

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 27, DE 2018
(proveniente da Medida Provisória nº 843, de 2018)

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

Seção I
Dos Requisitos Obrigatórios

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

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

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

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

§ 3º O disposto no caput não 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 e 11-C da Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, no art. 1º da Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, no regime especial de tributação de que trata o art. 56 da Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001, e na Lei nº 11.196, de 21 de novembro de 2005.

Seção V

Do Acompanhamento do Programa

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Seção VI

Das Sanções Administrativas

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

- I - cancelamento da habilitação com efeitos retroativos;
- II - suspensão da habilitação; ou
- III - multa de até dois por cento sobre o faturamento apurado no mês anterior à prática da infração.

Art. 16. A penalidade de cancelamento da habilitação:

- I - poderá ser aplicada nas hipóteses de:
 - a) descumprimento do requisito de que trata o inciso IV do caput do art. 10; ou
 - b) não realização do projeto de desenvolvimento e produção tecnológica de que trata o inciso III do caput do art. 9º; e
- II - implicará o recolhimento do valor equivalente ao IRPJ e à CSLL não recolhidos ou o estorno do prejuízo fiscal e da base de cálculo negativa de CSLL formados em função do benefício até o último dia útil do mês seguinte ao cancelamento da habilitação.

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

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

- I - verificação de não atendimento, pela empresa habilitada, da condição de que trata o §1º do art. 10; ou
- II - descumprimento, por mais de três meses consecutivos, de obrigação acessória de que trata o art. 18.

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

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

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

CAPÍTULO III

DO REGIME DE AUTOPEÇAS NÃO PRODUZIDAS

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

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

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

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

Seção I

Dos Conceitos

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

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

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

III - produtos automotivos:

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

b) ônibus;

c) caminhões;

d) tratores rodoviários para semirreboques;

e) chassis com motor, incluídos os com cabina;

f) reboques e semirreboques;

g) carrocerias e cabinas;

h) tratores agrícolas, colheitadeiras e máquinas agrícolas autopropulsadas;

i) máquinas rodoviárias autopropulsadas; e

j) autopeças; e

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

Seção II

Dos Beneficiários

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

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

Seção III

Do Prazo e da Aplicação do Regime

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

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

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

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

I - ICTs;

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

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

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

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

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

Seção IV

Das Sanções Administrativas

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

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

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

CAPÍTULO IV

DISPOSIÇÕES FINAIS

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

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

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

Art. 30. A Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“**Art. 11-C.** As empresas referidas no § 1º do art. 1º, habilitadas nos termos do artigo 12, farão jus a crédito presumido do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, como resarcimento 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 resarcimento, conforme ato do Poder Executivo.

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

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

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

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

II –

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

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

.....

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

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

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

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

- I - a partir de 2022, quanto ao art. 2º;
- II - a partir de 1º de agosto de 2018, quanto aos art. 7º ao art. 19 e art. 27;
- III - a partir de 1º de janeiro de 2019, quanto aos art. 20 ao art. 26; e
- IV - na data de sua publicação, quanto aos demais artigos.

Sala da Comissão, 24 de outubro de 2018

Senador EDUARDO AMORIM
Presidente da Comissão