

**PROJETO DE LEI N.º 10.590-A, DE 2018
(Do Poder Executivo)**

Mensagem nº 374/2018

Aviso nº 342/2018 - C. Civil

Dispõe sobre a utilização do saldo existente de créditos presumidos do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI pelas empresas que se habilitaram no Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores - Inovar-Auto com a finalidade de instalação no País de fábrica de veículos ou de novas plantas ou projetos industriais para a produção de novos veículos; tendo parecer da Comissão de Finanças e Tributação, pela adequação financeira e orçamentária deste e das emendas de nºs 1/2018 e 2/2019 apresentadas; e, no mérito, pela aprovação deste e pela rejeição das emendas de nºs 1/2018 e 2/2019 apresentadas (relator: DEP. SERGIO SOUZA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD); E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIAÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

**PUBLICAÇÃO DO PARECER DA
COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO
EMENDA ADITIVA Nº 1/2018**

Acrescente-se, onde couber, ao Projeto de Lei nº 10.590, de 2018, o seguinte artigo:

“Art. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código Nacional de Trânsito), passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘Art. 24.....

XVII – registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, com motor de combustão interna ou elétrico, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações.

.....’ (NR)

‘Art. 129-B. Os ciclomotores, com motor a combustão ou elétrico, deverão ser registrados em sistema de cadastro específico dos Municípios.’ (NR)

‘Art. 141.....

.....
III – acréscimo dos §§ 3º e 4º ao art. 141: “Art. 141.
.....
.....

§ 3º A autorização para conduzir ciclomotores ficará a cargo dos órgãos ou entidade de trânsito dos Municípios.

§ 4º Fica exigida a participação do candidato à obtenção de autorização para conduzir ciclomotores de, no mínimo, duas horas no curso teórico-técnico, presencial ou semipresencial, e três horas no curso de prática de direção veicular.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), dispunha, em seu art. 24, inciso XVII, ser competência dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, “registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações”.

O advento da Medida Provisória nº 673, de 2015, convertida na Lei nº 13.154, do mesmo ano, retirou a menção aos ciclomotores desse dispositivo, transferindo para os Estados a atribuição de registrar os ciclomotores, a exemplo do que já acontece com os demais veículos automotores.

Ocorre que existem ciclomotores, com motor a combustão ou elétrico, que se diferenciam dos demais pela potência reduzida e baixa velocidade de utilização. Equiparar tais veículos a motocicletas e motonetas, que possuem maior potência e alcançam velocidades mais elevadas, constitui, assim, uma medida insensata e, até mesmo, injusta, pois faz com que todos eles estejam sujeitos aos mesmos impostos e taxas.

A presente emenda mostra-se, pois, oportuna, tendo em vista reparar essa situação. Nos termos desta emenda, o Município retoma a atribuição de registro e licenciamento dos ciclomotores, ficando os demais veículos de duas rodas sob a competência estadual. Quando se compara ciclomotor com motocicletas, as diferenças são mais evidentes.

Assim, consideramos que o processo de formação para que o condutor obtenha autorização para conduzir ciclomotor deve ser diferenciado daquele exigido para o candidato à habilitação para conduzir motocicletas,, propomos a realização, fiscalização e controle do processo de formação de condutores de ciclomotores aos órgãos de trânsito municipais, com a exigência da participação do candidato de, no mínimo, duas horas no curso teórico-técnico e de três horas no curso de prática de direção antes da realização do exame.

Dante do exposto, peço a atenção do nobre relator ao acatamento da presente emenda.

Sala da Comissão, em 21 de agosto de 2018.

Deputado Cleber Verde
(PRB/MA)

EMENDA Nº 1/2019 AO PROJETO DE LEI Nº 10590/2018

Dispõe sobre a utilização do saldo existente de créditos presumidos do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI pelas empresas que se habilitaram no Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores - Inovar-Auto com a finalidade de instalação no País de fábrica de veículos ou de novas plantas ou projetos industriais para a produção de novos veículos.

Acrescente-se ao Projeto de Lei nº 10590, de 2018, onde couber, o seguinte artigo:

“Art. Xº. O art. 1º da Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, passa a vigorar com a seguinte redação:
art. 1º

.....
.....
§ 3º O crédito presumido poderá ser aproveitado em relação às saídas ocorridas até 31 de dezembro de 2025.

.....
.....” .

JUSTIFICAÇÃO

A Emenda proposta altera a Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, com o propósito de ampliar o prazo, de 31 de dezembro de 2020, por mais 05 (cinco) anos, ou seja, até 31 de dezembro de 2025, para a fruição do incentivo fiscal concedido aos empreendimentos industriais instalados na região Centro-Oeste.

A medida tem por objetivo assegurar a manutenção de competitividade das indústrias automotivas instaladas nas Regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste.

Os benefícios da política de descentralização do parque industrial automotivo são notórios. Conforme revelam os dados da Exposição de Motivos da MP 512, de 2010 (EM nº 175/MF / MIDC / MCT), a medida foi fundamental para diminuir as desigualdades econômicas entre as diferentes regiões do País, mediante a expansão regional da indústria automotiva, contribuindo igualmente com a redução da balança

comercial do setor automotivo. De outra parte, a exigência de contrapartidas aos incentivos outorgados permitiu a realização de investimentos significativos em pesquisa e desenvolvimento, o que tem gerado benefícios à população local das regiões em que plantas industriais foram instaladas.

Em consonância com tais propósitos, almeja-se a ampliação do prazo do prazo de fruição do crédito presumido de IPI instituído pelo art. 1º da Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, até a mesma data limite proposta para aproveitamento do crédito presumido assegurado pela Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, uma vez que ambos os incentivos foram concedidos a fim de atender aos mesmos objetivos. Tanto é assim que, originalmente, foram instituídos com prazo para término de fruição em 2010. Posteriormente, tiveram este prazo alterado para 2015 conjuntamente (Lei nº 12.218, de 30 de março de 2010). Mais tarde foram prorrogados até 2020 (Leis nºs. 12.407, de 19 de maio de 2011 e 12.973, 13 de maio de 2014).

Dessa forma, é imperativa a aplicação de tratamento isonômico em relação à nova prorrogação, que foi concedida exclusivamente para o benefício criado pela Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, até porque só assim as medidas atingirão as finalidades para as quais foram adotadas, quais sejam, os desenvolvimentos das regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste (redução das desigualdades regionais) e do setor automotivo.

**Deputado GLAUSTIN FOKUS
PSC/GO**

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei (PL) nº 10.590, de 2018, de autoria do Poder Executivo, tem como objetivo garantir às empresas que se habilitaram ao Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores (Inovar-Auto) o aproveitamento do saldo existente, em 31 de dezembro de 2017, de créditos presumidos do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI apurados em relação a veículos importados, que não puderam ser abatidos durante a vigência do referido Programa.

O aproveitamento desse saldo somente poderá ser realizado na apuração do IPI devido na saída de veículos fabricados pela empresa beneficiada, exceto em relação imposto relativo aos períodos de apuração compreendidos entre dezembro de 2017 e novembro de 2018. O prazo para esse aproveitamento é de cinco anos.

Segundo a Exposição de Motivos (EMI) nº 00030/2018 MDIC MF, que acompanhou o PL em análise, o Inovar-Auto foi responsável pela modernização do parque fabril brasileiro para montagem de veículos, com investimentos espalhados por unidades estabelecidas nos Estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Santa Catarina, Goiás e Paraná.

Segundo a EM, em face da crise econômica verificada nos últimos anos, que teria reduzido em quase 50% o mercado automotivo brasileiro, não teria sido possível às empresas que se engajaram no Inovar-Auto na modalidade “projeto de investimento” aproveitar os créditos presumidos de IPI apurados em relação a veículos importados, que seriam resarcidos às empresas, pelo Governo Federal, após o início da fabricação de automóveis no País.

A matéria foi distribuída às Comissões de Finanças e Tributação - CFT (Mérito e Art. 54, Regimento Interno da Câmara dos Deputados - RICD) e Constituição e Justiça e de Cidadania - CCJC (Art. 54 RICD), e tramita em regime de prioridade (Art. 151, II, RICD).

Foram apresentadas duas emendas nesta Comissão. A primeira, de autoria do Deputado Cleber Verde, altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código Nacional de Trânsito), para restabelecer

a competência dos Municípios para o registro e a fiscalização dos ciclomotores, com motor de combustão interna ou elétrico, transferida, segundo o Autor, para os Estados pela Medida Provisória nº 673, de 2015, convertida na Lei nº 13.154, de 30 de julho de 2015.

A segunda emenda, de autoria do Deputado Glaustin Fokus, altera a Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, para ampliar o prazo de aproveitamento do crédito presumido estabelecido na referida Lei, de modo a alcançar as saídas de veículos que venham a ocorrer até 31 de dezembro de 2025, medida que, segundo o autor, tem por objetivo manter a competitividade das indústrias automotivas instaladas nas Regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste.

É relatório.

II - VOTO do Relator

Adequação e compatibilidade orçamentária e financeira

No tocante ao exame do projeto de lei quanto à sua compatibilização e adequação com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual, conforme estabelece o art. 53, inciso II, combinado com o art. 32, inciso X, alínea “h”, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, vemos que o Projeto, assim como as emendas apresentadas, atende aos dispositivos legais que regem a matéria.

Em face do exposto, voto pela adequação orçamentária e financeira do Projeto de Lei nº 10.590, de 2018, e das emendas apresentadas nesta Comissão.

Mérito

No mérito, nosso voto é pela aprovação da matéria.

Como mencionado pelo Governo ao encaminhar o projeto de lei a esta Casa, o Inovar-Auto, instituído pelos arts. 40 a 44 da Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, foi muito importante para o setor automotivo nacional, sendo responsável por relevantes investimentos no País, da ordem de R\$ 7 bilhões, e pela melhora tecnológica dos automóveis aqui produzidos.

Outro aspecto importante é que a política industrial voltada para o setor automotivo tem sido responsável por uma salutar desconcentração regional do desenvolvimento brasileiro, com estabelecimentos de montadoras e autopeças localizados nos Estados do Amazonas (Amazonas Motocicletas Especiais, BMW, Dafra, Harley-Davidson, Honda, Haobao, Indian Motorcycle, Kasinski, Kawasaki, Traxx, Sundown, Suzuki e Yamaha), Bahia (Ford), Ceará (Troller), Goiás (CAOA Hyundai, John Deere, Suzuki e Mitsubishi), Minas Gerais (CNH New Holland, FCA, Iveco, XCMG e Mercedes-Benz), Paraná (FCA, Caterpillar, CNH New Holland, DAF, Audi, Nissan, Renault, VW e Volvo), Pernambuco (FCA), Rio de Janeiro (Nissan, Land Rover, MAN “VWCO” e PSA Peugeot-Citroën), Rio Grande do Sul (AGCO “Massey Ferguson”, Foton, Mahindra, Agrale, Chevrolet, Valtra, International e John Deere), Santa Catarina (BMW e Chevrolet), São Paulo (AGCO, Caterpillar, CNH New Holland, Chery, Ford, Chevrolet, Honda, Hyundai, Komatsu, Mercedes-Benz, Scania, Toyota, Valtra, VW, John Deere).¹

Segundo o regulamento do Inovar-Auto (Decreto nº 7.819, de 3 de outubro de 2012), o Programa não buscava apenas preservar as plantas produtoras de veículos, mas também incentivava o desenvolvimento local de insumos estratégicos, ferramentaria, pesquisa, inovação tecnológica, além da capacitação de fornecedores e da execução da engenharia industrial básica.

O Programa foi encerrado em 31 de dezembro de 2017, e, com a edição da Medida Provisória nº 843, de 2018, convertida na Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018, sucedido pelo Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, com objetivos semelhantes.

¹ <https://www.noticiasautomotivas.com.br/listas-de-montadoras-de-veiculos-por-estado-no-brasil/> Acesso 23-9-2019.

O Inovar-Auto deixou, todavia, um “esqueleto” para trás: o estoque de créditos presumidos não aproveitados pelas montadoras que acreditaram e investiram recursos no País, surpreendidas que foram pela recessão que nos abateu em 2015 e 2016 (retração do PIB de 3,15% e 2,93%, respectivamente) e pelo crescimento pífio que se seguiu em 2017 (de apenas 0,99%), último ano do programa. Essa retração econômica fez despencar o mercado interno de veículos, queda estimada em 50% pelo Governo, inviabilizando o aproveitamento de créditos presumidos da ordem de R\$ 1 bilhão, ainda segundo o Poder Executivo.

Aprovada a presente iniciativa, esse saldo poderá ser utilizado para abater o pagamento do IPI, liberando recursos para outros investimentos das montadoras, mas, especialmente, resgatando a credibilidade dos programas de incentivo à indústria automotora aqui estabelecida, em especial do Rota 2030 ora em andamento.

A melhoria nas condições de investimento no País, não somente no setor automotivo, é peça-chave para a retomada do crescimento econômico, com aumento do emprego e da renda. Parece-nos, então, que a medida que examinamos é acertada e merece nossa aprovação.

Quanto às suas emendas apresentadas, nada obstante as elevadas preocupações de seus autores, encaminhamos o voto pela rejeição.

A primeira emenda trata da determinação da competência para o registro e a fiscalização dos ciclomotores, com motor de combustão interna ou elétrico, mediante alteração do Código de Trânsito Nacional. Infelizmente, esse assunto não é da alçada desta CFT, cabendo, antes, à Comissão de Viação e Transportes tratar de matéria dessa ordem.

A segunda emenda trata de prorrogação de benefício fiscal relacionado com o setor automotivo. Na realidade, o crédito presumido do IPI criado pela Lei nº 9.826, de 1999, inicialmente previsto para vigorar até 31 de dezembro de 2010, vem sendo prorrogado desde então. No momento, está garantido seu aproveitamento até 31 de dezembro de 2020, por força da redação dada ao § 3º do art. 1º da referida Lei pela Lei nº 12.973, de 13 de maio de 2014.

Em princípio, não vemos problema quanto ao mérito da prorrogação proposta pela emenda em análise. Porém, tememos que a inclusão de um assunto com implicações federativas tão importantes (basta ver acima a lista de empreendimentos espalhados pelo País) possa inviabilizar a aprovação do presente projeto, lembrando que estamos apreciando um projeto que, por óbvio, tem anuênciam do Poder Executivo.

Assim, em função dos riscos dessa inclusão, parece aconselhável deixar o assunto para ser debatido em outra ocasião, até porque os referidos benefícios vêm sendo prorrogados periodicamente e ainda há um período de tempo confortável para sua revalidação, com aproveitamento garantido até o final de 2020.

Assim, por todo o exposto, **voto pela adequação orçamentária e financeira do Projeto de Lei nº 10.590, de 2018, e das emendas nºs 1/2018 e 2/2019 apresentadas nesta Comissão de Finanças e Tributação, e, no mérito, pela aprovação do PL 10.590/2018 e pela rejeição das emendas nºs 1/2018 e 2/2019 da CFT.**

Sala da Comissão, em 24 de outubro de 2019.

Deputado SERGIO SOUZA

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Finanças e Tributação, em reunião ordinária realizada hoje, concluiu unanimemente pela adequação financeira e orçamentária do Projeto de Lei nº 10.590/2018 e das emendas nºs 1/2018 e 2/2019 apresentadas na Comissão de Finanças e Tributação; e, no mérito, pela aprovação do PL nº 10.590/2018, e pela rejeição das emendas nºs 1/2018 e 2/2019 apresentadas na CFT, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Sergio Souza.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Sergio Souza - Presidente, Júlio Cesar e Vinicius Farah - Vice-Presidentes, Afonso Florence, Alê Silva, Denis Bezerra, Elias Vaz, Felipe Rigoni, Fernando Monteiro, Flávio Nogueira, Gil Cutrim, Glaustin Fokus, Gleisi Hoffmann, Hercílio Coelho Diniz, Lucas Redecker, Luis Miranda, Marreca Filho, Mauro Benevides Filho, Osires Damaso, Otto Alencar Filho, Paes Landim, Paulo Ganime, Sidney Leite, Walter Alves, Aliel Machado, Assis Carvalho, Bruna Furlan, Celso Maldaner, Charlles Evangelista, Christiane de Souza Yared, Christino Aureo, Dr. Frederico, Eduardo Cury, Evair Vieira de Melo, Fred Costa, Gilberto Nascimento, Laercio Oliveira, Lafayette de Andrade, Leda Sadala, Lucas Vergilio, Marcelo Moraes, Márcio Labre, Paula Belmonte, Paulo Azi e Santini.

Sala da Comissão, em 4 de dezembro de 2019.

Deputado SERGIO SOUZA
Presidente