

PARECER Nº , 2018

Da COMISSÃO MISTA, sobre a Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, que estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas.

I – RELATÓRIO

I.1 – Conteúdo da Medida Provisória

A Medida Provisória (MPV) nº 843, de 5 de julho de 2018, institui nova política industrial para o setor automotivo, de forma a suceder o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores (INOVAR-AUTO), que vigorou entre 2013 e 2017 (Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012). Assim, o Governo busca uma continuidade das políticas voltadas para o setor, com vistas ao fortalecimento da cadeia produtiva e da competitividade.

A referida MPV baseia-se em três medidas: (i) estabelecimento de requisitos obrigatórios a serem observados pelas empresas que comercializarem ou importarem veículos novos no País; (ii) instituição do Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística; e (iii) instauração do regime tributário de autopeças não produzidas (sem capacidade de produção nacional equivalente).

O novo regime automotivo foi elaborado levando em consideração as críticas recebidas pelo Inovar-Auto de forma a aprimorá-lo. Em especial, o extinto programa não beneficiou os fabricantes de autopeças e teve um foco na atração de investimentos, o que gerou excesso de capacidade produtiva.

A seguir, detalhamos cada uma das medidas adotadas na MPV nº 843, de 2018, que buscam enfrentar esses desafios.

De acordo com o Capítulo I da MPV nº 843, de 2018, o Poder Executivo Federal estabelecerá, no prazo de trinta dias de sua publicação, requisitos **obrigatórios** (com base em critérios qualitativos e quantitativos)

para a comercialização de veículos novos produzidos no País e para a importação de veículos novos relativos à:

- (i) rotulagem (etiquetagem) veicular;
- (ii) eficiência energética veicular; e
- (iii) desempenho estrutural (isto é, proteção dos passageiros em caso de colisão) associado a tecnologias assistivas à direção (ou seja, que auxiliam o motorista na condução do veículo de forma a prover maior segurança).

A partir de 2022, os veículos fabricados no Brasil ou importados que atenderem a requisitos **específicos** de eficiência energética poderão ter o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) reduzido em até dois pontos percentuais. Ademais, o IPI poderá ser reduzido em até um ponto percentual para os veículos que atenderem a requisitos específicos de desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção. Entretanto, o somatório das reduções de alíquotas fica limitado a dois pontos percentuais.

A MPV estabelece multas compensatórias de 20%, incidente sobre a receita decorrente da venda dos veículos, para as empresas que comercializarem ou importarem veículos sem o ato de registro dos compromissos com os requisitos estabelecidos. Entretanto, remete ao Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC) definir o prazo para o registro de compromissos.

Também ensejará multa compensatória o descumprimento das metas de eficiência energética, de rotulagem veicular ou de desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção. O valor das multas compensatórias será destinado ao financiamento de projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação do setor automotivo e sua cadeia, nos termos do disposto no § 3º do art. 10.

O Capítulo II da MPV nº 843, de 2018, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, com o objetivo de apoiar o desenvolvimento tecnológico, a competitividade, a inovação, a segurança veicular, a proteção ao meio ambiente, a eficiência energética e a qualidade de automóveis, caminhões, ônibus, chassis com motor e autopeças. Ademais, são definidas suas diretrizes e as modalidades de habilitação do Programa.

Para fins de habilitação ao Programa, o Poder Executivo federal estabelecerá requisitos relativos aos dispêndios com pesquisa e desenvolvimento tecnológico (P&D), bem como à eficiência energética veicular, à rotulagem veicular, ao desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção.

O cumprimento dos requisitos será comprovado junto ao MDIC, que definirá os termos e os prazos de comprovação. Ademais, a referida MPV institui o Grupo de Acompanhamento do Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, composto por representantes do Ministério da Fazenda, do MDIC e do Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações, com o objetivo de definir os critérios para monitoramento dos impactos do Programa, além de divulgar relatório anual com os resultados econômicos do Programa. Cria, ainda, o Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade e Logística e o Conselho Gestor do Observatório, constituído por representantes do Governo, do setor empresarial, dos trabalhadores e da comunidade científica, responsável por acompanhar o impacto do Programa no setor e na sociedade.

Para alcançar os objetivos elencados acima, o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística cria benefício fiscal para empresas que realizem dispêndios, no país, em pesquisa e desenvolvimento tecnológico. Assim, espera-se que as empresas habilitadas não só aumentem seus investimentos em pesquisa e desenvolvimento tecnológico, como também esses investimentos sejam em projetos tecnológicos capazes de levar a aumentos de produtividade.

Os benefícios fiscais concedidos pela MPV nº 843, de 2018, adiante comentados, poderão ser usufruídos pelo prazo de cinco anos, em consonância com o disposto no art. 114, § 4º, da Lei nº 13.473, de 2017 (Lei de Diretrizes Orçamentárias – LDO de 2018). O quinquênio corresponde ao primeiro ciclo do Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, previsto para quinze anos, consoante a Exposição de Motivos Interministerial (EMI) nº 28/2018 MDIC MF.

A renúncia de receitas decorrente do gozo dos benefícios impacta o resultado primário. A Lei nº 13.707, de 14 de agosto de 2018, fixou o **déficit** primário em R\$ 132 bilhões para o ano de 2019. **Não** impacta o limite mais sensível, que é o teto de despesas primárias fixado pelo Novo Regime Fiscal, instituído pela Emenda Constitucional nº 95, de 15 de dezembro de 2016.

De acordo com o art. 11 da MPV, as empresas da cadeia automotiva, incluindo fornecedores de autopeças e de sistemas, que apurarem o Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) com base no lucro real poderão deduzir do IRPJ devido e da Contribuição Social sobre o Lucro (CSLL) devida o valor correspondente à aplicação da alíquota e adicional do IRPJ (25%) e da alíquota da CSLL (9%) sobre até 30% dos dispêndios realizados no País com pesquisa e desenvolvimento (P&D)¹, desde que sejam classificáveis como despesas operacionais pela legislação do IRPJ. Em outras palavras, 10,12% (34% de 30%) dos dispêndios com P&D poderão ser descontados no tributo devido.

Os dispêndios com pesquisa e desenvolvimento tecnológico (P&D) considerados **estratégicos** darão direito a dedução adicional de 5,10% (34% de 15%), até o limite de 45% dos dispêndios com P&D incentivados pela MPV, isto é, a soma dos dispêndios convencionais com os dispêndios estratégicos. São considerados dispêndios estratégicos os relativos a manufatura avançada, conectividade, sistemas estratégicos, soluções estratégicas para a mobilidade e logística, novas tecnologias de propulsão ou autonomia veicular e suas autopeças, desenvolvimento de ferramental, moldes e modelos, nanotecnologia, pesquisadores exclusivos, *big data*, sistemas analíticos e preditivos (*data analytics* – tecnologias de autocondução do veículo) e inteligência artificial, conforme regulamento do Poder Executivo.

A dedução do IRPJ e CSLL devidos relativa aos dispêndios com P&D realizados a partir de 1º de agosto de 2018 somente poderá ser efetuada a partir de 1º de janeiro de 2019. Essa restrição afasta o impacto da renúncia de receitas provocada pelo benefício fiscal no resultado primário do ano de 2018, postergando-o para 2019.

As normas e conceitos contábeis *International Financial Reporting Standards* (IFRS), incorporados à Lei das Sociedades Anônimas² e eficazes desde 2008, determinam que os benefícios fiscais (subvenções para investimento) recebidos pela empresa transitem pelo resultado, isto é, sejam reconhecidos como **receita**. O § 8º do art. 11 da MPV exclui essa receita da base de cálculo dos seguintes tributos federais: IRPJ, CSLL, Contribuição para o PIS/Pasep e Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins).

¹ Como **pesquisa**, estão abrangidas as atividades de pesquisa básica dirigida, pesquisa aplicada, desenvolvimento experimental e projetos estruturantes; ao passo que, como **desenvolvimento**, as atividades de desenvolvimento, capacitação de fornecedores, manufatura básica, tecnologia industrial básica e serviços de apoio técnico.

² Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, alterada pela Lei nº 11.638, de 28 de dezembro de 2007.

A exigência de apuração do IRPJ com base no lucro real decorre do disposto no art. 10 da Lei nº 9.532, de 10 de dezembro de 1997. O regime do lucro real demanda escrituração contábil e fiscal completa, o que permite à RFB conferir a destinação dos dispêndios com pesquisa e desenvolvimento tecnológico (P&D) incentivados.

Os benefícios fiscais previstos no art. 11 da MPV impactam tributos incidentes sobre o lucro da empresa, que não incidem na importação. Vale lembrar que o Inovar-Auto, que expirou em 31 de dezembro de 2017, concedia o incentivo por meio de crédito presumido de IPI, que servia para abater a brutal elevação de trinta pontos percentuais na alíquota do imposto, incidente tanto sobre o veículo nacional quanto o importado. Em agosto de 2017, decisão de órgão de primeira instância da OMC condenou o Inovar-Auto por vincular o aproveitamento do crédito presumido à produção local, em detrimento do bem importado.

O Capítulo III da MPV nº 843, de 2018, dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas (sem capacidade de produção nacional equivalente). Os arts. 20 e 21 concedem, a partir de 1º de janeiro de 2019, a isenção do Imposto de Importação incidente sobre partes, peças, componentes, conjuntos e subconjuntos, acabados e semiacabados, e pneumáticos, sem capacidade de produção nacional equivalente, todos novos, quando destinados à industrialização de produtos automotivos, inclusive outras autopeças. A isenção do imposto está condicionada à realização de dispêndios em pesquisa e desenvolvimento tecnológico (P&D), no País, correspondentes ao montante equivalente a 2% do valor aduaneiro (valor do bem acrescido de frete, seguro e custos aduaneiros) das peças importadas.

Para a concessão dos benefícios fiscais estabelecidos pela MPV, foi observado o princípio do tratamento nacional (art. III do GATT), que impõe a não discriminação do produto importado em relação ao similar nacional (art. 1º, § 4º; art. 2º, § 3º; e art. 10, § 9º da MPV).

As autopeças novas sem equivalente nacional destinadas à industrialização de produtos automotivos serão isentas do Imposto de Importação, desde que atendidas duas condições:

- a) as autopeças deverão ser utilizadas no prazo de três anos, contado da data de ocorrência do fato gerador do Imposto de Importação; e

- b) a empresa importadora deverá realizar dispêndios com P&D, no País, no montante de 2% do valor aduaneiro (valor do bem acrescido de frete, seguro e despesas aduaneiras) das autopeças importadas, até o último dia útil do segundo mês-calendário posterior ao mês de realização das importações, contado o prazo a partir da data do desembaraço aduaneiro.

A segunda condição impõe à importadora definir, em prazo de cerca de dois meses, o projeto ou o programa prioritário, conforme regulamento do Poder Executivo federal, em parceria com Instituições de Pesquisa Científica e Tecnológica (ICTs), entidades de ensino, empresas públicas, organizações sociais ou serviços sociais autônomos, ao qual destinará os dispêndios com pesquisa e desenvolvimento tecnológico (P&D).

Os produtos automotivos em que serão utilizadas as autopeças importadas são os apoiados pelo Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística (automóveis, caminhões, ônibus, chassis com motor e autopeças – art. 7º da MPV), acrescidos de tratores rodoviários para semirreboques (“cavalos”), reboques e semirreboques, carrocerias e cabinas, tratores agrícolas, colheitadeiras e máquinas agrícolas autopropulsadas e máquinas rodoviárias autopropulsadas.

O Poder Executivo federal relacionará as autopeças objeto da isenção por classificação fiscal na Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), na qual se baseia a Tabela de Incidência do IPI (TIPI).

Atualmente, as autopeças sem equivalente nacional têm alíquota do Imposto de Importação igual a 2%. Assim, a isenção do imposto significará uma renúncia de receitas equivalente à redução em dois pontos percentuais da alíquota do Imposto de Importação aplicada às autopeças importadas.

Por fim, a MPV nº 843, de 2018, determina que as políticas públicas e as regulações dirigidas ao setor automotivo deverão observar os objetivos e as diretrizes do Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística.

I.2 – Emendas

Foram apresentadas 81 emendas à Medida Provisória, tendo sido retirada a Emenda nº 80 pelo seu autor, Senador Armando Monteiro.

Em 6 de setembro de 2018, o prazo de vigência da MPV nº 843, de 2018, foi prorrogado por sessenta dias o prazo de vigência da Medida Provisória pelo Ato do Presidente da Mesa do Congresso Nacional nº 52, de 2018, , nos termos do art. 10, § 1º da Resolução nº 1/2002-CN (fl. 203). Em 8 de agosto de 2018 foi realizada a primeira reunião da Comissão Mista responsável por analisar a MPV, sendo eleito o Senador Eduardo Amorim para Presidente e designado Relator o Deputado Alfredo Kaefer.

As emendas apresentadas foram as seguintes:

Nº	Autor	Descrição
1	Deputado Federal Subtenente Gonzaga (PDT/MG)	Modifica o art. 72 da Lei nº 8.383, de 30 de dezembro de 1991, para fixar isenção de IOF para as operações de aquisição de automóveis de passageiros fabricados no território nacional de até 127 HP de potência bruta (SAE) e os veículos híbridos e elétricos. Modifica também o artigo 1º da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, para isentar do IPI os automóveis de passageiros de fabricação nacional, equipados com motor de cilindrada não superior a dois mil centímetros cúbicos, de no mínimo quatro portas, inclusive a de acesso ao bagageiro, movidos a combustíveis de origem renovável, sistema reversível de combustão ou híbrido e elétricos.
2	Deputado Federal André Figueiredo (PDT/CE)	Suprime os artigos 11 e 12 da Medida Provisória nº 843/2018.
3	Deputado Federal André Figueiredo (PDT/CE)	Suprime o § 4º do artigo 1º da Medida Provisória nº 843/2018.
4	Deputado Federal Vanderlei Macris (PSDB/SP)	Altera a Lei nº 13.496, de 24 de outubro de 2017, que institui o Programa Especial de Regularização Tributária – Pert na Secretaria da Receita Federal do Brasil e na Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, para não computar, na apuração da base de cálculo do Imposto de Renda, da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido, da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS, a parcela equivalente à redução do valor das multas, juros de mora e encargo legal em decorrência da aplicação desta Lei.

5	Deputado Federal Pauderney Avelino (DEM/AM)	Modifica os arts. 7º e 9º do Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967, para estender o tratamento tributário estabelecido no <i>caput</i> e nos §§ 4º e 9º, aplicáveis às posições 8711 a 8714, se estendem aos quadriciclos e triciclos e respectivas partes e peças, independentemente do código NCM e para fixar que a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) das mercadorias produzidas na Zona Franca de Manaus não se aplica às armas e munições, fumo, bebidas alcoólicas, automóveis de passageiros e produtos de perfumaria ou de toucador, preparados e preparações cosméticas.
6	Deputado Federal Vinicius Gurgel (PR/AP)	Acresce § 2º ao art. 3º da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, para limitar a multa compensatória prevista no <i>caput</i> do artigo, referente a veículos automotores por empresas sem o ato de registro de compromissos, a 2 (duas) unidades da mesma marca/modelo/versão até um máximo de 20 (vinte) unidades por importador por ano.
7	Deputado Federal Aelton Freitas (PR/MG)	Inclui parágrafo no art. 3º da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, para permitir que empresas sem o ato de registro de compromisso importem, por ano, sem o ônus da multa compensatória, até duas unidades da mesma marca/modelo/versão, limitadas a vinte unidades por ano.
8	Deputado Federal Covatti Filho (PP/RS)	Acrescenta parágrafo único ao art. 7º da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, para fixar que o Programa Rota 2030 Mobilidade e Logística será composto de três ciclos quinquenais, cujas metas de desempenho para cada ciclo serão definidas antes do final do ciclo em curso.
9	Deputado Federal Covatti Filho (PP/RS)	Dá nova redação ao art. 29 da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, para definir que os benefícios de que trata esta Medida Provisória poderão ser usufruídos pelo prazo de quinze anos, devendo o Poder Executivo publicar antes do final de cada ciclo, conforme disposto no art. 7º, as metas base e beneficiada dos requisitos de que tratam os arts. 1º e 10.
10	Deputado Federal Herculano Passos (MDB/SP)	Dá ao art. 11 da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, nova redação para elevar a possibilidade de dedução do IRPJ e da CSLL para sessenta por cento dos dispêndios realizados no país.

11	Deputado Federal Oswaldo Mafra (SD/SC)	Inclui artigo na Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, para estabelecer que os incentivos ou benefícios de natureza tributária concedidos por esta devam conter metas anuais de desempenho, bem como o estabelecimento de critérios objetivos para avaliação anual da eficiência do Programa Rota 2030.
12	Deputado Federal Danrlei de Deus Hinterholz (PSD/RS)	Inclui artigo na Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, para fixar que os requisitos descritos no art. 1º deverão considerar período de transição que leve à proibição integral, a partir de 1º de janeiro de 2040, da comercialização, em todo o território nacional, de automóveis novos, produzidos no país ou não, movidos exclusivamente a combustão. E inclui §4º e §5º no art. 2º da MP, para fixar que o Poder Executivo deverá estabelecer alíquotas inferiores do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI, sobre os veículos com propulsão híbrida ou elétricos com relação àquela aplicada aos automóveis movidos exclusivamente a combustão.
13	Deputado Federal Daniel Coelho (PPS/PE)	Altera o parágrafo 2º e o parágrafo 3º do art. 10 da MP para permitir que empresas importadoras sem vínculo direto com o fabricante possam se habilitar ao Rota 2030, desde que cumpridos os demais requisitos técnicos elencados na Medida Provisória.
14	Deputado Federal Evandro Gussi (PV/SP)	Dá ao §2º do art. 25 da MP nova redação para definir que os dispêndios de que trata o <i>caput</i> do artigo deverão ser realizados até o último dia útil do terceiro mês-calendário posterior ao mês de realização das importações, contado o prazo a partir da data do desembaraço aduaneiro.
15	Deputado Federal Arnaldo Jardim (PPS/SP)	Acrescenta um §4º no art. 2º da MP para fixar que os veículos híbridos equipados com motor que utilize alternativa ou simultaneamente gasolina e álcool (<i>Flexible fuel engine</i>) devem ter um a redução de, no mínimo, três pontos percentuais na alíquota do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI em relação aos veículos convencionais, de classe e categoria similar, equipados com esse mesmo tipo de motor.
16	Deputado Federal Arnaldo Jardim (PPS/SP)	Acrescenta um art. 3º na MP para estabelecer que os automóveis de passageiros e veículos de uso misto híbridos equipados com motor a álcool ou com motor que utilize alternativa ou simultaneamente gasolina e álcool (<i>flexible fuel engine</i>) terão as mesmas alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI que os veículos equipados exclusivamente com motor elétrico.

17	Deputado Federal Fernando Coelho Filho (DEM/PE)	Inclui na MP um artigo, que inclui na Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, um art. 11-C, para estender o benefício concedido no art. 1º às vendas ocorridas entre 01 de janeiro de 2021 e 31 de dezembro de 2025.
18	Deputado Federal Fernando Coelho Filho (DEM/PE)	Acresce o §2º no art. 3º da MP para definir que a importação sem o acréscimo da multa compensatória prevista no <i>caput</i> de veículos automotores por empresas sem o ato de registro de compromissos fica limitada a duas unidades da mesma marca/modelo/versão até um máximo de vinte unidades por importador por ano.
19	Deputado Federal Herculano Passos (MDB/SP)	Inclui na MP artigo para fixar que as empresas que se habilitaram ao Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores - Inovar-Auto na modalidade prevista no inciso III do § 2º do art. 40 da Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, poderão utilizar o saldo existente, em 31 de dezembro de 2017, de créditos presumidos do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI apurados em relação a veículos importados.
20	Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	Inclui o art. 11 da Lei nº 13.496, de 24 de outubro de 2017, o § 2º, para que não seja computada na apuração da base de cálculo da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS a parcela equivalente à redução do valor das multas, juros de mora e encargo legal em decorrência da aplicação da Lei.
21	Senador Acir Gurgacz (PDT/RO)	Inclui artigo na MP para acrescentar o §4º no art. 48 na Lei nº 13.146, de julho de 2015, para que a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida tenha de indicar eventuais necessidades de atendimento especial, durante viagens interestaduais e internacionais em veículos de transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo, com antecedência mínima de 12 (doze) horas do horário de partida do ponto inicial do serviço. E para alterar o art. 49 estabelecendo que as empresas de transportes rodoviários de passageiros são obrigadas a ofertar em suas frotas, veículos que atendam ao disposto nos arts. 46 e 48 na Lei.
22	Deputado Federal Renato Molling (PP/RS)	Altera a Lei nº 13.670, de 2018, para incluir os setores moveleiro e de comércio varejista de calçados e artigos de viagem na desoneração da folha de pagamentos, prevista na Lei nº 12.546, de 2011, contribuindo sobre a receita bruta à alíquota de 2,5%.

23	Deputado Federal Alexandre Leite (DEM/SP)	Acresce parágrafo 2º ao artigo 3º da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, para que a importação sem o acréscimo da multa compensatória prevista no <i>caput</i> de veículos automotores por empresas sem o ato de registro de compromissos fique limitada a 2 (duas) unidades da mesma marca/modelo/versão até um máximo de 20 (vinte) unidades por importador por ano.
24	Senador Armando Monteiro (PTB/PE)	Dá ao artigo 11 da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, nova redação para elevar a possibilidade de dedução do IRPJ e da CSLL para oitenta por cento dos dispêndios realizados no país.
25	Senador Armando Monteiro (PTB/PE)	Acresce artigo a Medida Provisória nº 843, de 2018, para que as empresas habilitadas ao Programa Rota 2030 Mobilidade e Logística, nos termos do inciso III do art. 9º, possam pleitear, no âmbito do projeto aprovado, a isenção do imposto de importação de que trata o art. 21.
26	Senador Armando Monteiro (PTB/PE)	Suprime o §7º do art. 11 da medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018.
27	Senador Armando Monteiro (PTB/PE)	Inclui a expressão “de programas prioritários” no §4º do art. 10 da MP.
28	Deputado Federal Valdir Colatto (MDB/SC)	Altera o art. 3º, § 1º; o art. 4º, III; o art. 7º; e o art. 12, <i>caput</i> , da Lei nº 6.729, de 28 de novembro de 1979, para aprimorar a atividade desenvolvida pelas concessionárias de veículos automotores, máquinas e implementos agrícolas.
29	Deputado Federal Thiago Peixoto (PSD/GO)	Inclui um §5º ao artigo 1º da MP para fixar que os requisitos fixados neste artigo, será estabelecido que até 2025 não serão comercializados no Brasil veículos de passeio movidos a combustível fóssil. E um inciso VII ao art. 8º para que seja acrescida a diretriz de não comercialização de veículos de passeio movidos a combustível fóssil no Brasil a partir de 2025.

30	Deputado Federal Vitor Lippi (PSDB/SP)	Dá nova redação ao §1º, do art. 5º, da Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, para que os componentes, chassis, carroçarias, acessórios, partes e peças, referidos no <i>caput</i> , de origem estrangeira, sejam desembaraçados com suspensão do IPI quando importados diretamente, por encomenda ou por conta e ordem do estabelecimento industrial. E dá nova redação ao §4º, art. 29, da Lei nº 10.637 de 30 de dezembro de 2002, para que as matérias-primas, os produtos intermediários e os materiais de embalagem, importados diretamente, por encomenda ou por conta e ordem do estabelecimento de que tratam o <i>caput</i> e o § 1º sejam desembaraçados com suspensão do IPI.
31	Deputado Federal Zé Silva (SD/MG)	Inclui novas diretrizes para o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e estabelece novos requisitos para o mesmo. Modifica o art. 14 da MP para ampliar as atribuições do Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade e Logística e do Conselho Gestor do Observatório. Altera o artigo 21 da MP para tornar a isenção de II fixada em escalonada.
32	Deputado Federal Alfredo Kaefér (PP/PR)	Altera o art. 1º da MP para abranger os produtos classificados no código 87.11, da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - Tipi, aprovada pelo Decreto nº 8.950, de 29 de dezembro de 2016.
33	Deputado Federal Alfredo Kaefér (PP/PR)	Acresce um §10 ao art. 10 da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, para que a habilitação a que se refere o <i>caput</i> tenha como requisito a manutenção dos empregos na empresa.
34	Deputado Federal Alfredo Kaefér (PP/PR)	Acresce ao art. 10º da MP novo requisito para fins de habilitação no Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística.
35	Deputado Federal Alfredo Kaefér (PP/PR)	Acresce ao art. 11 da Lei nº 13.496, de 24 de outubro de 2017, um § 2º, para que não seja computada na apuração da base de cálculo da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS a parcela equivalente à redução do valor das multas, juros de mora e encargo legal em decorrência da aplicação desta Lei.

36	Deputado Federal Alfredo Kaefér (PP/PR)	Inclui artigo na MP que fixa que as empresas habilitadas ao Rota 2030 Mobilidade e Logística farão jus: I – a realização de dispêndios em pesquisa e desenvolvimento reduzidos à metade em relação aos percentuais gerais que venham a ser fixados para apuração do crédito tributário de que trata o art. 11; II – a condições específicas na aplicação do regime tributário instituído pelos artigos 20 a 25, a serem estabelecidas na regulamentação pelo Poder Executivo Federal.
37	Deputado Federal Alfredo Kaefér (PP/PR)	Acrescenta § 10 ao art. 11 da Medida Provisória nº 843, de 2018, para que a dedução de que trata o § 4º aplique-se, também, aos dispêndios em pesquisa e desenvolvimento realizados por empresa habilitada nos termos do inciso III do art. 9º, sem observar o limite referido naquele parágrafo.
38	Deputado Federal Alfredo Kaefér (PP/PR)	Altera o § 3º ao art. 11 da Medida Provisória nº 843, de 2018, para que a parcela apurada na forma do <i>caput</i> , excedente ao limite de dedução previsto no § 1º, possa ser deduzida do IRPJ e da CSLL devidos, respectivamente, em períodos de apuração subsequentes.
39	Deputado Federal Alfredo Kaefér (PP/PR)	Dá ao artigo 11 da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, nova redação para elevar a possibilidade de dedução do IRPJ e da CSLL para cem por cento dos dispêndios realizados no país.
40	Deputado Federal Paulo Foletto (PSB/ES)	Dá nova redação aos artigos 1º, 9º e 10 da Medida Provisória nº 843, de 2018, para que o Programa governamental Rota 2030 Mobilidade e Logística e o setor automobilístico também se dediquem ao cumprimento e à implantação da Lei nº 13.614/18 - Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans).
41	Deputado Federal Augusto Coutinho (SD/PE)	Acrescenta um § 10 ao art. 11 da Medida Provisória nº 843, de 2018, para que a dedução de que trata o § 4º aplique-se, também, aos dispêndios em pesquisa e desenvolvimento realizados por empresa habilitada nos termos do inciso III do art. 9º, sem observar o limite referido naquele parágrafo.
42	Deputado Federal Augusto Coutinho (SD/PE)	Altera § 3º ao art. 11 da Medida Provisória nº 843, de 2018, para se retirar o limite de utilização do que excede ao limite de dedução previsto no § 1º.
43	Deputado Federal Augusto Coutinho (SD/PE)	Dá ao artigo 11 da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, nova redação para elevar a possibilidade de dedução do IRPJ e da CSLL para sessenta por cento dos dispêndios realizados no país.

44	Deputado Federal Augusto Coutinho (SD/PE)	Dá ao artigo 11 da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, nova redação para elevar a possibilidade de dedução do IRPJ e da CSLL para oitenta por cento dos dispêndios realizados no país.
45	Deputado Federal Augusto Coutinho (SD/PE)	Dá ao artigo 11 da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, nova redação para elevar a possibilidade de dedução do IRPJ e da CSLL para cem por cento dos dispêndios realizados no país.
46	Deputado Federal Orlando Silva (PCdoB/SP)	Altera os §§ 1º e § 2º do art. 1º da MP para que redução de alíquota de que trata o inciso II do <i>caput</i> possa ser concedida somente ao veículo cuja alíquota de IPI aplicável já tenha sido reduzida, nos termos do inciso I do <i>caput</i> , em, no mínimo, um ponto percentual e para que o somatório das reduções de alíquotas de que tratam os incisos I e II do <i>caput</i> possam ser cumulativos.
47	Deputado Federal Orlando Silva (PCdoB/SP)	Altera os incisos do art. 4º da MP para modificar os valores de multa compensatória estabelecidos.
48	Deputado Federal Orlando Silva (PCdoB/SP)	Suprime o § 3º do art. 2º da MP.
49	Deputado Federal Alfredo Kaefer (PP/PR)	Acresce ao art. 10º da MP novo requisito para fins de habilitação no Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística.
50	Deputado Federal Newton Cardoso Jr (MDB/MG)	Dá nova redação ao artigo 2º Lei nº 13.496, de 24 de outubro de 2017, de modo a ampliar o Programa de Regularização Tributária de modo a abarcar empresas brasileiras de quaisquer portes e de preservar o maior número de empregos possível.
51	Deputado Federal Orlando Silva (PCdoB/SP)	Inclui-se novo requisito obrigatório ao art. 1º e altera a redação do seu §4º para que na realização deste novo requisito sejam considerados os dispêndios realizados no País com a aquisição de software, equipamentos e suas peças de reposição, desde que sejam utilizados em laboratórios, na forma do regulamento.
52	Deputado Federal Julio Lopes (PP/RJ)	Acresce novo artigo na MP para que na comercialização de veículo em território nacional, o fabricante deva apresentar inventário de todas peças que o compõem, com nome e código de identificação de cada peça, e do seu respectivo fornecedor, nos casos em que a peça não seja de fabricação própria.

53	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Dá nova redação ao §1º do art.1º da MP nº 843/2018 para que a fixação dos requisitos previstos nos incisos I, II e III do <i>caput</i> considere critérios quantitativos e qualitativos, tais como o número de veículos comercializados ou importados, o atingimento de padrões internacionais, a preservação do emprego e a proteção das relações de trabalho.
54	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Dá nova redação aos incisos I e II do art.2º da MP nº 843/2018 para que esses benefícios se restrinjam aos veículos que sejam produzidos em empresas com Indicador Líquido de Empregos - ILE igual ou inferior a um por cento. E acresce os §§ 4º e 5º para que se restrinja a redução de IPI do artigo as empresas que cumprem os padrões de saúde e segurança no trabalho e para se definir que o Indicador Líquido de Empregos - ILE consiste na diferença entre admissões e demissões registradas no Cadastro Geral de Empregados e Desempregados – CAGED, acumulada nos doze meses anteriores ao da produção do veículo dividida pelo número de empregados no mês anterior a esta data e representada em termos percentuais.
55	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Dá nova redação ao art.3º da MP nº 843/2018 para que a multa compensatória seja de setenta por cento incidente sobre a receita a decorrente da venda dos veículos de que trata o art. 1º, bem como para que se acresça o impedimento da comercialização ou importação de veículos por parte do fabricante ou do importador envolvido.
56	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Dá nova redação ao art.3º da MP nº 843/2018 para que a multa compensatória seja de setenta por cento incidente sobre a receita a decorrente da venda dos veículos de que trata o art. 1º, bem como para que se acresça o impedimento da comercialização ou importação de veículos por parte do fabricante ou do importador envolvido pelo prazo de cinco anos.
57	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Altera o art. 7º da MP para que o apoio ao desenvolvimento tecnológico, à competitividade, à inovação, à segurança veicular, à proteção ao meio ambiente, à eficiência energética e à qualidade de automóveis, caminhões, ônibus, chassis com motor e autopeças, seja feito respeitando a dignidade nas relações de trabalho, a proteção do emprego face à automação, e as condições adequadas de saúde e segurança no trabalho.

58	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Altera o art. 7º da MP para que seja apoiado com o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, o desenvolvimento tecnológico e produtivo, o adensamento das cadeias produtivas no país, a competitividade, a inovação, a segurança veicular, a proteção ao meio ambiente, a eficiência energética e a qualidade de automóveis, caminhões, ônibus, chassis com motor e autopeças.
59	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Altera as diretrizes IV e VI do Programa Rota 2030 – Mobilidade Logística (art. 8º) para incrementar a produtividade das indústrias para a mobilidade e logística; e assegurar a capacitação técnica e a qualificação profissional no setor de Mobilidade e Logística. E inclui a diretriz VII para assegurar a expansão ou manutenção do emprego no setor de Mobilidade e Logística.
60	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Altera a diretriz IV do Programa Rota 2030 – Mobilidade Logística (art. 8º) para incrementar a produtividade das indústrias para a mobilidade e logística. E inclui a diretriz VII para assegurar a manutenção do emprego, a capacitação técnica e a qualificação profissional dos trabalhadores no setor de Mobilidade e Logística.
61	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Altera a diretriz IV do Programa Rota 2030 – Mobilidade Logística (art. 8º) para automatizar o processo de manufatura e o incremento da produtividade das indústrias para a mobilidade e logística, observando a proteção ao emprego, nos termos do inciso XXVII do art. 7º da Constituição Federal. E inclui a diretriz VII para garantir relações de trabalho em estrito cumprimento das obrigações sociais, trabalhistas e previdenciárias, com estímulo à celebração de instrumentos coletivos de trabalho sem supressão ou redução de direitos já assegurados para as categorias que alcançar.
62	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Acresce a diretriz VII do Programa Rota 2030 – Mobilidade Logística (art. 8º) para incluir o adensamento das cadeias produtivas do setor de Mobilidade e Logística de modo a elevar a agregação de valor no país.

63	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Acresce o e § 6º no art. 9º da MP para que estabeleça que as empresas habilitadas no regime reduzam ou mantenham as estatísticas referentes ao tempo médio de permanência no emprego apurada em relação aos empregados diretos e das empresas terceirizadas contratadas, considerando a taxa média do intervalo dos vinte e quatro meses anteriores; adotem ações concretas de mitigação da rotatividade apurada a partir das estatísticas da empresa em relação aos índices verificados no setor; reduzam a taxa média de acidente de trabalho apurada no intervalo de vinte e quatro meses anteriores; e incorporem o respeito à igualdade de tratamento entre mulheres e homens como um valor organizacional e adotar medidas para a eliminação de quaisquer práticas discriminatórias nas relações de trabalho.
64	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Dá nova redação ao art. 21 da MP para que a relação de objetos feita pelo Poder Executivo para que usufruam da isenção do art. 20 passe, antes de publicada, por consulta ao Observatório Nacional das Indústrias para Mobilidade e Logística de que trata o artigo 14.
65	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Altera o inciso III do <i>caput</i> do art. 22 da MP para se retirar a alínea j, que trata de autopeças. E dá ao inciso IV do mesmo artigo nova redação para que se exclua as autopeças da alínea j do <i>caput</i> .
66	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Dá nova redação ao § 5º do art.11º da MP nº 843/2018 para que se detalhe as características do ferramental, assim como as etapas necessárias para seu desenvolvimento, que é considerado dispêndio estratégico com P&D para fins de obtenção dos benefícios no âmbito do Programa.
67	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Dá nova redação ao art.25 da MP nº 843/2018 para que se esclareça que os dispêndios em P&D necessários para o recebimento da isenção do imposto de importação no âmbito do regime criado pela proposta devam ser objeto do acompanhamento, monitoramento e avaliação pelo Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade e Logística, de modo a melhorar a fiscalização de seu usufruto.
68	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Dá nova redação ao art.13 da MP nº 843/2018 para que se introduza o Ministério do Trabalho no Grupo de Monitoramento do Programa, bem como se firme a obrigação de que tal instância produza avaliações dos impactos gerados pela implementação da medida.

69	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Dá aos §§ 1º, 5º e 6º do art.9º da MP nº 843/2018 nova redação para que se defina que os requisitos que as empresas devam cumprir para se habilitarem ao Programa sejam acompanhados pelo Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade e Logística e o Conselho Gestor do Observatório, constituído por representantes do Governo e da sociedade.
70	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Dá nova redação aos §§ 2º e 5º do art.10º da MP nº 843/2018 para que se retire o limite presente no texto original que restringe a 20% do valor necessário para o cumprimento do compromisso o montante que pode ser cumprido por meio de depósitos em contas específicas para aplicação em programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para mobilidade e logística, considerando que também dessa forma os recursos sejam direcionados ao fim desejado.
71	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Insere-se um inciso V no art.10º da MP nº 843/2018 para que se acrescente um requisito adicional, relacionado ao emprego e à qualificação dos trabalhadores, à lista daqueles que as empresas devam cumprir para se habilitarem ao Programa, de maneira a que eles também sejam beneficiados pelos incentivos dados pelo governo.
72	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Insere-se um inciso V no art.10º da MP nº 843/2018 para que se acresça um requisito adicional, relacionado ao adimplemento das obrigações trabalhistas e previdenciárias, à lista daqueles que as empresas devam cumprir para se habilitarem ao Programa, de maneira a assegurar essas obrigações sejam cumpridas pelas empresas beneficiadas pelos incentivos dados pelo governo.
73	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Dá nova redação ao <i>caput</i> do art.14 da MP nº 843/2018 para que o Observatório Nacional das Indústrias para Mobilidade e Logística e o Conselho Gestor do Observatório sejam constituídos por representantes do governo e dos vários segmentos da sociedade de forma paritária, definição que não ocorre no texto original.
74	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Acrescenta ao art.14 da MP nº 843/2018 um parágrafo que atribui ao Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade e Logística a responsabilidade por elaborar relatórios avaliando a implantação dos objetivos e diretrizes do Programa.
75	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Suprime na MP nº 843/2018 os artigos 20 a 26.

76	Deputada Federal Luciana Santos (PCdoB/PE)	Suprime da Medida Provisória nº 843, de 2018, o Capítulo III e seus arts. 20, 21, 22, 23, 24, 25 e 26, bem como o inciso III do art. 30. Além disso, confere nova redação à ementa da Medida Provisória: “Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil e institui o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística.”
77	Deputada Federal Luciana Santos (PCdoB/PE)	Altera o Inciso VI e acrescenta um Inciso VII ao artigo 8º da MP de modo a fixar como diretrizes do Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística o incentivo do adensamento das cadeias de fornecedores e a fabricação de autopeças, máquinas e equipamentos e ferramental para a indústria automotiva, promovendo o encadeamento produtivo na indústria brasileira; e a integração, de forma estratégica e soberana, da indústria automotiva brasileira às cadeias globais de valor.
78	Deputado Federal Sergio Vidigal (PDT/ES)	Suprime o artigo 2º da Medida Provisória nº 843/2018.
79	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Dá ao <i>caput</i> do art.24 da MP nº 843/2018 nova redação para a esclarecer que os bens objeto do regime de isenção do imposto de importação devem ser industrializados no país, e não simplesmente aplicados na industrialização dos produtos automotivos.

80	Senador Armando Monteiro (PTB/PE)	<p>Inclui na MP um artigo, que inclui na Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, um art. 11-C, para estender o benefício concedido no art. 1º às vendas ocorridas entre 01 de janeiro de 2021 e 31 de dezembro de 2025. Os novos projetos para a concessão do benefício deverão ser apresentados até 30 de junho de 2019. Sendo que o crédito presumido será equivalente ao resultado da aplicação das alíquotas do art. 1º da Lei nº 10.485, de 3 de julho de 2002, sobre o valor das vendas no mercado interno, em cada mês, dos produtos constantes dos projetos de que trata o <i>caput</i>, multiplicado pelos coeficientes a seguir, limitado ao IPI devido mensalmente antes da dedução do saldo credor de períodos anteriores: I — 1,25 (um inteiro e vinte e cinco centésimos), até o 12º mês de fruição do benefício; II - 1,0 (um inteiro), do 13º ao 48º mês de fruição do benefício; III — 0,75 (setenta e cinco centésimos), do 49º ao 60º mês de fruição do benefício. Além disso, o crédito apurado nos termos do <i>caput</i> está limitado ao valor dos investimentos realizados pela empresa habilitada na região incentivada a partir desta data até 31 de dezembro de 2027, e somente será utilizado para abater o IPI devido nas operações geradas pelo estabelecimento da empresa, na região incentivada.</p>
----	-----------------------------------	--

81	Senador Armando Monteiro (PTB/PE)	<p>Inclui na MP um artigo, que inclui na Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, um art. 11-C, para estender o benefício concedido no art. 1º às vendas ocorridas entre 01 de janeiro de 2021 e 31 de dezembro de 2025. Os novos projetos para a concessão do benefício deverão ser apresentados até 30 de junho de 2019. Sendo que o crédito presumido será equivalente ao resultado da aplicação das alíquotas do art. 1º da Lei no 10.485, de 3 de julho de 2002, sobre o valor das vendas no mercado interno, em cada mês, dos produtos constantes dos projetos de que trata o <i>caput</i>, multiplicado pelos coeficientes a seguir, limitado ao IPI devido mensalmente antes da dedução do saldo credor de períodos anteriores: I — 1,25 (um inteiro e vinte e cinco centésimos), até o 12º mês de fruição do benefício; II - 1,0 (um inteiro), do 13º ao 48º mês de fruição do benefício; III — 0,75 (setenta e cinco centésimos), do 49º ao 60º mês de fruição do benefício. Além disso, o crédito apurado nos termos do <i>caput</i> está limitado ao valor dos investimentos realizados pela empresa habilitada na região incentivada a partir desta data até 31 de dezembro de 2027, e somente será utilizado para abater o IPI devido nas operações geradas pelo estabelecimento da empresa, na região incentivada. Também será acrescido à Lei um art. 11-D, que estabelece que o crédito presumido somente poderá ser utilizado para abater o débito do IPI do estabelecimento habilitado, e um art. 11-E, que estabelece que a empresa habilitada nos termos dos artigos anteriores possam I — deduzir, em sua escrita fiscal, eventual saldo credor apurado nos termos do artigo 11-B dessa Lei, não utilizados até 31 de dezembro de 2020, com os débitos de IPI gerados pelo estabelecimento industrial da empresa na região incentivada, observado o prazo decadencial; e, II — deduzir, em sua escrita fiscal, eventual saldo credor apurado nos termos do artigo 11-C dessa Lei, não utilizados até 31 de dezembro de 2025, até 31 de dezembro de 2027, e observado o prazo decadencial.</p>
----	-----------------------------------	--

II – ANÁLISE

Por determinação da Resolução nº 1, de 2002-CN, esta Comissão deverá emitir parecer previamente à submissão da matéria aos Plenários da Câmara dos Deputados e do Senado Federal.

II.1 – Constitucionalidade e juridicidade

II.1.1 – Pressupostos de relevância e urgência

O fundamento constitucional para a edição da MPV nº 843, de 2018, encontra-se no art. 62 da Constituição Federal (CF), que autoriza o Presidente da República a adotar medida provisória e submetê-la, de imediato, ao Congresso Nacional, em caso de relevância e urgência.

Estamos de acordo com o entendimento manifestado na citada EMI nº 28/2018 MDIC MF, no sentido de que a expiração do Inovar-Auto em 31 de dezembro de 2017 provoca urgência na adoção de política voltada ao setor automotivo, que tem papel relevante na economia brasileira. São razões que atendem os requisitos de relevância e urgência.

II.1.2 – Constitucionalidade formal

Na sua forma, a MPV nº 843, de 2018, é constitucional, pois:

a) trata de incentivo concedido pela União ao investimento em pesquisa e desenvolvimento em sistema produtivo nacional (automotivo), em consonância com o art. 218 da CF;

b) versa sobre direito tributário, matéria da qual a União é competente para legislar, em concorrência com os Estados e o Distrito Federal, nos termos do art. 24, I, da CF. A competência do Congresso Nacional para dispor sobre o sistema tributário está prevista no art. 48, I, da CF;

c) cuida de Imposto de Importação, IPI, IRPJ, CSLL, PIS/Pasep e Cofins, tributos de competência exclusiva da União, previstos nos arts. 153, I, III e IV; 149; 195, I, *b* e *c*; e 239, todos da CF;

d) a matéria não consta do rol de vedações de edição de medida provisória, previsto nos arts. 62, § 1º, e 246 da CF, nem da lista de

competências exclusivas do Congresso Nacional ou de qualquer de suas Casas, expressa nos arts. 49, 51 e 52 da CF.

II.1.3 – Constitucionalidade material

Em termos materiais, a MPV nº 843, de 2018, respeita todos os preceitos constitucionais de regência. Em especial, obedece ao art. 150, § 6º, da CF, que exige que a concessão de incentivos fiscais seja veiculada em lei específica.

II.1.4 – Juridicidade

É irrefutável a juridicidade da MPV, vez que, utilizando instrumento legislativo adequado (medida provisória), em conformidade com os princípios norteadores do ordenamento jurídico brasileiro, as medidas propostas são inovadoras, bem como dotadas de caráter geral, de potencial coercitivo e de efetividade.

A técnica legislativa atende aos requisitos da Lei Complementar (LCP) nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que regulamenta o parágrafo único do art. 59 da CF, para dispor sobre a elaboração, redação e alteração de leis.

II.2 – Adequação financeira e orçamentária e técnica legislativa

Em relação à adequação financeira e orçamentária, os benefícios fiscais concedidos pela MPV nº 843, de 2018, poderão ser usufruídos pelo prazo de cinco anos, em consonância com o disposto no art. 114, § 4º, da Lei nº 13.473, de 2017 (Lei de Diretrizes Orçamentárias – LDO de 2018). O quinquênio corresponde ao primeiro ciclo do Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, previsto para quinze anos, consoante a citada EMI nº 28/2018 MDIC MF.

Em atendimento ao *caput* do art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF – Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000), a mencionada EMI estima a renúncia de receita total decorrente dos benefícios fiscais concedidos pela MPV nº 843, de 2018, em **R\$ 2,113 bilhões para 2019** e R\$ 1,646 bilhão para 2020. A MPV não impacta o corrente exercício financeiro de 2018.

Decompondo aqueles totais, o incentivo de dedução de IRPJ e CSLL devidos pela empresa que investir em pesquisa e desenvolvimento

no Brasil (art. 11, *caput* e §§ 4º a 6º) dará causa a renúncia de R\$ 1,548 bilhão em 2019 e R\$ 1,070 bilhão em 2020.

O incentivo de isenção do Imposto de Importação incidente sobre autopeças novas não produzidas no Brasil concedido à empresa que investir em pesquisa e desenvolvimento em projetos e programas de parceria (art. 21) dará causa a renúncia de R\$ 565 milhões em 2019 e R\$ 576 milhões em 2020.

O incentivo de IPI ao modelo de veículo que atender a requisitos obrigatórios específicos (redução de até dois pontos percentuais na alíquota, art. 2º) dará causa a renúncia de receita de R\$ 2,225 bilhões em 2022 e R\$ 2,270 bilhões em 2023.

Em cumprimento ao inciso I do art. 14 da LRF, o Poder Executivo incluiu a renúncia de receita de **R\$ 2,113 bilhões** nas Informações Complementares ao Projeto da Lei Orçamentária Anual para o exercício financeiro de 2019 (PLOA 2019 – PLN nº 27, de 2018). Com efeito, no Quadro III do demonstrativo exigido pelo § 6º do art. 165 da CF, lemos que a função orçamentária Rota 2030 será responsável por 0,69% dos gastos tributários previstos para 2019.

Nesse diapasão, a Nota Técnica nº 30, de 2018, da Consultoria de Orçamento e Fiscalização Financeira da Câmara dos Deputados, elaborada em atendimento ao disposto no art. 19 da Resolução nº 1, de 2002-CN, considera a MPV nº 843, de 2018, adequada do ponto de vista financeiro e orçamentário.

A técnica legislativa atende aos requisitos da Lei Complementar (LCP) nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que regulamenta o parágrafo único do art. 59 da CF, que trata da elaboração, redação e alteração de leis.

II.3 – Mérito

No mérito, entendemos como adequados os esclarecimentos do Poder Executivo para a edição da MPV.

Todos os países avançados e comprometidos com o meio ambiente e com a redução da dependência de combustíveis fósseis adotam regras que exigem a progressão gradual da eficiência energética veicular. A MPV nº 843, de 2018, acerta ao levar adiante a política de estabelecimento

de requisitos obrigatórios e específicos (este último para ter direito ao benefício da redução em dois pontos percentuais da alíquota do IPI) concernentes à eficiência energética veicular.

É importante destacar que a MPV não definiu quais são os requisitos específicos, o que deverá ser regulamentado posteriormente. Os prazos para que as empresas atinjam os requisitos mínimos obrigatórios também será objeto de regulamentação. Assim, destacamos a importância da regulamentação da referida MPV para definir requisitos e prazos de extrema relevância para a efetividade da política ora estabelecida pela MPV.

O Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística objetiva apoiar o desenvolvimento tecnológico, a competitividade e a inovação, entre outras ações, no setor automotivo. Destacamos a importância dos mecanismos de incentivo ao incremento dos dispêndios com pesquisa e desenvolvimento tecnológico, em especial, a possibilidade de que tais dispêndios possam ser realizados sob a forma de projetos de pesquisa em parceria com instituições científicas, tecnológicas e de inovação – ICTs. Julgamos ser fundamental a interação entre universidades e empresas para que o setor acadêmico possa ser estimulado a resolver problemas reais e ser devidamente recompensado.

Outro ponto que merece destaque é o caráter de política de Estado que a MPV apresenta. Segundo a Exposição de Motivos Interministerial (EMI) nº 28/2018 MDIC MF:

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

Dessa forma, pretende-se resolver um dos principais problemas enfrentados pelas políticas industriais recentes, qual seja, a falta de continuidade e de um prazo razoável para que os mecanismos instituídos possam apresentar resultados.

A MPV nº 843, de 2018, corrige uma das principais lacunas do Inovar-Auto ao instaurar um regime tributário de autopeças não produzidas, ou seja, sem capacidade de produção nacional equivalente.

Por fim, ao destacar em vários dispositivos que será concedido aos bens importados tratamento não menos favorável que o concedido aos bens similares de origem nacional, a MPV observa o princípio do tratamento nacional (art. III do GATT - *General Agreement on Tariffs and Trade*) que impõe a não discriminação do produto importado em relação ao similar nacional.

Em relação às emendas apresentadas, julgamos oportuno aprovar, parcialmente, as de nº 17 e 81. Com efeito, é notório que o benefício fiscal de natureza regional trazido originalmente pelo artigo 1º, IX da Lei 9.440/97, posteriormente prorrogado pelos artigos 11, 11-A e 11-B, da mesma lei, vem promovendo significativo desenvolvimento econômico e social ao Nordeste desde 1997 por meio da instalação de modernos polos automotivos na região, o que permitiu a regionalização da indústria automotiva brasileira, atraindo novos investimentos, qualificando e especializando a mão de obra das regiões incentivadas e elevando os níveis de emprego.

Sem tal subvenção, a viabilidade econômica de tais projetos e investimentos estaria comprometida e a histórica diferença competitiva do setor produtivo automotivo do Nordeste frente aos estados do Sul e Sudeste jamais será mitigada, tendo em vista que os maiores mercados consumidores e centros industriais ainda são concentrados nessas regiões. De fato, a exigência de contrapartidas aos incentivos outorgados permitiu a realização de investimentos significativos em pesquisa e desenvolvimento na região, o que tem gerado uma nova fase na implantação e desenvolvimento de centros tecnológicos, universidades e escolas na região. Destaca-se a urgência e relevância da prorrogação do incentivo ainda no ano de 2018 para a previsibilidade e competitividade de novos projetos e investimentos que poderiam ser alocados na Região Nordeste do Brasil, lembrando que na indústria automobilística o tempo entre a definição sobre a alocação do investimento e a sua maturação é de aproximadamente 2 (dois) a 3 (três) anos, de forma que o tempo para a manutenção do ciclo virtuoso de industrialização do Nordeste é exíguo.

Também prevemos alteração na citada lei para estender o regramento previsto no art. 11-C à Região Centro-Oeste.

A Emenda nº 22, que igualmente trata de incentivo ao setor produtivo nacional e do respectivo regime tributário, também merece ser acolhida. Propõe a reinclusão dos setores moveleiro, de comércio varejista de calçados e artigos de viagem na desoneração da folha de pagamentos, prevista na Lei nº 12.546, de 2011, contribuindo sobre a receita bruta à alíquota de 2,5%. O escopo da desoneração da folha é a manutenção e a criação de novos postos de trabalho, favorecendo a recuperação do setor, bem como incentivar a implantação e a modernização de empresas com redução dos custos de produção. A nosso ver, as razões para a desoneração da folha de pagamentos para os setores referidos acima continuam, ainda, plenamente válidas.

As demais emendas, em que pese o louvável propósito de seus autores, apresentam deficiências de ordem jurídica, como a ausência de pertinência temática; orçamentária, como o aumento do impacto fiscal ou da renúncia de receita sem correspondente estimativa do impacto orçamentário-financeiro (art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal); ou, no mérito, comprometem o equilíbrio, critérios e propósitos do Programa Rota 2030.

III – VOTO

Ante todo o exposto, o voto é pela **admissibilidade** da MPV nº 831, de 2018. No **mérito**, por sua **aprovação**, com a aprovação parcial das Emendas nº 17 e 81, aprovação total das Emendas nº 5, 22 e 50, e **rejeição** das demais emendas apresentadas, tudo na forma do seguinte PLV:

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2018 (À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, de 2018)

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

Seção I

Dos Requisitos Obrigatórios

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

- I - rotulagem veicular;
- II - eficiência energética veicular; e
- III - desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção.

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

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

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

§ 4º Na fixação dos requisitos de que trata este artigo, será concedido aos bens importados tratamento não menos favorável que o concedido aos bens similares de origem nacional.

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

- I - até dois pontos percentuais para os veículos que atenderem a requisitos específicos de eficiência energética; e
- II - até um ponto percentual para os veículos que atenderem a requisitos específicos de desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção.

§ 1º Observado o disposto no § 2º, a redução de alíquota de que trata o inciso II do caput poderá ser concedida somente ao veículo cuja alíquota de IPI

aplicável já tenha sido reduzida, nos termos do inciso I do caput, em, no mínimo, um ponto percentual.

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

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

Seção II

Das Sanções Administrativas

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

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

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

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

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

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

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

Art. 5º O descumprimento das metas de rotulagem veicular de âmbito nacional ou de desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção, de que tratam os incisos I e III do caput do art. 1º, ensejará multa compensatória, nos valores abaixo apresentados:

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO II

DO PROGRAMA ROTA 2030 - MOBILIDADE E LOGÍSTICA

Seção I

Dos Objetivos, Diretrizes e Ações do Programa

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

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

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

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

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

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

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

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

Seção II

Das Modalidades de Habilitação do Programa

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I - ser tributadas pelo regime de lucro real; e

II - possuir centro de custo de pesquisa e desenvolvimento.

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

Seção III

Dos Requisitos para a Habilitação

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

I - rotulagem veicular;

II - eficiência energética veicular;

III - desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção;

e

IV - dispêndios com pesquisa e desenvolvimento tecnológico.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 4º A realização dos projetos de que trata o § 3º, conforme regulamento do Poder Executivo federal, desonera as empresas beneficiárias 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. A Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“Art. 11-C. As empresas referidas no § 1º do art. 1º, habilitadas nos termos do artigo 12, farão jus a crédito presumido do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, como ressarcimento das contribuições de que tratam as Leis Complementares nºs 7, de 7 de setembro de 1970, e 70, de 30 de dezembro de 1991, em relação às vendas ocorridas entre 1º de janeiro de 2021 e 31 de dezembro de 2025, desde que apresentem projetos que contemplem novos investimentos e pesquisa para o desenvolvimento de novos produtos ou novos modelos de produtos já existentes, podendo contemplar os produtos constantes dos projetos de que trata o §1º do art. 11-B, que estejam em produção e que atendam aos prazos dispostos no §2º do referido artigo.

§1º Os novos projetos de que tratam o caput deverão ser apresentados até 30 de junho de 2020, e atender aos valores mínimos de investimentos realizados pela empresa habilitada na região incentivada no período de 1º de janeiro de 2021 a 31 de dezembro de 2025, na forma estabelecida pelo Poder Executivo.

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

I – 1,25 (um inteiro e vinte e cinco centésimos), até o 12º mês de fruição do benefício;

II - 1,0 (um inteiro), do 13º ao 48º mês de fruição do benefício;

III – 0,75 (setenta e cinco centésimos), do 49º ao 60º mês de fruição do benefício.

§3º O crédito presumido apurado nos termos do caput somente poderá ser utilizado para compensação com tributos e contribuições administrados pela Receita Federal do Brasil, inclusive aquelas previstas nos arts. 2º e 3º da Lei nº 11.457, de 16 de março de 2007, relativos a operações geradas pelos estabelecimentos habilitados, mesmo aqueles tributos com apuração centralizada.

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

§5º O cumprimento dos requisitos apresentados nos §§1º e 4º de que trata este artigo serão comprovados junto ao Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, que definirá os termos e prazos de comprovação.

§6º O Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços encaminhará à Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda, em até três anos, contados da utilização dos créditos de que trata este artigo, os resultados das auditorias relativas ao cumprimento dos requisitos referidos no §5º.

§7º As empresas de que trata o caput poderão deduzir, em sua escrita fiscal, observado o prazo decadencial, eventuais saldos credores apurados nos termos do art. 11-B desta Lei e nos termos deste artigo, dos débitos de tributos e contribuições administradas pela Receita Federal do Brasil, inclusive aquelas previstas nos arts. 2º e 3º da Lei nº 11.457, de 16 de março de 2007, relativos a operações geradas pelos estabelecimentos habilitados, mesmo aqueles tributos com apuração centralizada.

Art. 11-D Fica permitida às empresas habilitadas nos termos do § 1º do art. 1º da Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, a alteração de sua habilitação para o disposto no art. 11-C, não se aplicando o art. 12 desta Lei.”

Art.16.....

Parágrafo único. Para efeito de interpretação, o regime de tributação de que trata o art. 56 da Medida Provisória no 2.158-35, de 24 de agosto de 2001, não impede nem prejudica a fruição dos benefícios e incentivos fiscais de que tratam os arts. 1o, 11, 11-A, 11-B e 11-C desta Lei.” (NR)

Art. 31. O art. 8º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.8º

VIII -

n) 94.03;

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

.....” (NR)

Art. 32. O art. 8º da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art.8º

§ 21

XX-A - 94.03;

.....” (NR)

Art. 33. Os arts. 7º e 9º do Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 7º.....

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

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

Art. 9º

§ 2º *A isenção de que trata este artigo não se aplica às*

mercadorias referidas no § 1º do art. 3º deste decreto-lei, excetuados os quadriciclos e triciclos e respectivas partes e peças. ”

Art. 34. A Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, passa a vigorar com a nova redação do §2º do art. 2º e com a inclusão de inciso III do art. 3º:

“Art. 2º.....

§2º O poder Executivo poderá fixar o percentual de que trata o §1º entre 2% e 5%, bem como poderá diferenciar o percentual aplicável por setor econômico e tipo de atividade exercida.

(NR).

Art.3º.....

III – entre 1º de janeiro de 2019 até 31 de dezembro de 2023. (NR)

Art. 35. A empresa habilitada ao Rota 2030 – Mobilidade e Logística nos termos do §1º do art. 3º fará jus ao crédito de que trata o art. 2º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011 que poderá ser fixado em um percentual que fique entre 2% e 5%, desde que demonstrada a ocorrência de resíduo tributário que justifique o referido ressarcimento, conforme ato do Poder Executivo.

Art. 36. Dê-se ao artigo 2º LEI Nº 13.496, DE 24 DE OUTUBRO DE 2017, a seguinte redação:

“Art. 2º No âmbito da Secretaria da Receita Federal do Brasil e da PGFN, o sujeito passivo que aderir ao PERT poderá liquidar os débitos de que trata o art. 1º mediante a opção por uma das seguintes modalidades:

§ 1º Na hipótese de adesão a uma das modalidades previstas no inciso III do caput, ficam assegurados aos devedores com dívida total, sem reduções, inferior igual ou superior a R\$ 15.000.000,00 (quinze milhões de reais):

I - pagamento à vista e em espécie de, no mínimo, sete inteiros e cinco décimos do valor da dívida consolidada, sem reduções, em vinte e quatro parcelas mensais e sucessivas e a liquidação do restante com a utilização de créditos de prejuízo fiscal e base de cálculo negativa da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido - CSLL ou com outros créditos próprios relativos aos tributos administrados pela Secretaria da Receita Federal do Brasil e da PGFN com a possibilidade de pagamento, em espécie, de eventual saldo remanescente em até sessenta prestações adicionais, vencíveis a partir do mês seguinte ao do pagamento à vista;

II –

III - pagamento da dívida consolidada em até duzentas e quarenta prestações mensais e sucessivas com redução de setenta por cento, nos juros, em até duzentas prestações, mensais e sucessivas, com redução de oitenta por cento dos juros de mora e em cento e oitenta mensais e sucessivas com redução de noventa por cento dos juros de mora.

a). parcelado em até duzentas e quarenta parcelas mensais e sucessivas, vencíveis a partir de janeiro de 2019, com redução de setenta por cento dos juros de mora e de quarenta por cento das multas de mora, de ofício ou isoladas;

.....

b) ou parcelado em até duzentas parcelas mensais e sucessivas, vencíveis a partir de janeiro de 2018, com redução de oitenta por cento dos juros de mora e de vinte e cinco por cento das multas de mora;

c) ou parcelado em até cento e oitenta parcelas mensais e sucessivas, vencíveis a partir de janeiro de 2018, com redução de noventa por cento dos juros de mora de ofício ou isoladas, sendo cada parcela calculada com base no valor correspondente a um por cento da receita bruta da pessoa jurídica, referente ao mês imediatamente anterior ao do pagamento, não podendo ser inferior a um cento e setenta e cinco avos do total da dívida consolidada.

d) abrangência dos débitos de natureza tributária e não tributária vencida até 30 de junho de 2018, inclusive aqueles objeto de parcelamentos anteriores rescindidos ou ativos, em discussão administrativa ou judicial, ou proveniente de lançamento de ofício efetuados após a publicação desta Lei, desde que o requerimento seja efetuado até 15 de dezembro.

Art. 37. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação e produzirá efeitos:

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

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

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

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator