

Recebido em 13 / 11 / 2018  
Hora: 16:31

*Thiago Geovani Paes Ferreira*  
Mátricula: 20001 SLSF/SGM

Of. n. 1.190/2018/SGM-P

Brasília, 13 de novembro de 2018.

À Sua Excelência o Senhor  
Senador EUNÍCIO OLIVEIRA  
Presidente do Senado Federal

Assunto: **Comunica inexatidão em texto de autógrafos.**

Senhor Presidente,

Comunico a Vossa Excelência que foi verificada inexatidão no texto dos autógrafos do Projeto de Lei de Conversão nº 27, de 2018 (MPV 843/2018), 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”.

Assim, onde se lê:

“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 2% (dois por cento) para os veículos que atenderem a requisitos específicos de eficiência energética; e

II - até 1% (um por cento) 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, 1% (um por cento).



§ 2º O somatório das reduções de alíquotas de que tratam os incisos I e II do *caput* deste artigo fica limitado a 2% (dois por cento).

§ 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 (*flexibe fuel engine*) devem ter uma redução de, no mínimo, 3% (três por cento) na alíquota do IPI em relação aos veículos convencionais, de classe e categoria similares, equipados com esse mesmo tipo de motor.”

Leia-se:

“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 (*flexibe 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.”

Onde se lê:

“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 1% (um por cento), 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 de 1% (um por cento), exclusive, até 2% (dois por cento), 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 de 2% (dois por cento), exclusive, até 3% (três por cento), 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 de 3% (três por cento), exclusive, para cada ponto percentual maior que o consumo energético correspondente à meta de eficiência energética estabelecida, expressa em megajoules por quilômetro.”

Leia-se:

“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.”

Onde se lê:

“Art. 9º .....

§3º Poderão 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:

.....”

Leia-se:

“Art. 9º .....

§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:



E, onde se lê:

“Art. 30. A Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘Art. 11-C.....  
.....

§ 3º O crédito presumido apurado nos termos do *caput* deste artigo somente poderá ser utilizado para compensação com tributos e 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.

Leia-se:

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

‘Art. 11-C .....  
.....

§ 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.

Federal.

Solicito, nesses termos, correção dos autógrafos enviados ao Senado

Atenciosamente,

RODRIGO MAIA  
Presidente da Câmara dos Deputados

