



# CONGRESSO NACIONAL

## VETO N° 40, DE 2018

Veto Parcial apostado ao Projeto de Lei de Conversão nº 27, de 2018 (oriundo da Medida Provisória nº 843, de 2018), que "Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil; institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística; dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas; e altera as Leis nºs 9.440, de 14 de março de 1997, 12.546, de 14 de dezembro de 2011, 10.865, de 30 de abril de 2004, 9.826, de 23 de agosto de 1999, 10.637, de 30 de dezembro de 2002, 8.383, de 30 de dezembro de 1991, e 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, e o Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967".

Mensagem nº 705 de 2018, na origem  
DOU de 11/12/2018

Protocolização na Presidência do SF: 12/12/2018  
Prazo no Congresso: 20/02/2019

**DOCUMENTOS:**

- Mensagem
- Autógrafo da matéria vetada

**PUBLICAÇÃO:** DCN de 20/12/2018



[Página da matéria](#)

# DISPOSITIVOS VETADOS

- § 3º do art. 11C da Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, com a redação dada pelo art. 30 do projeto
- § 7º do art. 11C da Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, com a redação dada pelo art. 30 do projeto
- § 2º do art. 2º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, com a redação dada pelo art. 31 do projeto
- inciso III do art. 3º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, com a redação dada pelo art. 31 do projeto
- alínea "n" do inciso VIII do "caput" do art. 8º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, com a redação dada pelo art. 31 do projeto
- inciso XV do "caput" do art. 8º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, com a redação dada pelo art. 31 do projeto
- inciso XXI do § 21 do art. 8º da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, com a redação dada pelo art. 32 do projeto
- § 14 do art. 7º do Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967, com a redação dada pelo art. 33 do projeto
- § 1º do art. 5º da Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, com a redação dada pelo art. 34 do projeto
- § 4º do art. 29 da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002, com a redação dada pelo art. 35 do projeto
- "caput" do art. 72 da Lei nº 8.383, de 30 de dezembro de 1991, com a redação dada pelo art. 36 do projeto
- "caput" do art. 1º da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, com a redação dada pelo art. 37 do projeto
- art. 38

Mensagem nº 705

Senhor Presidente do Senado Federal,

Comunico a Vossa Excelência que, nos termos do § 1º do art. 66 da Constituição, decidi vetar parcialmente, por inconstitucionalidade e contrariedade ao interesse público, o Projeto de Lei de Conversão nº 27, de 2018 (MP nº 843/18), que “Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil; institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística; dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas; e altera as Leis nºs 9.440, de 14 de março de 1997, 12.546, de 14 de dezembro de 2011, 10.865, de 30 de abril de 2004, 9.826, de 23 de agosto de 1999, 10.637, de 30 de dezembro de 2002, 8.383, de 30 de dezembro de 1991, e 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, e o Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967”.

Ouvido, o Ministério da Fazenda manifestou-se pelo veto aos seguintes dispositivos:

**§§ 3º e 7º do art. 11-C, da Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, alterados pelo art. 30 do projeto de lei de conversão**

“§ 3º O crédito presumido apurado nos termos do **caput** deste artigo somente poderá ser utilizado para compensação com tributos e contribuições administrados pela Secretaria da 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.”

“§ 7º As empresas de que trata o **caput** deste artigo 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 de contribuições administradas pela Secretaria da 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.”

**Razões dos vetos**

"Os dispositivos pretendem compensar o saldo apurado do benefício com todos os tributos administrados pela Receita Federal, inclusive com contribuições previdenciárias, num momento sensível em que se discute o elevado déficit da previdência. Além disso, essa compensação conflita com o art. 26-A da Lei nº 11.547, de 2007, com a redação dada pela Lei nº 13.670, de 2018. Ademais, o § 7º do referido art. 11-C pretende ampliar o prazo de utilização dos incentivos que, pela atual legislação, serão extintos em 2020, permitindo sua utilização até o prazo decadencial, o que revela-se contrário ao interesse público, merecendo a aposição do presente voto."

**§ 14 do art. 7º, do Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967, alterado pelo art. 33 do projeto de lei de conversão**

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

**Razões do veto**

"O dispositivo não dimensiona de forma clara a amplitude dos atos que seriam convalidados, podendo representar uma remissão dos eventuais créditos tributários constituídos, com impacto tributário não estimado e gerando insegurança jurídica a recomendar o presente voto."

**Arts. 34 e 35**

"Art. 34. O § 1º do art. 5º da Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, passa a vigorar com a seguinte redação:

'Art. 5º .....

§ 1º Os componentes, chassis, carroçarias, acessórios, partes e peças referidos no **caput** deste artigo, de origem estrangeira, serão desembaraçados com suspensão do IPI quando importados diretamente, por encomenda ou por conta e ordem do estabelecimento industrial.

.....' (NR)

Art. 35. O § 4º do art. 29 da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

'Art. 29. .....

.....

§ 4º 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 **caput** e o § 1º deste artigo serão desembaraçados com suspensão do IPI.

.....' (NR)"

### Razões dos vetos

"Os dispositivos afrontam o artigo 14 da Lei Complementar nº 101, de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), o artigo 116 da Lei nº 13.707, de 2018 (LDO-2019) e o artigo 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT)."

### Arts. 36 e 37

"Art. 36. O **caput** do art. 72 da Lei nº 8.383, de 30 de dezembro de 1991, passa a vigorar com a seguinte redação:

'Art. 72. Ficam isentas do IOF as operações de financiamento para a aquisição de automóveis de passageiros fabricados no território nacional de até 127 HP (cento e vinte e sete **horse-power**) de potência bruta, segundo a classificação normativa da **Society of Automotive Engineers** (SAE), e os veículos híbridos e elétricos, quando adquiridos por:

.....' (NR)

Art. 37. O **caput** do art. 1º da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

'Art. 1º Ficam isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) os automóveis de passageiros de fabricação nacional, equipados com motor de cilindrada não superior a 2.000 cm<sup>3</sup> (dois mil centímetros cúbicos), de, no mínimo, 4 (quatro) portas, inclusive a de acesso ao bagageiro, movidos a combustível de origem renovável, sistema reversível de combustão ou híbrido e elétricos, quando adquiridos por:

.....' (NR)"

### Razões dos vetos

"A aprovação de lei que crie ou amplie benefícios de natureza tributária sem o atendimento das condicionantes orçamentárias e financeiras contraria o interesse público. A propositura representa aumento significativo de concessão de benefício tributário e, por conseguinte, ampliação da renúncia de receita, sem atender as exigências do art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 2000 (LRF) e art. 113 do ADCT, prejudicando os atuais esforços de consolidação fiscal."

O Ministério da Fazenda, juntamente com a Advocacia-Geral da União, acrescentou veto aos seguintes dispositivos:

**Arts. 31, 32 e 38**

“Art. 31. A Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘Art. 2º .....

.....  
§ 2º O Poder Executivo poderá fixar o percentual de que trata o § 1º deste artigo entre 2% (dois por cento) e 5% (cinco por cento), 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. 8º .....

.....  
VIII - .....

.....  
n) 94.03;

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

.....’ (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. .....

.....  
XXI - 94.03.

.....’ (NR)”

"Art. 38. A empresa habilitada ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística nos termos do art. 9º desta Lei 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 entre 2% (dois por cento) e 5% (cinco por cento), desde que demonstrada a ocorrência de resíduo tributário que justifique o referido ressarcimento, conforme ato do Poder Executivo."

#### **Razões dos vetos**

"A aprovação de lei que crie ou amplie benefícios de natureza tributária sem o atendimento das condicionantes orçamentárias e financeiras contraria o interesse público. A propositura representa aumento significativo de concessão de benefício tributário e, por conseguinte, ampliação da renúncia de receita, sem atender as exigências do art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 2000 (LRF) e art. 113 do ADCT, preiudicando os atuais esforços de consolidação fiscal. Ademais, emendas do Legislativo apresentadas sobre a Medida original são autorizadas apenas se guardada a pertinência temática e se não resultarem em aumento de despesa, conforme o art. 63, inciso I da Constituição e a jurisprudência do Supremo Tribunal Federal."

Essas, Senhor Presidente, as razões que me levaram a vetar os dispositivos acima mencionados do projeto em causa, as quais ora submeto à elevada apreciação dos Senhores Membros do Congresso Nacional.

Brasília, 10 de dezembro de 2018.

Michel Temer

PROJETO A QUE SE REFERE O VETO:

Projeto de Lei de Conversão nº 27 de 2018\*  
(oriundo 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; dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas; e altera as Leis nºs 9.440, de 14 de março de 1997, 12.546, de 14 de dezembro de 2011, 10.865, de 30 de abril de 2004, 9.826, de 23 de agosto de 1999, 10.637, de 30 de dezembro de 2002, 8.383, de 30 de dezembro de 1991, e 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, e o Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967.

O Congresso Nacional decreta:

**CAPÍTULO I**  
**DOS REQUISITOS OBRIGATÓRIOS E DAS SANÇÕES ADMINISTRATIVAS PARA A COMERCIALIZAÇÃO E PARA 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** deste artigo 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** deste artigo será comprovado perante o 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** deste artigo não exime os veículos da obtenção prévia do Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito (CAT) e do código de marca-modelo-versão do veículo do 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 desta Lei 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** deste artigo, em, no mínimo, um ponto percentual.

§ 2º O somatório das reduções de alíquotas de que tratam os incisos I e II do **caput** deste artigo 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.

§ 4º Os veículos híbridos equipados com motor que utilize, alternativa ou simultaneamente, gasolina e álcool (**flexible fuel engine**) devem ter uma redução de, no mínimo, três pontos percentuais na alíquota do IPI em relação aos veículos convencionais, de classe e categoria similares, equipados com esse mesmo tipo de motor.

## 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 20% (vinte por cento) incidente sobre a receita decorrente da venda dos veículos de que trata o art. 1º desta Lei.

Parágrafo único. Na hipótese de veículos importados, a multa compensatória de que trata o **caput** deste artigo 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 desta Lei 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 desta Lei ensejará multa compensatória, nos seguintes valores:

I – R\$ 50,00 (cinquenta reais), para até 5% (cinco por cento), inclusive, menor que a meta estabelecida;

II – R\$ 90,00 (noventa reais), de 5% (cinco por cento), exclusive, até 10% (dez por cento), inclusive, menor que a meta estabelecida;

III – R\$ 270,00 (duzentos e setenta reais), de 10% (dez por cento), exclusive, até 15% (quinze por cento), inclusive, menor que a meta estabelecida;

IV – R\$ 360,00 (trezentos e sessenta reais), de 15% (quinze por cento), exclusive, até 20% (vinte por cento), inclusive, menor que a meta estabelecida; e

V – 20% (vinte por cento), exclusive, menor que a meta estabelecida e, a cada 5 (cinco) pontos percentuais, será acrescido o valor de que trata o inciso IV do **caput** deste artigo.

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

Parágrafo único. O somatório das multas compensatórias de que tratam os arts. 4º e 5º desta Lei está limitado a 20% (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 desta Lei.

## CAPÍTULO II

### DO PROGRAMA ROTA 2030 – MOBILIDADE E LOGÍSTICA

#### **Seção I**

##### **Dos Objetivos e das Diretrizes 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, de caminhões, de ônibus, de chassis com motor e de autopeças.

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

I – incremento da eficiência energética, do desempenho estrutural e da disponibilidade de tecnologias assistivas à direção dos veículos comercializados no País;

II – aumento dos investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação no País;

III – estímulo à produção de novas tecnologias e inovações, de acordo com as tendências tecnológicas globais;

IV – incremento da produtividade das indústrias para a mobilidade e logística;

V – promoção do uso de biocombustíveis e de formas alternativas de propulsão e valorização da matriz energética brasileira;

VI – garantia da capacitação técnica e da qualificação profissional no setor de mobilidade e logística; e

VII – garantia da expansão ou manutenção do emprego no setor de mobilidade e logística.

#### **Seção II**

##### **Das Modalidades de Habilitação ao 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 29 de dezembro de 2016, as autopeças ou os sistemas estratégicos para a produção dos veículos classificados nos referidos códigos da Tipi, conforme regulamento do Poder Executivo federal; ou

II – tenham projeto de desenvolvimento e produção tecnológica aprovado para a produção, no País, de novos produtos ou de novos modelos de produtos já existentes referidos no inciso I do **caput** deste artigo, 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 II do **caput** deste artigo compreenderá a pesquisa para o desenvolvimento de novos produtos ou de 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 II do **caput**, observado o disposto no § 2º deste artigo e conforme regulamento do Poder Executivo federal, as empresas que:

I – tenham em execução, na data de publicação da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, projeto de desenvolvimento e produção tecnológica para a instalação de novas plantas ou de projetos industriais;

II – tenham projeto de investimento nos termos dispostos 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 35.000 (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 35.000 (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 a mobilidade e logística de que tratam os incisos I e II do **caput** deste artigo 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 desta Lei, as habilitações vigentes serão consideradas canceladas e seus efeitos serão cessados, exceto quanto ao cumprimento dos compromissos assumidos.

### Seção III Dos Requisitos para a Habilitação

**Art. 10.** Para fins de habilitação ao 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 que está 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** deste artigo 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 Científica, Tecnológica 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 na 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 que 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 deste artigo, 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** deste artigo, 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 a mobilidade e logística, limitados ao montante equivalente a 20% (vinte por cento) do valor mínimo necessário para o cumprimento do requisito.

§ 6º O cumprimento dos requisitos de que trata este artigo será comprovado perante o 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 3 (três) anos, contados da utilização dos créditos de que trata esta Lei, 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** deste artigo serão iguais ou superiores àqueles estipulados, respectivamente, nos incisos I, II e III do **caput** do art. 1º desta Lei.

§ 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 30% (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, de pesquisa aplicada, de desenvolvimento experimental e de projetos estruturantes; e

II – desenvolvimento, abrangidas as atividades de desenvolvimento, de capacitação de fornecedores, de manufatura básica, de tecnologia industrial básica e de serviços de apoio técnico.

§ 1º A dedução de que trata o **caput** deste artigo não poderá exceder, em cada período de apuração, o valor do IRPJ e da CSLL devido 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 deste artigo:

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 deste artigo.

§ 3º A parcela apurada na forma do **caput** excedente ao limite de dedução previsto no § 1º deste artigo somente poderá ser deduzida do IRPJ e da CSLL devidos, respectivamente, em períodos de apuração subsequentes, e a dedução será limitada a 30% (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** deste artigo, a empresa poderá beneficiar-se de dedução adicional do IRPJ e da CSLL correspondente à

aplicação da alíquota e adicional do IRPJ e da alíquota da CSLL sobre até 15% (quinze por cento) incidentes sobre esses dispêndios, limitados a 45% (quarenta e cinco por cento) dos dispêndios de que trata o **caput** deste artigo.

§ 5º São considerados dispêndios estratégicos com pesquisa e desenvolvimento aqueles que atendam ao disposto no **caput** deste artigo 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) e para o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público (Pasep), da Contribuição para Financiamento da Seguridade Social (Cofins), do IRPJ e da CSLL.

**Art. 12.** Os benefícios fiscais de que trata o art. 11 desta Lei 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, nos arts. 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** deste artigo:

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

II – terá o prazo de 6 (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 deste artigo:

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.** Ficam criados 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, de compromissos, de condições e de obrigações acessórias previstos nesta Lei, 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 2% (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 desta Lei; ou

b) não realização do projeto de desenvolvimento e produção tecnológica de que trata o inciso II do **caput** do art. 9º desta Lei; e

II – implicará o recolhimento do valor equivalente ao IRPJ e à CSLL não recolhido 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 desta Lei; ou

II – descumprimento, por mais de 3 (três) meses consecutivos, de obrigação acessória de que trata o art. 18 desta Lei.

Parágrafo único. Ficará suspenso o usufruto dos benefícios de que trata esta Lei enquanto não forem 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 desta Lei poderá ser aplicada à empresa que descumprir obrigação acessória relativa ao Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística prevista nesta Lei, 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 desta Lei pelas empresas habilitadas no Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística enseja a aplicação das sanções previstas nos arts. 4º, 5º e 6º desta Lei.

### 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 desta Lei 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 objeto da isenção a que se refere o **caput** deste artigo por classificação fiscal na Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM).

#### Seção I Dos Conceitos

**Art. 22.** Para fins do disposto nos arts. 20 e 21 desta Lei, considera-se:

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

II – equivalente nacional: o produto intercambiável de mesma tecnologia ou que cumpre a mesma função;

III – produtos automotivos:

a) automóveis e veículos comerciais leves com até 1.500 kg (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** deste artigo, incluídas as destinadas ao mercado de reposição.

## Seção II Dos Beneficiários

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

Parágrafo único. Poderão habilitar-se a operar no regime tributário instituído no art. 20 desta Lei 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 desta Lei serão integralmente aplicados na industrialização dos produtos automotivos pelo prazo de 3 (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** deste artigo 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 desta Lei fica condicionada à realização, pela empresa habilitada, de dispêndios, no País, correspondentes ao montante equivalente à aplicação da alíquota de 2% (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 15 de maio de 1998, ou serviços sociais autônomos, que mantenham contrato de gestão com o governo federal e que 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** deste artigo, aplicam-se os §§ 4º e 6º do art. 10 desta Lei.

§ 2º Os dispêndios de que trata o **caput** deste artigo 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 desembarque 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 desta Lei, 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 desta Lei, até o pagamento da multa de que trata o § 2º deste artigo.

§ 2º Aplica-se multa de 100% (cem por cento) sobre a diferença entre o valor do dispêndio de que trata o **caput** do art. 25 desta Lei 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 Lei no prazo de 30 (trinta) dias, contado da data de sua publicação.

**Art. 29.** Os benefícios de que trata esta Lei poderão ser usufruídos pelo prazo de 5 (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 com as seguintes alterações:

“Art. 11-C. As empresas referidas no § 1º do art. 1º desta Lei, habilitadas nos termos do art. 12 desta Lei, 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 contemplam novos investimentos e pesquisa para o desenvolvimento de novos produtos ou de 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 art. 11-B desta Lei.

§ 1º Os novos projetos de que trata o **caput** deste artigo deverão ser apresentados até 30 de junho de 2020 e deverão 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 previstas no 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** deste artigo, multiplicado por:

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

II – 1,0 (um inteiro), do 13º (décimo terceiro) ao 48º (quadragésimo oitavo) mês de fruição do benefício;

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

§ 3º **O crédito presumido apurado nos termos do **caput** deste artigo somente poderá ser utilizado para compensação com tributos e contribuições administrados pela Secretaria da 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, 10% (dez por cento) do valor do crédito presumido apurado.

§ 5º O cumprimento dos requisitos apresentados nos §§ 1º e 4º deste artigo será comprovado perante o Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, que definirá os termos e os 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 3 (três) anos,

contados da utilização dos créditos de que trata este artigo, os resultados das auditorias relativas ao cumprimento dos requisitos referidos no § 5º deste artigo.

§ 7º As empresas de que trata o **caput** deste artigo 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 de contribuições administradas pela Secretaria da 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. 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.** A Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º .....

§ 2º O Poder Executivo poderá fixar o percentual de que trata o § 1º deste artigo entre 2% (dois por cento) e 5% (cinco por cento), 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 8º

VIII -

n) 94 03

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

.....”(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

XXI - 94.03.

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

“Art. 7º .....

.....  
§ 13. O tratamento tributário estabelecido no **caput** e nos §§ 4º e 9º deste artigo, aplicáveis às posições 8711 a 8714, estende-se aos quadriciclos e triciclos e às respectivas partes e peças, independentemente do código da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM).

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

“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 as respectivas partes e peças.”(NR)

**Art. 34.** O § 1º do art. 5º da Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 5º .....

.....  
§ 1º **Os componentes, chassis, carroçarias, acessórios, partes e peças referidos no **caput** deste artigo, de origem estrangeira, serão desembaraçados com suspensão do IPI quando importados diretamente, por encomenda ou por conta e ordem do estabelecimento industrial.**

”(NR)

**Art. 35.** O § 4º do art. 29 da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 29 .....

.....  
§ 4º **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 **caput** e o § 1º deste artigo serão desembaraçados com suspensão do IPI.**

”(NR)

**Art. 36.** O **caput** do art. 72 da Lei nº 8.383, de 30 de dezembro de 1991, passa a vigorar com a seguinte redação:

.....  
“Art. 72. **Ficam isentas do IOF as operações de financiamento para a aquisição de automóveis de passageiros fabricados no território nacional de até 127 HP (cento e vinte e sete **horse-power**) de potência bruta, segundo a classificação normativa da Society of Automotive Engineers (SAE), e os veículos híbridos e elétricos, quando adquiridos por:**

”(NR)

**Art. 37.** O **caput** do art. 1º da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º Ficam isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) os automóveis de passageiros de fabricação nacional, equipados com motor de cilindrada não superior a 2.000 cm<sup>3</sup> (dois mil centímetros cúbicos), de, no mínimo, 4 (quatro) portas, inclusive a de acesso ao bagageiro, movidos a combustível de origem renovável, sistema reversível de combustão ou híbrido e elétricos, quando adquiridos por:

.....”(NR)

**Art. 38.** A empresa habilitada ao Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística nos termos do art. 9º desta Lei 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 entre 2% (dois por cento) e 5% (cinco por cento), desde que demonstrada a ocorrência de resíduo tributário que justifique o referido resarcimento, conforme ato do Poder Executivo.

**Art. 39.** 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 arts. 7º a 19 e 27;  
III – a partir de 1º de janeiro de 2019, quanto aos arts. 20 a 26; e  
IV – na data de sua publicação, quanto aos demais artigos.

\*Dispositivos vetados em destaque