § 2º, e conforme regulamento do Poder Executivo federal, as empresas que:

I - tenham em execução, na data de publicação desta Medida Provisória, projeto de desenvolvimento e produção tecnológica para a instalação de novas plantas ou de projetos industriais;

II - tenham projeto de investimento nos termos do disposto no inciso III do § 2º do art. 40 da Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, com a finalidade de instalação, no País, de fábrica de veículos leves com capacidade produtiva anual de até trinta e cinco mil unidades e com investimento específico de, no mínimo, R\$ 17.000,00 (dezessete mil reais) por veículo;

III - tenham projeto de investimento relativo à instalação de fábrica de veículos leves, com capacidade produtiva anual de até trinta e cinco mil unidades e com



investimento específico de, no mínimo, R\$ 23.300,00 (vinte e três mil e trezentos reais) por veículo; ou

IV - tenham projeto de investimento relativo à instalação, no País, de linha de produção de veículos com tecnologias de propulsão alternativas à combustão.

§ 4º As empresas de autopeças ou sistemas estratégicos ou soluções estratégicas para mobilidade e logística de que tratam os incisos I, II e III do caput deverão:

I - ser tributadas pelo regime de lucro real; e

II - possuir centro de custo de pesquisa e desenvolvimento.

§ 5º No fim do prazo a que se refere o art. 29, as habilitações vigentes serão consideradas canceladas e cessarão seus efeitos, exceto quanto ao cumprimento dos compromissos assumidos.

Seção III

Dos Requisitos para a Habilitação

Art. 10. Para fins de habilitação no Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, o Poder Executivo federal estabelecerá requisitos relativos a:

I - rotulagem veicular;

II - eficiência energética veicular;

III - desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção;

e

IV - dispêndios com pesquisa e desenvolvimento tecnológico.

§ 1º Poderá habilitar-se ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística a empresa que estiver em situação regular em relação aos tributos federais.

§ 2º A empresa interessada em habilitar-se ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística deverá comprovar estar formalmente autorizada a:

I - realizar, no território nacional, as atividades de prestação de serviços de assistência técnica e de organização de rede de distribuição; e

II - utilizar as marcas do fabricante em relação aos veículos objeto de importação, mediante documento válido no Brasil.

§ 3º Os dispêndios de que trata o inciso IV do caput poderão ser realizados sob a forma de projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação e de programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia, conforme regulamento do Poder Executivo federal, em parceria com:

I - instituições científicas, tecnológicas e de inovação - ICTs;

II - entidades brasileiras de ensino, oficiais ou reconhecidas pelo Poder Público;

III - empresas públicas dotadas de personalidade jurídica de direito privado que mantenham fundos de investimento que se destinem a empresas de



tecnológica, com foco no desenvolvimento e sustentabilidade industrial e tecnológica para a mobilidade e logística; ou

IV - organizações sociais, qualificadas conforme a Lei nº 9.637, de 15 de maio de 1998, ou serviços sociais autônomos, que mantenham contrato de gestão com o Governo federal e promovam e incentivem a realização de projetos de pesquisa aplicada, desenvolvimento e inovação para o setor automotivo e sua cadeia.

§ 4º A realização dos projetos de que trata o § 3º, conforme regulamento do Poder Executivo federal, desonera as empresas beneficiárias da responsabilidade quanto à efetiva utilização dos recursos nos programas e projetos de interesse nacional nas áreas de que trata este artigo.

§ 5º Nas hipóteses de glosa ou de necessidade de complementação residual de dispêndios em pesquisa e desenvolvimento tecnológico de que trata o inciso IV do caput, a empresa poderá cumprir o compromisso por meio de depósitos em contas específicas para aplicação em programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para mobilidade e logística, limitado ao montante equivalente a vinte por cento do valor mínimo necessário para o cumprimento do requisito.

§ 6º O cumprimento dos requisitos de que trata este artigo será comprovado junto ao Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, que definirá os termos e os prazos de comprovação.

§ 7º O Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços encaminhará à Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda, em até três anos, contados da utilização dos créditos de que trata esta Medida Provisória, os resultados das auditorias relativas ao cumprimento dos requisitos de habilitação ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística.

§ 8º Os requisitos mínimos estabelecidos nos incisos I, II e III do caput serão iguais ou superiores àqueles estipulados, respectivamente, nos incisos I, II e III do caput do art. 1º.

§ 9º Na fixação dos requisitos previstos neste artigo, será concedido aos bens importados tratamento não menos favorável que o concedido aos bens similares de origem nacional.

Seção IV

Dos Incentivos do Programa

Art. 11. A pessoa jurídica habilitada no Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística poderá deduzir do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas - IRPJ e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido - CSLL devidos, o valor correspondente à aplicação da alíquota e adicional do IRPJ e da alíquota da CSLL sobre até trinta por cento dos dispêndios realizados no País, no próprio período de apuração, desde que sejam classificáveis como despesas operacionais pela legislação do IRPJ e aplicados em:

I - pesquisa, abrangidas as atividades de pesquisa básica dirigida, pesquisa aplicada, desenvolvimento experimental e projetos estruturantes; e



II - desenvolvimento, abrangidas as atividades de desenvolvimento, capacitação de fornecedores, manufatura básica, tecnologia industrial básica e serviços de apoio técnico.

§ 1º A dedução de que trata o caput não poderá exceder, em cada período de apuração, o valor do IRPJ e da CSLL devidos com base:

I - no lucro real e no resultado ajustado trimestral;

II - no lucro real e no resultado ajustado apurado no ajuste anual; ou

III - na base de cálculo estimada, calculada com base na receita bruta e acréscimos ou com base no resultado apurado em balanço ou balancete de redução.

§ 2º O valor deduzido do IRPJ e da CSLL apurado a partir da base de cálculo estimada de que trata o inciso III do § 1º:

I - não será considerado IRPJ e CSLL pagos por estimativa para fins do cálculo do tributo devido no ajuste anual e do tributo devido no balanço de redução e suspensão posteriores; e

II - poderá ser considerado na dedução do IRPJ e da CSLL devidos no ajuste anual, observado o limite de que trata o § 1º.

§ 3º A parcela apurada na forma do caput, excedente ao limite de dedução previsto no § 1º, somente poderá ser deduzida do IRPJ e da CSLL devidos, respectivamente, em períodos de apuração subsequentes, e a dedução será limitada a trinta por cento do valor dos tributos.

§ 4º Na hipótese de dispêndios com pesquisa e desenvolvimento tecnológico considerados estratégicos, sem prejuízo da dedução de que trata o caput, a empresa poderá se beneficiar de dedução adicional do IRPJ e da CSLL correspondente à aplicação da alíquota e adicional do IRPJ e da alíquota da CSLL sobre até quinze por cento incidente sobre esses dispêndios, limitados a quarenta e cinco por cento dos dispêndios de que trata o caput.

§ 5º São considerados dispêndios estratégicos com pesquisa e desenvolvimento aqueles que atendam ao disposto no caput e, adicionalmente, sejam relativos à manufatura avançada, conectividade, sistemas estratégicos, soluções estratégicas para a mobilidade e logística, novas tecnologias de propulsão ou autonomia veicular e suas autopeças, desenvolvimento de ferramental, moldes e modelos, nanotecnologia, pesquisadores exclusivos, big data, sistemas analíticos e preditivos (data analytics) e inteligência artificial, conforme regulamento do Poder Executivo federal.

§ 6º As deduções de que trata este artigo:

I - somente poderão ser efetuadas a partir de 1º de janeiro de 2019 para as empresas habilitadas até essa data; e

II - somente poderão ser efetuadas a partir da habilitação para as empresas habilitadas após 1º de janeiro de 2019.

§ 7º O valor do benefício fiscal não estará sujeito a qualquer correção, inclusive pela taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia - Selic.

§ 8º O valor da contrapartida do benefício fiscal previsto neste artigo, reconhecido no resultado operacional, não será computado na base de cálculo das Contribuições para o Programa de Integração Social - PIS, para o Programa de Formação



do Patrimônio do Servidor Público - Pasep, e para o Financiamento da Seguridade Social - Cofins, do IRPJ e da CSLL.

Art. 12. Os benefícios fiscais de que trata o art. 11 não excluem os benefícios previstos no Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967, na Lei nº 8.248, de 23 de outubro de 1991, no art. 11-B e 11-C da Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, no art. 1º da Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, no regime especial de tributação de que trata o art. 56 da Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001, e na Lei nº 11.196, de 21 de novembro de 2005.

Seção V

Do Acompanhamento do Programa

Art. 13. Fica instituído o Grupo de Acompanhamento do Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, composto por representantes do Ministério da Fazenda, do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, e do Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações, com o objetivo de definir os critérios para monitoramento dos impactos do Programa, conforme ato do Ministro de Estado da Indústria, Comércio Exterior e Serviços.

§ 1º O Grupo de Acompanhamento de que trata o caput:

I - deverá ser implementado até 31 de dezembro de 2018;

II - terá o prazo de seis meses, após sua implementação, para definir os critérios para monitoramento e avaliação dos impactos do Programa; e

III - deverá divulgar, anualmente, relatório com os resultados econômicos e técnicos advindos da aplicação do Programa no ano anterior.

§ 2º O relatório de que trata o inciso III do § 1º:

I - será elaborado pelo Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, sob a supervisão do Grupo de Acompanhamento do Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística; e

II - deverá conter os impactos decorrentes dos dispêndios beneficiados pelo Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística na produção, no emprego, nos investimentos, na inovação e na agregação de valor do setor automobilístico.

Art. 14. Fica criado o Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade e Logística e o Conselho Gestor do Observatório, constituído por representantes do Governo, do setor empresarial, dos trabalhadores e da comunidade científica, responsável, entre outras atribuições, por acompanhar o impacto do Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística no setor e na sociedade, conforme ato do Ministro de Estado da Indústria, Comércio Exterior e Serviços.

Seção VI

Das Sanções Administrativas



Art. 15. O descumprimento de requisitos, compromissos, condições e obrigações acessórias previstos nesta Medida Provisória, no seu regulamento ou em atos complementares do Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística poderá acarretar as seguintes penalidades:

I - cancelamento da habilitação com efeitos retroativos;

II - suspensão da habilitação; ou

III - multa de até dois por cento sobre o faturamento apurado no mês anterior à prática da infração.

Art. 16. A penalidade de cancelamento da habilitação:

I - poderá ser aplicada nas hipóteses de:

a) descumprimento do requisito de que trata o inciso IV do caput do art. 10; ou

b) não realização do projeto de desenvolvimento e produção tecnológica de que trata o inciso III do caput do art. 9º; e

II - implicará o recolhimento do valor equivalente ao IRPJ e à CSLL não recolhidos ou o estorno do prejuízo fiscal e da base de cálculo negativa de CSLL formados em função do benefício até o último dia útil do mês seguinte ao cancelamento da habilitação.

Parágrafo único. Na hipótese de a empresa possuir mais de uma habilitação ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, o cancelamento de uma delas não afetará as demais.

Art. 17. A penalidade de suspensão da habilitação poderá ser aplicada nas hipóteses de:

I - verificação de não atendimento, pela empresa habilitada, da condição de que trata o §1º do art. 10; ou

II - descumprimento, por mais de três meses consecutivos, de obrigação acessória de que trata o art. 18.

Parágrafo único. Ficará suspenso o usufruto dos benefícios de que trata esta Medida Provisória enquanto não sanados os motivos que deram causa à suspensão da habilitação.

Art. 18. A penalidade de multa de que trata o inciso III do caput do art. 15 poderá ser aplicada à empresa que descumprir obrigação acessória relativa ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística prevista nesta Medida Provisória, em seu regulamento ou em ato específico do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços.

Art. 19. O descumprimento dos requisitos de que tratam os incisos I, II e III do caput do art. 10 pelas empresas habilitadas no Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística enseja a aplicação das sanções previstas nos art. 4º, art. 5º e art. 6º.

CAPÍTULO III

DO REGIME DE AUTOPEÇAS NÃO PRODUZIDAS



Art. 20. Fica instituído o regime tributário para a importação das partes, peças, componentes, conjuntos e subconjuntos, acabados e semiacabados, e pneumáticos, sem capacidade de produção nacional equivalente, todos novos.

Art. 21. Será concedida isenção do imposto de importação para os produtos a que se refere o art. 20 quando destinados à industrialização de produtos automotivos.

§ 1º O beneficiário do regime tributário poderá realizar a importação diretamente ou por sua conta e ordem, por intermédio de pessoa jurídica importadora.

§ 2º O Poder Executivo federal relacionará os bens objetos da isenção a que se refere o caput, por classificação fiscal na Nomenclatura Comum do Mercosul.

Seção I

Dos Conceitos

Art. 22. Para fins do disposto nos art. 20 e art. 21, considera-se:

I - capacidade de produção nacional - a disponibilidade de tecnologia, meios de produção e mão de obra para fornecimento regular em série;

II - equivalente nacional - o produto intercambiável de mesma tecnologia ou que cumpra a mesma função;

III - produtos automotivos:

a) automóveis e veículos comerciais leves com até um mil e quinhentos quilogramas de capacidade de carga;

b) ônibus;

c) caminhões;

d) tratores rodoviários para semirreboques;

e) chassis com motor, incluídos os com cabina;

f) reboques e semirreboques;

g) carrocerias e cabinas;

h) tratores agrícolas, colheitadeiras e máquinas agrícolas autopropulsadas;

i) máquinas rodoviárias autopropulsadas; e

j) autopeças; e

IV - autopeças - peças, incluídos pneumáticos, subconjuntos e conjuntos necessários à produção dos veículos listados nas alíneas "a" a "i" do inciso III do caput, e as necessárias à produção dos bens indicados na alínea "j" do inciso III do caput, incluídas as destinadas ao mercado de reposição.

Seção II

Dos Beneficiários



Art. 23. São beneficiários do regime tributário instituído no art. 20 as empresas habilitadas que importem autopeças destinadas à industrialização dos produtos automotivos a que se refere o art. 22.

Parágrafo único. Poderão habilitar-se a operar no regime tributário as empresas que atendam aos termos, aos limites e às condições estabelecidos pelo Poder Executivo federal.

Seção III

Do Prazo e da Aplicação do Regime

Art. 24. Os bens importados com a isenção de que trata o art. 21 serão integralmente aplicados na industrialização dos produtos automotivos pelo prazo de três anos, contado da data de ocorrência do fato gerador do imposto de importação.

§ 1º O beneficiário que não promover a industrialização no prazo a que se refere o caput fica obrigado a recolher o imposto de importação não pago em decorrência da isenção usufruída, acrescido de juros e multa de mora, nos termos de legislação específica, calculados a partir da data de ocorrência do fato gerador.

§ 2º O Poder Executivo federal disporá sobre o percentual de tolerância no caso de perda inevitável no processo produtivo.

Art. 25. A isenção do imposto de importação de que trata o art. 21 fica condicionada ainda à realização, pela empresa habilitada, de dispêndios, no País, correspondentes ao montante equivalente à aplicação da alíquota de dois por cento do valor aduaneiro, em projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação e em programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia, conforme regulamento do Poder Executivo federal, em parceria com:

I - ICTs;

II - entidades brasileiras de ensino, oficiais ou reconhecidas pelo Poder Público;

III - empresas públicas dotadas de personalidade jurídica de direito privado que mantenham fundos de investimento que se destinem a empresas de base tecnológica, com foco no desenvolvimento e na sustentabilidade industrial e tecnológica para a mobilidade e logística; ou

IV - organizações sociais, qualificadas conforme a Lei nº 9.637, de 1998, ou serviços sociais autônomos, que mantenham contrato de gestão com o Governo federal e promovam e incentivem a realização de projetos de pesquisa aplicada, desenvolvimento e inovação para o setor automotivo e sua cadeia.

§ 1º Para fins do disposto no caput, aplicam-se os § 4º e § 6º do art. 10.

§ 2º Os dispêndios de que trata o caput deverão ser realizados até o último dia útil do segundo mês-calendário posterior ao mês de realização das importações, contado o prazo a partir da data do desembarço aduaneiro.



Seção IV

Das Sanções Administrativas

Art. 26. O beneficiário do regime tributário deverá comprovar anualmente a realização dos dispêndios de que trata o art. 25, conforme regulamento do Poder Executivo federal.

§ 1º Aplica-se sanção de suspensão da habilitação ao beneficiário que não comprovar a realização dos dispêndios de que trata o art. 25, até o pagamento da multa de que trata o § 2º.

§ 2º Aplica-se multa de cem por cento sobre a diferença entre o valor do dispêndio de que trata o caput do art. 25 e o valor efetivamente realizado.

CAPÍTULO IV

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 27. As políticas públicas e as regulações dirigidas ao setor automotivo observarão os objetivos e as diretrizes do Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística.

Art. 28. O Poder Executivo federal regulamentará esta Medida Provisória no prazo de trinta dias, contado da data de sua publicação.

Art. 29. Os benefícios de que trata esta Medida Provisória poderão ser usufruídos pelo prazo de cinco anos, na forma da Lei nº 13.473, de 8 de agosto de 2017.

Art. 30. A Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“**Art. 11-C.** As empresas referidas no § 1º do art. 1º, habilitadas nos termos do artigo 12, farão jus a crédito presumido do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, como ressarcimento das contribuições de que tratam as Leis Complementares nºs 7, de 7 de setembro de 1970, e 70, de 30 de dezembro de 1991, em relação às vendas ocorridas entre 1º de janeiro de 2021 e 31 de dezembro de 2025, desde que apresentem projetos que contemplem novos investimentos e pesquisa para o desenvolvimento de novos produtos ou novos modelos de produtos já existentes, podendo contemplar os produtos constantes dos projetos de que trata o §1º do art. 11-B, que estejam em produção e que atendam aos prazos dispostos no §2º do referido artigo.

§1º Os novos projetos de que tratam o caput deverão ser apresentados até 30 de junho de 2020, e atender aos valores mínimos de investimentos realizados pela empresa habilitada na região incentivada no período de 1º de janeiro de 2021 a 31 de dezembro de 2025, na forma estabelecida pelo Poder Executivo.



§2º O crédito presumido será equivalente ao resultado da aplicação das alíquotas do art. 1º da Lei no 10.485, de 3 de julho de 2002, sobre o valor das vendas no mercado interno, em cada mês, dos produtos constantes dos projetos de que trata o caput, multiplicado por:

I – 1,25 (um inteiro e vinte e cinco centésimos), até o 12º mês de fruição do benefício;

II - 1,0 (um inteiro), do 13º ao 48º mês de fruição do benefício;

III – 0,75 (setenta e cinco centésimos), do 49º ao 60º mês de fruição do benefício.

§3º O crédito presumido apurado nos termos do caput somente poderá ser utilizado para compensação com tributos e contribuições administrados pela Receita Federal do Brasil, inclusive aquelas previstas nos arts. 2º e 3º da Lei nº 11.457, de 16 de março de 2007, relativos a operações geradas pelos estabelecimentos habilitados, mesmo aqueles tributos com apuração centralizada.

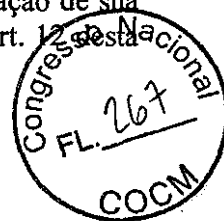
§4º O benefício de que trata este artigo fica condicionado à realização de investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação tecnológica na região, inclusive na área de engenharia automotiva, correspondentes a, no mínimo, dez por cento do valor do crédito presumido apurado.

§5º O cumprimento dos requisitos apresentados nos §§1º e 4º de que trata este artigo serão comprovados junto ao Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, que definirá os termos e prazos de comprovação.

§6º O Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços encaminhará à Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda, em até três anos, contados da utilização dos créditos de que trata este artigo, os resultados das auditorias relativas ao cumprimento dos requisitos referidos no §5º.

§7º As empresas de que trata o caput poderão deduzir, em sua escrita fiscal, observado o prazo decadencial, eventuais saldos credores apurados nos termos do art. 11-B desta Lei e nos termos deste artigo, dos débitos de tributos e contribuições administradas pela Receita Federal do Brasil, inclusive aquelas previstas nos arts. 2º e 3º da Lei nº 11.457, de 16 de março de 2007, relativos a operações geradas pelos estabelecimentos habilitados, mesmo aqueles tributos com apuração centralizada.

Art. 11-D Fica permitida às empresas habilitadas nos termos do § 1º do art. 1º da Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, a alteração de sua habilitação para o disposto no art. 11-C, não se aplicando o art. 12º desta Lei.”



Art.16.....

Parágrafo único. Para efeito de interpretação, o regime de tributação de que trata o art. 56 da Medida Provisória no 2.158-35, de 24 de agosto de 2001, não impede nem prejudica a fruição dos benefícios e incentivos fiscais de que tratam os arts. 1o, 11, 11-A, 11-B e 11-C desta Lei.” (NR)

Art. 31. O art. 8º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.8º

VIII -

n) 94.03;

XIV-A - as empresas que exercem as atividades de comércio varejista de calçados e artigos de viagem, enquadradas na classe CNAE 4782-2.

.....” (NR)

Art. 32. O art. 8º da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art.8º

§ 21

XX-A - 94.03;

.....” (NR)

Art. 33. Os arts. 7º e 9º do Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 7º

§ 13. O tratamento tributário estabelecido no caput e nos §§ 4º e 9º, aplicáveis às posições 8711 a 8714, se estendem aos quadriciclos e triciclos e respectivas partes e peças, independentemente do código NCM.

§ 14. Ficam convalidados os atos administrativos praticados com relação aos produtos citados no § 13., desde que exista prévia aprovação do projeto pelo Conselho de Administração da Suframa.



.....
 Art. 9º

.....
§ 2º A isenção de que trata este artigo não se aplica às mercadorias referidas no § 1º do art. 3º deste decreto-lei, excetuados os quadriciclos e triciclos e respectivas partes e peças. ”

Art. 34. A Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, passa a vigorar com a nova redação do §2º do art. 2º e com a inclusão de inciso III do art. 3º:

“Art. 2º

§2º O poder Executivo poderá fixar o percentual de que trata o §1º entre 2% e 5%, bem como poderá diferenciar o percentual aplicável por setor econômico e tipo de atividade exercida.

.....
 (NR).

Art.3º

III – entre 1º de janeiro de 2019 até 31 de dezembro de 2023. (NR)

Art. 35. A empresa habilitada ao Rota 2030 – Mobilidade e Logística nos termos do §1º do art. 3º fará jus ao crédito de que trata o art. 2º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011 que poderá ser fixado em um percentual que fique entre 2% e 5%, desde que demonstrada a ocorrência de resíduo tributário que justifique o referido ressarcimento, conforme ato do Poder Executivo.

Art. 36. Dê-se ao artigo 2º LEI Nº 13.496, DE 24 DE OUTUBRO DE 2017, a seguinte redação:

“Art. 2º No âmbito da Secretaria da Receita Federal do Brasil e da PGFN, o sujeito passivo que aderir ao PERT poderá liquidar os débitos de que trata o art. 1º mediante a opção por uma das seguintes modalidades:

§ 1º Na hipótese de adesão a uma das modalidades previstas no inciso III do caput, ficam assegurados aos devedores com dívida total, sem reduções, inferior igual ou superior a R\$ 15.000.000,00 (quinze milhões de reais):

I - pagamento à vista e em espécie de, no mínimo, sete inteiros e cinco décimos do valor da dívida consolidada, sem reduções, em vinte e quatro parcelas mensais e sucessivas e a liquidação do restante com a utilização de créditos de prejuízo fiscal e base de cálculo negativa da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido - CSLL ou com outros créditos próprios relativos aos tributos administrados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil e da PGFN com a possibilidade de pagamento, em espécie, de eventual saldo remanescente em até sessenta prestações adicionais, vencíveis a partir do mês seguinte ao do pagamento à vista;

II –



III - pagamento da dívida consolidada em até duzentas e quarenta prestações mensais e sucessivas com redução de setenta por cento, nos juros, em até duzentas prestações, mensais e sucessivas, com redução de oitenta por cento dos juros de mora e em cento e oitenta mensais e sucessivas com redução de noventa por cento dos juros de mora.

a). parcelado em até duzentas e quarenta parcelas mensais e sucessivas, vencíveis a partir de janeiro de 2019, com redução de setenta por cento dos juros de mora e de quarenta por cento das multas de mora, de ofício ou isoladas;

b) ou parcelado em até duzentas parcelas mensais e sucessivas, vencíveis a partir de janeiro de 2018, com redução de oitenta por cento dos juros de mora e de vinte e cinco por cento das multas de mora;

c) ou parcelado em até cento e oitenta parcelas mensais e sucessivas, vencíveis a partir de janeiro de 2018, com redução de noventa por cento dos juros de mora de ofício ou isoladas, sendo cada parcela calculada com base no valor correspondente a um por cento da receita bruta da pessoa jurídica, referente ao mês imediatamente anterior ao do pagamento, não podendo ser inferior a um cento e setenta e cinco avos do total da dívida consolidada.

d) abrangência dos débitos de natureza tributária e não tributária vencida até 30 de junho de 2018, inclusive aqueles objeto de parcelamentos anteriores rescindidos ou ativos, em discussão administrativa ou judicial, ou proveniente de lançamento de ofício efetuados após a publicação desta Lei, desde que o requerimento seja efetuado até 15 de dezembro.

Art. 37. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação e produzirá efeitos:

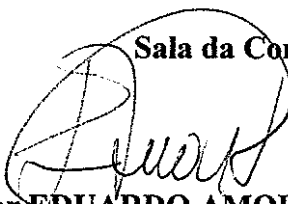
I - a partir de 2022, quanto ao art. 2º;

II - a partir de 1º de agosto de 2018, quanto aos art. 7º ao art. 19 e art. 27;

III - a partir de 1º de janeiro de 2019, quanto aos art. 20 ao art. 26; e

IV - na data de sua publicação, quanto aos demais artigos.

Sala da Comissão, 24 de outubro de 2018


Senador EDUARDO AMORIM
Presidente da Comissão

