

**COMPLEMENTAÇÃO AO PARECER DO RELATOR  
APRESENTADO EM 13 DE MAIO DE 2014 À COMISSÃO MISTA  
DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA PROVISÓRIA N° 638, DE  
17 DE JANEIRO DE 2014**

**MEDIDA PROVISÓRIA N° 638, DE 2014  
(Mensagem n° 3/2014)**

Altera a Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, que institui o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores - Inovar-Auto.

**Autor:** PODER EXECUTIVO

**Relator:** Deputado GABRIEL GUIMARÃES

**I - RELATÓRIO**

A Medida Provisória nº 638 modifica o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores (Inovar-Auto), instituído pela Lei nº 12.715/12. A iniciativa, que busca estimular a eficiência energética dos carros produzidos no País e, com isso, a competitividade da indústria brasileira, permite deduzir do IPI (Imposto Sobre Produtos Industrializados) os investimentos realizados em pesquisa, desenvolvimento tecnológico e inovação, dentre outros.

Pela alteração proposta pela MP em análise, incluem-se, no rol de atividades que geram crédito presumido de IPI, as importações de softwares e de equipamentos sem similares nacionais, bem como de peças de reposição, desde que não superem 10% do valor do aludido maquinário. Ademais, como forma de melhorar o controle governamental sobre o programa de incentivos, a MP determina que as empresas que forneçam insumos a

montadoras participantes do Inovar-Auto deverão informar ao MDIC (Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior) o valor das transações envolvidas. Por último, a MP determina que as multas advindas do descumprimento do programa deverão ser recolhidas junto ao FNDCT (Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico). As medidas propostas pela MP possuem vigência imediata, conforme disposto no texto original.

A proposição, sujeita à apreciação do Plenário de ambas as Casas do Congresso Nacional, foi distribuída a esta Comissão Mista para apreciação, tendo recebido 26 emendas, as quais se encontram no avulso.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

### **DA ADMISSIBILIDADE E PRESSUPOSTOS DE RELEVÂNCIA E URGÊNCIA**

De acordo com a Exposição de Motivos EMI 72/2013 do MDIC, a importância da MP se avulta em vista da necessidade de complementação e de aperfeiçoamento do programa Inovar-Auto, uma vez que o “adensamento da cadeia produtiva de veículos automotores demanda o concreto conhecimento de diferentes áreas e setores produtivos”.

Com relação à relevância específica das duas medidas principais contidas na MP, tem-se que a concessão de créditos presumidos pela aquisição de softwares de laboratório contribui para o aumento dos investimentos realizados pelas montadoras. Já sobre a nova sistemática de informe por parte das empresas fornecedoras, consideramos que a medida possui o potencial de diminuir eventuais desvios no programa, além de fornecer importantes subsídios para o MDIC.

No que respeita à urgência, a proposta visa a implementar o controle sobre a cadeia produtiva de maneira imediata. Tendo em vista que o programa Inovar-Auto se extingue em 31 de dezembro de 2017, é imperativa a sua modificação por Medida Provisória.

Assim, e em face do exposto, a presente Medida Provisória atende aos pressupostos constitucionais de relevância e urgência, exigidos pelo *caput* do art. 62 da Constituição Federal. Ademais, a Medida

cumpriu o § 1º do art. 2º da Resolução nº 1, de 2002, do Congresso Nacional, que determina sua comunicação ao Congresso acompanhada de “Mensagem e documento expondo a motivação do ato”.

## **DA CONSTITUCIONALIDADE, JURIDICIDADE E TÉCNICA LEGISLATIVA**

O teor da Medida Provisória não apresenta qualquer inconstitucionalidade, injuridicidade ou imperfeições técnico-legislativas e se inscreve entre as competências legislativas atribuídas à União pelo texto constitucional (art. 24, I). Igualmente, a MP não invade a competência do Congresso Nacional ou de qualquer de suas Casas, ao não abordar temas de competência exclusiva do Poder Legislativo, nos termos dos arts. 49, 51 e 52 da Constituição Federal.

Ademais, não encontramos vícios de constitucionalidade e juridicidade nas emendas 3, 13 a 17, 21, 24 e 25 apresentadas a esta Comissão Mista.

Em contrapartida, encontramos vícios de juridicidade e de técnica legislativa nas emendas de números 1, 2, 4 a 12, 18 a 20, 22, 23 e 26, razão pela qual foram rejeitadas.

Assim, votamos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 638, de 17 de janeiro de 2014, bem como das emendas 3, 13 a 17, 21, 24 e 25.

## **DA ADEQUAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTÁRIA**

No que tange ao cumprimento das normas orçamentárias e financeiras, em especial a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, a Lei do Plano Plurianual, a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e a Lei Orçamentária Anual (LOA), como as medidas aqui propostas atingem investimentos novos, não há renúncia fiscal sobre receitas previstas e, portanto, a MP não incorre em inadequação financeira ou orçamentária.

Assim, nos termos da Resolução nº 1, de 2002, do Congresso Nacional, somos pela adequação orçamentária e financeira da Medida Provisória nº 638, bem como das emendas 3, 13 a 17, 21, 24 e 25.

## DO MÉRITO

O programa Inovar-Auto foi lançado pelo governo federal em 2012 com o objetivo de melhorar a competitividade da indústria automobilística brasileira e diminuir o déficit comercial do setor, de US\$ 8,3 bilhões em 2011, segundo a exposição de motivos do SECEX/MDIC da MP 563/12, que criou o programa. Dados apontados pelo MDIC indicavam que a eficiência energética dos carros brasileiros era 40% menor que os similares dos EUA e Europa.

O programa consiste em conceder como crédito presumido do IPI os investimentos realizados por montadoras que se comprometam à fabricação de carros com níveis mínimos de eficiência energética e que realizassem investimentos em fabricação, pesquisas e capacitação de fornecedores no país. O valor do crédito presumido é especificado conforme fatores de multiplicação constantes do Decreto 7.819/12, que regulamenta o programa.

A MP 638/14, agora em análise, faz duas alterações ao programa, melhorando a sua abrangência e a eficácia no seu controle.

A primeira alteração, que equipara a importação de softwares para fins de crédito presumido de IPI, é peça fundamental para a aceleração dos investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação (PD&I) realizados pelas montadoras. É bem sabido que a área de PD&I se utiliza desses insumos em larga escala, sendo impossível o desenvolvimento de novas tecnologias sem o auxílio de sofisticados softwares e equipamentos associados.

A importação de softwares para uso em laboratórios certamente irá contribuir para a melhora na competitividade do setor, especialmente no desenvolvimento de projetos. Apesar da importação de programas de computador contribuir negativamente na balança comercial do país, num primeiro momento, a melhoria na competitividade poderá converter-se, em médio e longo prazo, em maiores receitas de exportação de serviços de

engenharia e de produtos acabados. Para evitar questionamentos a essas medidas em fóruns internacionais de comércio, reputamos necessário, no entanto, modificar a redação dos dispositivos, a fim de suprimir as referências à ausência de similares nacionais.

A segunda modificação, que obriga as empresas fornecedoras das montadoras participantes do programa a informar ao MDIC sobre as operações de venda da indústria de insumos e de ferramentaria ao MDIC, também é extremamente positiva. A sistemática proposta aumenta a fiscalização da iniciativa, pois estabelece um controle cruzado sobre os investimentos declarados para fins de abatimento do IPI, e permite obter maior conhecimento por parte do Poder Público sobre a cadeia produtiva de tão importante setor da economia nacional. Mediante a coleta das informações, os agentes públicos poderão, por exemplo, identificar deficiências e estimular segmentos pouco desenvolvidos da indústria nacional.

A MP possui o grande potencial para o aumento dos investimentos das montadoras em PD&I e certamente melhorará a fiscalização tributária da iniciativa.

Por outro lado, encontramos alguns pontos do programa Inovar-Auto e da legislação de outros setores, que, julgamos, merecem aprimoramentos. Dessa maneira, oferecemos um Projeto de Lei de Conversão que inclui oito alterações à MP proposta originalmente pelo executivo.

A primeira alteração diz respeito aos combustíveis incentivados pela iniciativa. Julgamos necessário o incentivo à melhoria da eficiência energética dos carros *flex* quando movidos a etanol hidratado. Nesse sentido, acolhemos o princípio da extensão do Inovar-Auto aos combustíveis alternativos, contido na Emenda nº 17, do Deputado Arnaldo Jardim. A proposta consiste na possibilidade de redução das alíquotas do IPI para os veículos dotados de motores *flex*, cuja relação de consumo entre o etanol e a gasolina seja superior a 75%, incentivando, assim, o desenvolvimento tecnológico da indústria automobilística. Ademais, a medida será positiva para o meio-ambiente, pela redução do consumo de combustíveis fósseis, e para os consumidores, que se beneficiarão de provável redução do preço da nova mistura.

Cuida-se de mais um passo para a promoção do desenvolvimento do setor sucroalcoleiro, que demanda e merece programas voltados para o aumento do consumo de etanol no mercado brasileiro.

Ainda com relação ao tema dos combustíveis, propomos a segunda alteração à MP originalmente encaminhada. Optamos pelo aumento do teto do percentual do álcool anidro na gasolina para 27,5%. Trata-se de pleito antigo do setor sucroalcooleiro, cujo atendimento tornou-se imperioso, haja vista a grave crise por que passam as usinas e demais empresas da área.

Além de concordarmos com os argumentos de que maior teor de álcool na gasolina ajude a estabilizar os preços deste combustível no mercado brasileiro, contribuindo para conter a inflação, entendemos que a medida será salutar diretamente para o programa Inovar-Auto. De fato, como o aumento irá alterar a octanagem do combustível, a mudança ensejará novos investimentos da indústria automobilística para a melhora na eficiência energética. Essa readequação das montadoras vem ao encontro dos objetivos do programa: o incremento nos investimentos em PD&I e o aumento da competitividade da indústria brasileira.

No entanto, em razão das incertezas técnicas em torno da elevação do teor de etanol na mistura com a gasolina, reputamos necessário ressalvar que o aumento do percentual de álcool somente poderá ocorrer quando acompanhado de estudos que comprovem a ausência de danos aos motores à gasolina e de prejuízos à sua eficiência por decorrência da medida.

A terceira modificação à MP 638 também é relacionada ao tema energético, em especial à indução às indústrias não convencionais de geração de energia. Com o intuito de aumentar a disponibilidade de energia do país e incrementar a proporção do uso de energias alternativas, decidimos por acolher a Emenda nº 21, da Senadora Ana Amélia, e a Emenda nº 24, do Deputado Pedro Uczai, com algumas modificações. A medida amplia o potencial energético que pode ser explorado pelas Centrais Geradoras Hidrelétricas (CGH), que, atualmente, se limitam à geração de até 1000 KW, passando esses empreendimentos a aproveitar potenciais hidráulicos de até 3.000 KW.

A proposta determina, também, que, terminado o prazo das concessões de empreendimentos de até 3 MW (isto é, 3.000 KW, as CHGs

conforme novo limite), essas centrais poderão entrar no regime simplificado de outorga, ou seja, independendo de concessão, permissão ou autorização.

A flexibilização proposta pelos Parlamentares é salutar para a matriz energética brasileira, pois representa uma desburocratização no sistema energético, facilitando a construção de novos empreendimentos. Entendemos que a medida não trará impacto perceptível na tarifa paga pelos consumidores. Temos essa compreensão, pois os encargos típicos de transmissão na tarifa dos consumidores se situam na faixa dos 4% e, de acordo com informações da Aneel, a contribuição das CGHs para a matriz energética brasileira é inferior a 4%. Assim, o impacto no modelo de negócios do setor devido ao desconto na tarifa de transmissão será irrisório e superado pelo incentivo à geração de novos investimentos em produção de energia para o país.

A quarta modificação é a inclusão do serviço de transporte regular interestadual e internacional de passageiros entre as prestações cuja outorga realizar-se-á pelo regime de autorização. Pretende-se, assim, que a delegação da atividade ocorra de maneira mais célere e eficiente. Os regimes de concessão e permissão como praticados nos últimos anos, via Ministério dos Transportes e ANTT, já se mostraram inadequados e de difícil operacionalização, porque suas naturezas implicam regras incompatíveis com a dinamicidade do setor, engessando, portanto, as ações tanto do setor público, como das empresas operadoras.

Assim, é necessário promover mudanças de regime, passando a modalidade de outorga para a autorização, e remetendo à ANTT a tarefa de regulamentar e fiscalizar a atividade. Indubitavelmente, esse avanço será benéfico para a Administração Pública, representada pela ANTT, para as operadoras que prestam os serviços, para os trabalhadores, cujos empregos não permanecerão em risco e, em último, para os usuários, que deverão arcar com tarifas reduzidas, haja vista o aumento da competição no setor.

A quinta alteração consiste na reabertura do prazo previsto no § 12 do art. 1º e no art. 7º da Lei nº 11.941, de 27 de maio de 2009, bem como do prazo previsto no § 18 do art. 65 da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, permitindo que mais empresas gozem dos parcelamentos instituídos pelos mencionados diplomas legais. A proposta tem como objetivos

a promoção da regularidade fiscal e a redução da litigiosidade em torno de matérias tributárias.

De acordo com dados extraídos dos sistemas informatizados da RFB e da PGFN, o passivo tributário atual, incluídos débitos com exigibilidade suspensa em virtude de contestações administrativas e judiciais, passível de ser pago ou parcelado na forma proposta gira em torno de R\$ 1,44 trilhão; se aplicadas as reduções oferecidas pela proposta (considerando o perfil já conhecido quando da consolidação das dívidas com as reduções da versão original da Lei 11.941), esse valor sofre uma redução de aproximadamente 30%, podendo ser pago em número variável de prestações, que pode chegar a até 180, o que constitui um estímulo à adesão ao programa e cumprirá o objetivo de promover a regularidade fiscal.

Ademais, com a redução da litigiosidade, evita-se que os contribuintes enfrentem situação adversa de tesouraria em razão dos débitos tributários acumulados no curso das discussões administrativas e judiciais, prejudicando a capacidade de investimentos em um cenário internacional adverso, pelo baixo crescimento das economias centrais. Ademais desses objetivos, a proposta satisfaz o anseio dos contribuintes por um novo programa de regularidade fiscal, anseio este que se traduz pelas reiteradas propostas legislativas consistentes no pagamento ou parcelamento de débitos em condições favorecidas.

A sexta alteração corresponde à atualização da legislação processual-tributária, de modo a mantê-la em compasso com a prática dos tribunais e com as mudanças no Código de Processo Civil. . Assim, por exemplo, fica estabelecido que a autoridade judicial, antes de extinguir o feito por constatar vício formal na CDA, deve oportunizar à Fazenda Pública a retificação do respectivo título; além disso, há a atribuição de efeito suspensivo aos embargos em caráter excepcional, condicionada à garantia do juízo e mediante requerimento fundamentado do executado; e a inclusão do seguro garantia .

A sétima alteração busca corrigir algumas imperfeições no texto da Lei nº 12.873/13, que instituiu o Programa de Fortalecimento das Entidades Privadas Filantrópicas e das Entidades sem Fins Lucrativos que Atuam na Área da Saúde e que Participam de Forma Complementar do Sistema Único de Saúde – PROSUS. A proposta garante que não incidirão

juros nem correção monetária de qualquer espécie sobre o montante da dívida tributária das referidas entidades, confirmando a essência e a finalidade do PROSUS, que estariam em risco caso não se adequasse o texto da Lei nº 12.873/13.

A oitava alteração pretende aclarar e harmonizar o rito de aplicação das sanções administrativas contra os responsáveis pela administração de local ou recinto alfandegado, na hipótese de descumprimento dos requisitos técnicos e operacionais previstos em lei. Da mesma forma, permite a formalização de compromisso de ajuste de conduta entre o interveniente e a Receita Federal, criando, também, condições para que sejam preservadas as operações dos usuários dos recintos públicos de portos e aeroportos onde são movimentadas e armazenadas mercadorias estrangeiras.

Por outro lado, rejeitamos, no mérito, as emendas nºs 3, 13 a 16 e 25, por não serem convenientes aos interesses do país. Com relação à emenda nº 3, entendemos que a mera inclusão das empresas produtoras de motocicletas não seja a melhor resposta para os problemas do setor, os quais demandam medidas específicas, embasadas em profunda análise técnica e nas exigências dessas indústrias.

No que concerne à Emenda 13, quer seja a diminuição do limite de importação de peças de reposição a 5% do valor do software utilizado em laboratório, a que faz menção a MP (a proposta enviada pelo governo prevê o limite de 10% no art. 40, § 5º-B), julgamos a mudança desnecessária, uma vez que o valor contido na proposta original é razoável. Não há indícios que apontem que o limite de 10% apresentado pelo Poder Executivo deva ser alterado.

Relativamente às Emendas nºs 14 e 15, rejeitamos as propostas por não estarem munidas de estudos técnicos que comprovem a viabilidade de suas respectivas disposições. Ressaltamos, no entanto, que os pleitos são razoáveis, merecendo maior discussão e análise por parte do Congresso Nacional.

Por fim, as Emendas nºs 16 e 25 não foram contempladas no projeto anexo ao presente Parecer, em razão da atual situação energética no país. Tendo em vista o aumento do consumo de gás natural pelas termelétricas, a fim de garantir a oferta de energia elétrica diante do aumento da demanda, decorrente do desenvolvimento da indústria nacional e do padrão

de consumo, e diante da redução dos reservatórios das usinas hidrelétricas, não é, no momento, do interesse nacional o incentivo ao consumo de Gás Natural Veicular. No entanto, o tema merece, certamente, acolhida em oportunidade posterior, haja vista os elevados benefícios para o meio-ambiente e para os consumidores.

Transcorridos os debates na Comissão Mista, foram suprimidos os artigos 12 a 15, que tratavam das condutas proibidas e das sanções no processo aduaneiro. Por outro lado, foram acatadas emendas, a fim de: (i) regularizar as ocupações de imóveis por entidades religiosas ou filantrópicas no Distrito Federal; e (ii) ampliar a potência hidráulica passível de exploração pelas Pequenas Centrais Hidrelétricas (PCHs). Ademais, foi alterada a redação do art. 2º do Projeto anexo, a fim de torná-lo mais claro.

Em síntese são essas as alterações que propomos à MP 638 e que apresentamos na forma do Projeto de Lei de Conversão em anexo.

## **DO VOTO**

Dessa maneira, e pelos motivos elencados, somos pela ADMISSIBILIDADE da Medida Provisória nº 638, de, 2014, e, no mérito, pela sua APROVAÇÃO, pela APROVAÇÃO das emendas de nºs 17, 21 e 24, na forma do Projeto de Lei de Conversão em anexo, e pela REJEIÇÃO das emendas nºs 1 a 16, 18 a 20 e 22, 23, 25 e 26.

Comissão Mista, em                    de 2014.

Deputado Gabriel Guimarães  
Relator

**COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA  
PROVISÓRIA N° 638, DE 17 DE JANEIRO DE 2014**

**PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO N° , DE 2014  
(Medida Provisória nº 638, de 2014)**

Altera a Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, que institui o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores - Inovar-Auto e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 40. ....

.....

§ 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.

§ 5º-B. As peças de reposição referidas no § 5º-A são aquelas adquiridas juntamente com o equipamento, cujo valor seja igual ou inferior a dez por cento do valor do equipamento.

.....

"Art. 41-A. Com vistas à promoção do desenvolvimento sustentável da indústria, os fornecedores de insumos estratégicos e de ferramentaria para as empresas habilitadas ao Inovar-Auto e seus fornecedores diretos ficam obrigados a informar aos adquirentes, nas

operações de venda, os valores e as demais características dos produtos fornecidos, nos termos, limites e condições definidos pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.

§ 1º O desenvolvimento sustentável da indústria referido no caput refere-se ao aumento do padrão tecnológico dos veículos, especialmente, quanto à segurança veicular e a emissões veiculares.

§ 2º A omissão na prestação das informações de que trata o caput ensejará a aplicação de multa no valor de dois por cento sobre o valor das operações de venda referidas no caput.

§ 3º A prestação de informações incorretas no cumprimento da obrigação a que se refere o caput ensejará a aplicação de multa de um por cento sobre a diferença entre o valor informado e o valor devido.

§ 4º Regulamento poderá dispor sobre os procedimentos para correção das informações incorretas de que trata o § 3º.

§ 5º O disposto nos §§ 2º e 3º será aplicado nas operações de venda realizadas a partir do sétimo mês subsequente à definição dos termos, limites e condições referidos no caput." (NR)

.....

"Art. 41-B. O Poder Executivo, no âmbito do Inovar-Auto, poderá estabelecer alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) menores para os veículos que adotarem motores flex que tiverem relação de consumo entre etanol hidratado e gasolina superior a 75%, sem prejuízo da eficiência energética da gasolina nos veículos novos."

.....

"Art. 42. ....

I - o descumprimento dos requisitos estabelecidos por esta Lei ou pelos atos complementares do Poder Executivo, exceto quanto:

a) ao compromisso de que trata o inciso II do § 4º do art.

40; e

b) à utilização de valor a maior de crédito presumido por empresa habilitada ao Inovar-Auto em razão de incorreções nas informações de que trata o art. 41-A;

.....

§ 4º Na hipótese da alínea "b" do inciso I do caput, a empresa habilitada deverá:

I - promover o estorno da parcela do crédito presumido aproveitado a maior, nos termos dispostos em ato do Poder Executivo; ou

II - no caso de insuficiência do saldo credor de crédito presumido, recolher o valor aproveitado a maior, acrescido de juros equivalentes à taxa do Sistema Especial de Liquidação e Custódia - SELIC para títulos federais, acumulada mensalmente, calculados a partir do mês da apuração do crédito presumido até o mês anterior ao do pagamento e adicionados de um por cento relativamente ao mês em que o pagamento estiver sendo feito.

§ 5º A omissão na prestação das informações de que trata o art. 41-A impede a apuração e a utilização do crédito presumido pela empresa habilitada, relativamente à operação de venda a que se referir a omissão.

§ 6º A inobservância do disposto no § 4º, decorridos sessenta dias após a notificação, acarretará o cancelamento da habilitação ao Inovar-Auto, deixando-se de aplicar a exceção prevista na alínea "b" do inciso I do caput." (NR)

"Art. 43. ....

.....

§ 3º Os valores de que tratam os incisos II, III, IV e V do caput deverão ser depositados no Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - FNDCT, em conta específica." (NR)

Art. 2º O § 1º do art. 9º da lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 9º.....

§ 1º. O Poder Executivo poderá elevar o referido percentual até o limite de 27,5% (vinte e sete e meio por cento) ou reduzi-lo a 18% (dezoito por cento), desde que constatado por órgão técnico do governo sua viabilidade técnica.” (NR).

Art. 3º. A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 13. ....

.....

IV – permissão, quando se tratar de:

a) prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual semiurbano de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura;

b) prestação regular de serviços de transporte ferroviário de passageiros desvinculados da exploração de infraestrutura;

V - autorização, quando se tratar de:

.....

e) prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual e internacional de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura;

.....

“Art. 14. ....

.....

III - .....

j) transporte rodoviário coletivo regular interestadual e internacional de passageiros, que terá regulamentação específica expedida pela ANTT.

IV – .....

a) transporte rodoviário coletivo regular interestadual semiurbano de passageiros;

.....  
"Art. 24 .....

III – propor ao Ministério dos Transportes, nos casos de concessão e permissão, os planos de outorgas, instruídos por estudos específicos de viabilidade técnica e econômica, para exploração da infraestrutura e a prestação de serviços de transporte terrestre;

IX – autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, declarando, se for o caso, a utilidade pública, para fins de desapropriação ou instituição de servidão administrativa;

XVIII - dispor sobre as infrações, sanções e medidas administrativas aplicáveis aos serviços de transportes.

.....  
"Art. 26.....

I – publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de permissão para prestação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros;

.....  
VIII – autorizar a prestação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

IX - dispor sobre os requisitos mínimos a serem observados pelos terminais rodoviários de passageiros e pontos de parada dos veículos para a prestação dos serviços disciplinados por esta Lei.

.....

”

“Art. 38. As permissões a serem outorgadas pela ANTT para o transporte rodoviário interestadual semiurbano e para o transporte ferroviário e pela ANTAQ aplicar-se-ão à prestação regular de serviços de transporte de passageiros que independam da exploração da infraestrutura utilizada e não tenham caráter de exclusividade ao longo das rotas percorridas, devendo também ser precedidas de licitação regida por regulamento próprio, aprovado pela Diretoria da Agência, e pelo respectivo edital.” (NR)

.....

“Art. 47-A. Em função das características de cada mercado, a ANTT poderá estabelecer condições específicas para a outorga de autorização para o serviço regular de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.”

“Art. 47-B. Não haverá limite ao número de autorizações para o serviço regular de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, salvo no caso de inviabilidade operacional.

Parágrafo único. Na hipótese do caput, a ANTT poderá realizar processo seletivo público para outorga da autorização, observados os princípios da legalidade, imparcialidade, moralidade, publicidade e eficiência, na forma do regulamento.”

“Art. 47-C. A ANTT poderá intervir no mercado de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, com o objetivo de cessar abuso de direito ou infração contra a ordem econômica, inclusive com o estabelecimento de obrigações específicas para a autorização, sem prejuízo do disposto no art. 31.”

“Art. 77.....

§3º No caso do transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, a taxa de fiscalização, de que se trata o inciso III deste artigo, será de R\$1.800,00 (hum mil e oitocentos reais) por ano e por ônibus registrado pela empresa detentora de autorização ou permissão outorgada pela ANTT.”

“Art. 78-A. ....

.....  
VI - perdimento do veículo.

.....  
§ 3º Caberá exclusivamente à ANTT a aplicação da sanção referida no inciso VI do caput.”

.....  
“Art.78-K. O perdimento do veículo aplica-se quando houver reincidência no seu uso, dentro do período de 1 (um) ano, no transporte terrestre coletivo interestadual ou internacional de passageiros remunerado, realizado por pessoa física ou jurídica que não possua ato de outorga expedido pela ANTT.

Parágrafo único. O proprietário e quem detém a posse direta do veículo respondem conjunta ou isoladamente pela sanção de perdimento, conforme o caso.”

Art. 4º A ANTT, por um período de até 5 (cinco) anos, contados da publicação desta Lei, poderá fixar as tarifas máximas dos serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, bem como os critérios para seu reajuste.

Art. 5º A ANTT deverá extinguir as autorizações especiais vigentes para os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, no prazo de até um ano, contado da publicação desta Lei,

podendo este prazo ser prorrogado, a critério do Ministro de Estado dos Transportes, mediante proposta da ANTT.

Art. 6º As disposições dos artigos 4º e 5º desta Lei somente se aplicarão aos serviços com contrato de permissão vigente, após a extinção do respectivo instrumento.

Art. 7º. A Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º.....

§ 3º.....

IV - serviços de transporte terrestre coletivo interestadual e internacional de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura.”

.....  
“Art. 8º O aproveitamento de potenciais hidráulicos, iguais ou inferiores a 3.000 (três mil) kW, e a implantação de usinas termelétricas de potência igual ou inferior a 5.000 (cinco mil) kW, estão dispensadas de concessão, permissão ou autorização, devendo apenas ser comunicados ao poder concedente.

Parágrafo único. Na hipótese de instalação de empreendimentos hidrelétricos cujo potencial de geração de energia seja superior a 3.000 (três mil) kW e que inviabilizem a operação de centrais hidrelétricas referidas no caput, não farão jus estas centrais a qualquer espécie de indenização pelos investimentos e demais custos empregados na implantação.”

Art. 8º. A Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º.....

§ 9º Vencido o prazo das concessões de geração hidrelétrica de potência igual ou inferior a 3 MW (três megawatts), aplica-se o disposto no art. 8º da Lei nº 9.074, de 1995.” (NR)

Art. 9º. A Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 26.....

.....

VI – o aproveitamento de potencial hidráulico superior a 3.000 (três mil) kW e igual ou inferior a 100.000 (cem mil) kW, destinado à produção independente ou autoprodução, independentemente de ter ou não características de pequena central hidrelétrica.” (NR)

Art. 10. A Lei nº 6.830, de 22 de setembro de 1980, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º .....

.....

§8º Até a decisão de primeira instância, a Certidão de Dívida Ativa poderá ser emendada ou substituída por iniciativa da Fazenda Pública, assegurada ao executado, em relação ao que foi modificado, a devolução do prazo para embargos.

§8º-A A sentença de extinção por nulidade somente será decretada depois que transcorrer sem resposta o prazo assinalado pela autoridade julgadora para o respectivo saneamento.

.....

Art. 7º .....

.....

II - penhora, se não for paga a dívida, nem garantida a execução, por meio de depósito, fiança ou seguro garantia;

.....  
Art. 8º O executado será citado para, no prazo de 5 (cinco) dias, pagar a dívida com os juros e multa de mora, demais encargos indicados na Certidão de Dívida Ativa e os honorários advocatícios arbitrados judicialmente, quando já não estiverem incorporados nos encargos legais, ou garantir a execução, observadas as seguintes normas:

.....

§2º O despacho do Juiz, que ordenar a citação, interrompe a prescrição, com efeito retroativo à data da propositura da execução fiscal.

.....

Art. 9º Em garantia da execução, pelo valor da dívida, juros e multa de mora, demais encargos indicados na Certidão de Dívida Ativa e honorários advocatícios, quando já não estiverem incorporados nos encargos legais, executado poderá:

.....

II – oferecer fiança bancária ou seguro garantia;

.....

§2º Juntar-se-á a prova do depósito, da fiança bancária, do seguro garantia ou da penhora dos bens do executado ou de terceiros.

§3º A garantia da execução, por meio de depósito em dinheiro, fiança bancária ou seguro garantia, produz os mesmos efeitos da penhora.

.....

§5º As garantias previstas no inciso II obedecerão às condições preestabelecidas pelo Conselho Monetário Nacional, no caso de fiança; pela Superintendência Nacional de Seguros Privados, no caso de seguro garantia; e aos atos normativos expedidos pela Fazenda Pública.

.....

Art. 11 .....

I – dinheiro, em espécie ou em depósito ou aplicação em instituição financeira, por meio físico ou eletrônico;

.....

Art. 15 (...)

I – ao executado, a substituição da penhora por depósito em dinheiro, fiança bancária ou seguro garantia;

Parágrafo único. Não se admitirá a substituição da penhora em dinheiro por fiança bancária ou seguro garantia, salvo quando houver prova inequívoca de grave lesão, atual ou iminente, e desde que seja ouvida previamente a Fazenda Pública.

.....

Art. 16.....

.....

II - da juntada da prova da fiança bancária ou do seguro garantia;

.....

§4º Observada a necessidade de garantia, o juiz poderá, a requerimento do embargante, atribuir efeito suspensivo aos embargos quando, sendo relevantes seus fundamentos, o prosseguimento da execução manifestamente possa causar ao executado grave dano de difícil ou incerta reparação.

.....

Art. 19. Não sendo embargada a execução, sendo processados os embargos sem a atribuição de efeito suspensivo, ou sendo rejeitados os embargos, no caso de garantia prestada por terceiro, será este intimado, sob pena de contra ele prosseguir a execução nos próprios autos, para, no prazo de 15 (quinze) dias:

.....

II – pagar o valor da dívida, juros e multa de mora, demais encargos indicados na Certidão de Dívida Ativa e os honorários advocatícios arbitrados judicialmente, quando já não estiverem incorporados nos encargos legais, pelos quais se obrigou se a garantia for fidejussória.

.....

Art. 40. Na hipótese de o oficial de justiça não localizar o executado ou bens penhoráveis, o juiz intimará a Fazenda Pública para que indique:

I – o endereço em que possa ocorrer a citação;

II - bens ou direitos sobre os quais possa recair o arresto ou a penhora; ou

III – a ocorrência de situação que autorize o redirecionamento da Execução Fiscal para um dos responsáveis previstos no art. 4º.

§1º Frustradas as providências previstas nos incisos I, II e III deste artigo, o juiz ordenará o arquivamento dos autos, intimando a Fazenda Pública da decisão.

§2º Revogado.

.....

§4º Se da intimação da exequente acerca da decisão que ordenar o arquivamento tiver decorrido o prazo prescricional, o juiz, depois de ouvida a Fazenda Pública, poderá, de ofício, reconhecer a prescrição intercorrente e decretá-la de imediato.

Art. 11. Fica reaberto, até o último dia útil do mês de agosto de 2014, o prazo previsto no § 12 do art. 1º e no art. 7º da Lei nº 11.941, de 27 de maio de 2009, bem como o prazo previsto no § 18 do art. 65 da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, atendidas as condições estabelecidas neste artigo.

§ 1º Poderão ser pagas ou parceladas na forma deste artigo as dívidas que tratam o § 2º do art. 1º da Lei nº 11.941, de 27 de maio de 2009, e o § 2º do art. 65 da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, vencidas até 31 de dezembro de 2013.

§ 2º A opção pelas modalidades de parcelamentos previstas nos arts. 1º e 3º da Lei nº 11.941, de 27 de maio de 2009, bem como no art. 65 da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, se dará mediante:

I – antecipação de 10% (dez por cento) do montante da dívida objeto do parcelamento, após aplicadas as reduções, na hipótese de o valor total da dívida for até R\$ 1.000,000,00 (um milhão de reais).

II - antecipação de 20% (vinte por cento) do montante da dívida objeto do parcelamento, após aplicadas as reduções, na hipótese de o valor total da dívida for superior a R\$ 1.000,000,00 (um milhão de reais).

§ 3º Para fins de enquadramento nos incisos I ou II do § 2º, considera-se o valor total da dívida na data do pedido, sem as reduções.

§ 4º As antecipações a que se referem os incisos I e II do § 2º poderão ser pagas em até 5 (cinco) parcelas iguais e sucessivas, a partir do mês do pedido de parcelamento.

§ 5º Após o pagamento das antecipações e enquanto não consolidada a dívida, o contribuinte deve calcular e recolher mensalmente parcela equivalente ao maior valor entre:

I - o montante dos débitos objeto do parcelamento dividido pelo número de prestações pretendidas, descontada as antecipações; e

II - os valores constantes no § 6º do art. 1º ou no inciso I do § 1º do art. 3º da Lei nº 11.941, de 27 de maio de 2009, conforme o caso, ou os valores constantes do § 6º do art. 65 da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, quando aplicável esta Lei.

§ 6º Por ocasião da consolidação, será exigida a regularidade de todas as prestações devidas desde o mês de adesão até o mês anterior ao da conclusão da consolidação dos débitos parcelados pelo disposto neste artigo.

Art. 12. O art. 37 da Lei nº 12.873, de 24 de outubro de 2013, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 37.

.....

§ 2º A moratória abrangerá o montante das dívidas vencidas no âmbito da Secretaria da Receita Federal do Brasil e da Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, até o mês anterior ao da publicação da regulamentação de que trata o art. 43 desta Lei, com respectivos acréscimos legais.

.....

§ 7º O disposto nos arts. 13 da Lei nº 9.065, de 20 de junho de 1995, e 30 da Lei nº 10.522, de 19 de julho de 2002, não se aplica durante o período de moratória a que se refere o § 1º, salvo na hipótese do § 3º do art. 38.” (NR)

Art. 13. As áreas ocupadas por entidades religiosas de qualquer culto e por entidades de assistência social que tenham se instalado até 31 de dezembro de 2006 nos limites do Distrito Federal, e estejam efetivamente realizando suas atividades no local, poderão ser regularizadas, no todo ou em parte, mediante venda ou concessão de direito real de uso com opção de compra, dispensados os procedimentos exigidos pela Lei n.<sup>º</sup> 8.666, de 21 de junho de 1993.

§1º - A possibilidade de venda ou concessão de direito real de uso a que se refere o caput só se aplica às áreas passíveis de se transformarem em urbanas, e depois de atendidas as exigências da Lei n.<sup>º</sup> 6.766, de 19 de dezembro de 1979.

§2º - Ao adquirir a propriedade dos lotes ou o direito de uso, nos termos do caput deste artigo, é proibida a alteração de uso da unidade imobiliária alienada ou concedida, devendo esta restrição constar, obrigatoriamente, como cláusula resolutiva, da escritura de transferência ou do contrato de concessão.

§3º - A avaliação da unidade imobiliária, e a instituição de taxa de ocupação, obedecerão a critérios específicos que levarão em conta, prioritariamente, a restrição de uso, o alcance social das atividades desenvolvidas, e o valor da terra nua apurado em 31 de dezembro de 2006, ou na data que o poder público autorizou a ocupação da área, considerando o coeficiente de aproveitamento das unidades imobiliárias até 1 (um).

Art. 14. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2014.

Deputado Gabriel Guimarães  
Relator