

PARECER N° , DE 2011

De PLENÁRIO, sobre o Projeto de Lei de Conversão nº 8, de 2011, proveniente da Medida Provisória nº 512, de 25 de novembro de 2010, o qual *altera a Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, que estabelece incentivos fiscais para o desenvolvimento regional e da indústria automotiva, a Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, e a Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001.*

RELATOR-REVISOR: Senador HUMBERTO COSTA

I – RELATÓRIO

Chega ao exame desta Casa o Projeto de Lei de Conversão (PLV) nº 8, de 2011, proveniente da Medida Provisória (MPV) nº 512, de 25 de novembro de 2010, que altera a Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, que estabelece incentivos fiscais para o desenvolvimento regional e da indústria automotiva.

A MPV nº 512, de 2010, tem por objetivo prorrogar até 2020 incentivos fiscais a empresas automobilísticas que tenham se estabelecido no Norte, Nordeste e Centro-Oeste, habilitadas nos termos do art. 12 da mesma Lei.

O benefício consiste na concessão de crédito presumido do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), como ressarcimento da contribuição para o PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins), no montante do valor das contribuições devidas, em cada mês, decorrente das vendas no mercado interno.

O incentivo é concedido desde que as empresas beneficiárias apresentem, até o dia 29 de dezembro de 2010, projetos que contemplem novos investimentos e a pesquisa para o desenvolvimento de novos produtos ou novos modelos de produtos já existentes.

O valor do crédito presumido será multiplicado por dois no primeiro ano de fruição do benefício, por 1,9 no segundo, por 1,8 no terceiro, por 1,7 no quarto e por 1,5 no último ano de vigência do benefício. Ele vigerá até 31 de dezembro de 2020, independente de ter ou não se encerrado o prazo para sua fruição.

É vedada a acumulação de aproveitamento desse crédito presumido com outro anteriormente previsto no art. 11-A da mesma lei, introduzido pela MPV nº 471, de 2009, convertida, posteriormente, na Lei nº 12.218, de 20 de janeiro de 2010.

O benefício, no entanto, somente será válido se a empresa realizar 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 (§ 4º do novo art. 11-B acrescentado à Lei nº 9.440, de 1997).

Além disso, a Medida Provisória promoveu a flexibilização, por breve intervalo de tempo, dos condicionamentos inicialmente estabelecidos pela Lei nº 11.434, de 28 de dezembro de 2006, em relação à vedação de alteração de benefício concedido para a produção de veículos (produtos referidos nas alíneas *a* a *e* do § 1º do art. 1º da Lei nº 9.440, de 1997), para a produção de partes, peças e componentes (referidos nas alíneas *f* a *h*), e vice-versa.

Como já mencionado, as empresas beneficiadas são as localizadas nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, que preencham os requisitos da Lei nº 9.440, de 1997 (§ 1º do art. 1º), e que tenham se habilitado até 31 de maio de 1997, exceto para os empreendimentos dedicados à fabricação de partes, peças, componentes, conjuntos e subconjuntos – acabados e semi-acabados – e pneumáticos, cujo prazo se estendeu até 31 de março de 1998.

Das dez emendas apresentadas à Medida Provisória, o Relator da matéria na Câmara dos Deputados deu acolhimento parcial à emenda de nº 3, na forma do Substitutivo aprovado em Plenário. Por iniciativa da relatoria, além dessa alteração, foram acrescentados vários dispositivos não constantes do texto inicial da Medida Provisória, como a seguir descrito. Ainda assim, o PLV nº 8, de 2011, manteve-se fiel ao tema, com abrangência restrita ao regime de incentivos fiscais para o desenvolvimento regional e da indústria automotiva localizada nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste.

As mudanças substantivas consistem na criação da possibilidade de novas empresas virem a se habilitar para o usufruto dos incentivos fiscais. Mantido o regime previsto na MPV nº 512, de 2010, apenas as empresas que haviam se habilitado em 1997, nos termos do art. 12 da Lei nº 9.440, de 1997, poderiam participar das novas condições e do prazo maior para o regime de incentivos fiscais em apreciação neste Plenário.

O Relator na Câmara dos Deputados inseriu os arts. 2º, 3º e 4º e deu nova redação ao art. 6º, da cláusula de vigência, para tornar mais claros os limites da abrangência do regime de incentivos fiscais estabelecido com o intuito de promover a indústria automobilística e, assim, facilitar sua administração.

A introdução do art. 5º visa punir as empresas que obtiverem benefícios baseados na Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, e na Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, que não cumpriram suas obrigações para com o Fisco.

II – ANÁLISE

A Medida Provisória atende aos pressupostos constitucionais de relevância e urgência previstos no art. 62 da Constituição Federal. Não há dúvida sobre a necessidade de se estabelecer benefícios fiscais para o desenvolvimento da indústria automobilística nas regiões ora beneficiadas e a urgência em adotar medidas imediatas para torná-la viável e competitiva.

Quanto à constitucionalidade formal, não nos parece haver qualquer tipo de vício. Trata-se de tema que deve ser veiculado por lei ordinária, para a qual não há restrição de iniciativa.

O texto da Medida Provisória também não dispõe sobre matéria cuja deliberação ou tramitação esbarre nos limites materiais estabelecidos no art. 62, § 1º, da Carta Magna, além de não tratar de tema estranho ao seu escopo, cumprindo os ditames da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

No tocante ao mérito, a proposição representa a possibilidade de expansão da capacidade produtiva das regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste quanto ao desenvolvimento e à inovação tecnológica na área de engenharia automotiva, mediante a aplicação de 10% do valor da concessão do crédito presumido do IPI.

Do ponto de vista da adequação econômico-financeira, cabe observar que o crescimento da economia e, em decorrência, da arrecadação do Tesouro Nacional, assegura que haverá capacidade de absorver a redução de tributos proposta pelo presente PLV, cujo impacto financeiro se dará a partir de 2014 até o ano de 2020.

Ainda em relação ao impacto fiscal, a Exposição de Motivos que acompanhou a MPV nº 512, de 20010, informa que a renúncia fiscal será considerada na elaboração do Projeto de Lei Orçamentária Anual, de forma a não afetar as metas de resultados fiscais, previstas no anexo próprio da Lei de Diretrizes Orçamentárias, para os referidos anos.

O PLV nº 8, de 2011, incorporou, com adaptações, a Emenda nº 3, de autoria do Senador Gim Argello, que resgata o princípio da isonomia, equiparando os benefícios fiscais decorrentes das Leis nº 9.440, de 1997, e nº 9.826, de 1999, ampliando ainda a abrangência dos benefícios fiscais para a região Centro-Oeste, de forma a contribuir para a redução das desigualdades regionais.

Como objetivo central, as modificações do PLV no art. 1º da MPV nº 512, de 2010, visaram promover novas iniciativas de investimentos da indústria automotiva para as regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste. De fato, a última modificação no regime de incentivos fiscais, patrocinada pela Lei nº 12.218, de 2010, não permitiu que novas empresas fossem habilitadas, tampouco que novos projetos fossem apresentados. Agora, nos termos da nova redação dada ao art. 11-B, ficou aberta a possibilidade de serem propostos novos projetos até o dia 20 de maio do corrente ano.

Poderão apresentar novos projetos aquelas empresas já habilitadas no regime da Lei nº 9.826, de 1999, e os empreendimentos instalados ou que venham a se instalar em Municípios abrangidos pela área de atuação da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE.

Além dessas alterações de natureza substantiva, novos dispositivos foram incorporados às leis que regem o regime de incentivos fiscais de forma a compatibilizar e harmonizar sua gestão com o regime especial de apuração do Imposto sobre Produtos Industriais (IPI) sobre a parcela do frete cobrado pela prestação de serviço de transporte às indústrias do setor automotivo, nos termos estabelecidos pelo art. 56 da Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001.

O PLV também deu nova redação à cláusula de vigência, tornando-a mais pertinente frente à legislação básica do Sistema Tributário Nacional.

A única alteração que consideramos necessária, feita por meio de emenda de redação, torna ainda mais claro o novo § 8º do art. 11-B da Lei nº 9.444, de 1997, incorporado na Câmara dos Deputados ao PLV nº 8, de 2011. Assim, evita-se eventual interpretação que venha a pôr em dúvida a possibilidade de continuação do gozo do benefício para o qual a empresa tinha sido originalmente habilitada no caso de realização da alteração prevista no § 5º do mesmo art. 11-B.

III – VOTO

Em face de todo o exposto, VOTO pela:

I – admissibilidade da Medida Provisória nº 512, de 25 de novembro de 2010, considerando seus aspectos de relevância e urgência e adequação financeira e orçamentária; e

II – aprovação, no mérito, do Projeto de Lei de Conversão nº 8, de 2011, com a seguinte emenda de redação.

EMENDA N° – PLEN (DE REDAÇÃO)

Dê-se ao §8º do art. 11-B da Lei nº 9.444, de 14 de março de 1997, nos termos do art. 1º do Projeto de Lei de Conversão nº 8, de 2011, a seguinte redação:

“Art. 1º

“Art. 11-B

.....

§ 8º A habilitação permitida no parágrafo 5º não prejudica o benefício do artigo 11-B para as atividades originalmente habilitadas.

.....”

Sala das Sessões,

, Relator-Revisor