



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.

Mensagem nº 375 de 2018, na origem

DOCUMENTOS:

- [Medida Provisória](#)
- [Exposição de Motivos](#)
- [Mensagem](#)



[Página da matéria](#)

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. 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. 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.

MP-INSTITUI PROGRAMA ROTA 2030 MOBILIDADE E LOGÍSTICA(L2)

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

- Constituição de 1988 - 1988/88
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988>
 - artigo 62
- Decreto-Lei nº 288, de 28 de Fevereiro de 1967 - DEL-288-1967-02-28 - 288/67
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto.lei:1967;288>
- Decreto nº 8.950, de 29 de Dezembro de 2016 - DEC-8950-2016-12-29 - 8950/16
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto:2016;8950>
- Lei nº 8.248, de 23 de Outubro de 1991 - Lei de Informática (1991) - 8248/91
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1991;8248>
- Lei nº 9.440, de 14 de Março de 1997 - LEI-9440-1997-03-14 - 9440/97
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1997;9440>
 - artigo 11-A
- Lei nº 9.637, de 15 de Maio de 1998 - LEI-9637-1998-05-15 - 9637/98
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1998;9637>
- Lei nº 9.826, de 23 de Agosto de 1999 - LEI-9826-1999-08-23 - 9826/99
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1999;9826>
 - artigo 1º
- Lei nº 11.196, de 21 de Novembro de 2005 - Lei do Bem - 11196/05
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2005;11196>
- Lei nº 12.715, de 17 de Setembro de 2012 - LEI-12715-2012-09-17 - 12715/12
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2012;12715>
 - inciso III do parágrafo 2º do artigo 40
- Lei nº 13.473 de 08/08/2017 - LEI-13473-2017-08-08 , Lei de Diretrizes Orçamentárias - LDO - 13473/17
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2017;13473>
- Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de Agosto de 2001 - MPV-2158-35-2001-08-24 - 2158-35/01
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:medida.provisoria:2001;2158-35>
 - artigo 56
- urn:lex:br:federal:medida.provisoria:2018;843
<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:medida.provisoria:2018;843>