

# COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

## PROJETO DE LEI Nº 1.770, DE 2011

Dispõe sobre a obrigatoriedade de as montadoras de veículos utilizarem, na fabricação de seus produtos, 70% de peças produzidas no Brasil.

**Autor:** Deputado VICENTINHO

**Relator:** Deputado JOÃO MAIA

## PARECER REFORMULADO

### I – RELATÓRIO

O projeto de lei em pauta estabelece um índice de nacionalização mínimo de 70% das peças na fabricação de veículos automotores no Brasil.

É concedido um prazo de dois anos para as montadoras se adaptarem ao índice de nacionalização mencionado.

O Poder Executivo deverá regulamentar a forma de fiscalização do cumprimento da norma e as penalidades por descumprimento.

Além desta Comissão, a matéria foi distribuída à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, estando sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões. Não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

## II – VOTO DO RELATOR

Os índices de nacionalização são instrumentos recorrentemente utilizados na experiência de política industrial brasileira.

Em muitas ocasiões em que tal instrumento é utilizado, como na lei de informática atual, coloca-se o índice de nacionalização como um critério para a concessão de um determinado incentivo fiscal. Assim, quem cumpre o índice, paga menos impostos.

Esta forma de utilização do instrumento garante que o incremento do índice de nacionalização não implicará aumento do preço do produto final ao consumidor.

A razão principal pela qual uma montadora prefere importar uma autopeça a nacionalizar sua produção é o custo maior da peça produzida nacionalmente em relação à importada. De outro lado, quando se concede um incentivo fiscal para a nacionalização, se está reduzindo o custo da peça nacional para a montadora. A montadora apenas achará que vale a pena nacionalizar se o valor do incentivo fiscal superar o diferencial de custo da peça nacional em relação à importada. E se isso ocorre e a nacionalização acontece, o custo da montadora estará menor, devendo repassar algo ao preço final ao consumidor na medida das elasticidades preço da demanda e da oferta. Quanto mais elástico, maior o repasse, pois uma redução de preços tende a gerar um incremento mais que proporcional na quantidade.

Assim, quando o índice de nacionalização é vinculado a um incentivo fiscal, o consumidor pelo menos não será lesado na forma de preços mais elevados. O custo da medida é integralmente de natureza fiscal. Agora, se o índice de nacionalização não tiver um correspondente incentivo fiscal, o preço do produto apresentará um aumento proporcional ao diferencial de custo peça importada/peça nacional.

De outro lado, o setor automotivo nacional constitui verdadeiro patrimônio da economia brasileira que deve ser preservado e incentivado.

Nesse contexto, destaco a iniciativa do governo federal a partir da Medida Provisória 563/2012, ora em discussão no Congresso, que define uma forma mais moderna de apoio ao setor automotivo baseada nos

dispêndios com atividades direta ou indiretamente ligadas ao processo de inovação e/ou incremento da produtividade. O nome dado ao programa de incentivo é INOVAR-AUTO, o que sinaliza de forma clara o seu foco na inovação.

Naquela proposição se colocam como passíveis de se tornarem créditos presumidos do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI, os dispêndios em

I - pesquisa;

II - desenvolvimento tecnológico;

III - inovação tecnológica;

IV - insumos estratégicos;

V - ferramentaria;

VI - recolhimentos ao Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - FNDCT na forma do regulamento; e

VII - capacitação de fornecedores.

Acredito que este apoio condicional a atividades voltadas à melhoria do processo produtivo se constitui na política industrial desejável para o país. Apenas faria o reparo dos itens IV da pouco clara noção de “insumos estratégicos” e V de “ferramentaria”, cuja conexão com o incremento da produtividade é pouco evidente.

Destaco de qualquer forma a importância do item VI, capacitação de fornecedores, que busca incentivar o transbordamento dos ganhos de produtividade das montadoras para outros elos da cadeia produtiva do setor automotivo.

A Medida Provisória também inclui como condições para habilitação ao INOVAR-AUTO:

a) atividades fabris e de infraestrutura de engenharia, diretamente ou por terceiros;

b) investimentos em pesquisa e desenvolvimento;

c) dispêndio em engenharia, tecnologia industrial básica e de desenvolvimento de fornecedores; e

d) adesão ao Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular - PBEV do Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO.

Mais uma vez se denota a ênfase nas atividades de inovação. Acredito, no entanto, que os itens “b” e “c” refletem de forma mais pertinente a ideia de trazer o foco do programa de apoio para as atividades de inovação, o que é menos claro para os itens “a” e “d”.

Destaca-se o requerimento de cumprimento de níveis mínimos de eficiência energética para se habilitar ao programa, o que constitui objetivo chave para a otimização do uso de combustível no país.

Sendo assim, acredito que o objetivo do Projeto de Lei 1.770, de 2011 do Deputado Vicentinho se encontra plenamente contemplado nos artigos 31 a 34 da Medida Provisória 563, de 2012.

Dessa forma, optei por oferecer substitutivo ao Projeto de Lei nº 1.770, de 2011, com base nos dispositivos acima citados da proposta do governo. Preservamos a grande parte da redação daquela Medida Provisória 563, de 2012, apenas fazendo alguns ajustes com base nos comentários procedidos ao longo deste voto.

Somos, portanto, pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 1.770, de 2011, na forma do Substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em            de            de 2012.

Deputado JOÃO MAIA  
Relator