

Emenda ao Projeto de Lei n. 6.903/2010

Altera o § 1º do art. 1º da Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, que dispõe sobre incentivos fiscais para desenvolvimento regional, altera a legislação do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, e dá outras providências.

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

“Art. 11-C.....

§ 7º O benefício de que trata este artigo não poderá ser superior ao valor adicional em relação à média do frete praticado pelo mercado em outras regiões do país.

I – o valor do frete de que trata este parágrafo será calculado com base na tabela do preço mínimo de frete divulgada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres.

.....

.....” (NR)

Art. O Art. 1º da Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.1º.....

.....

§ 6º O benefício de que trata este artigo não poderá ser superior ao valor adicional em relação à média do frete praticado pelo mercado em outras regiões do país.

I – o valor do frete de que trata este parágrafo será calculado com base na tabela do preço mínimo de frete divulgada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres.

.....

.....” (NR)



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexis Fonteyne

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219211725500>



LexEdit
CD219211725500

Art. Os benefícios fiscais de que tratam as Leis nº 9.440, de 14 de março de 1997 e nº 9.826, de 23 de agosto de 1999 somente poderão ser usufruídos até 31 de dezembro de 2025, ficando vedada sua prorrogação.

Justificação

Os benefícios fiscais de que tratam as Leis nº 9.440, de 14 de março de 1997 e nº 9.826, de 23 de agosto de 1999 cumpriram um propósito de descentralizar a produção automotiva do país, entretanto após 20 anos de existência e com mais 5 anos pela frente, a legislação se encontra defasada.

O perfil da produção automotiva brasileira se modificou e a competitividade da indústria está em jogo. Atualmente apenas três montadoras de veículos são recebedoras desses benefícios, sendo que duas recebem parcela de uma legislação e a outra montadora de uma outra legislação.

Temos um subsídio estatal da ordem de 11% do preço de venda ao cliente final, que acumulado com incentivos de ICMS ultrapassam os 20%. Claramente o estado brasileiro está gerando uma grande falha concorrencial, aumentando o custo para o contribuinte e aumentando o custo Brasil com esse benefício.

Apresento essa emenda a fim de garantir a continuidade da diferença do frete, mas ao mesmo tempo para reduzir essas distorções de mercado, trazendo um final para essa Lei e ampliando a competitividade geral da economia brasileira.

Destaco que não estamos mais falando aqui de incentivo ao desenvolvimento, uma vez que os investimentos já se pagaram, estamos tratando de que esse prazo foi mais do que o suficiente para qualquer bom administrador que originalmente possuía dez anos de incentivos compensar sua diferença logística aumentando a competitividade dessas unidades industriais.

Não é mais aceitável que o orçamento público seja o maior investidor de setores que globalmente já preveem esse volume de investimento para os lançamentos de seus produtos, em especial quando tratamos de projetos que não são estruturantes para o desenvolvimento regional e que dependerão, segundo seus recebedores, para sempre desses recursos públicos.

A busca pela eficiência deve nos guiar na formulação de políticas públicas.

Sala de Comissões, novembro de 2021.

Deputado Alexis Fonteyne (NOVO-SP)



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alexis Fonteyne
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219211725500>

