

## PROJETO DE LEI N° 6903 DE 2010 (Do Senhor Celso Maldaner)

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.

## **EMENDA N° (Do Sr. Vitor Lippi)**

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

“Art. 11-C.....

## § 20

| - .....

II – 1,0 (um inteiro), do 13º ao 24º mês de fruição do benefício;

III – 0,75 (setenta e cinco décimos), do 25º ao 36º mês de fruição do benefício;

IV – 0,50 (cinco décimos), do 37º ao 48º mês de fruição do benefício; e

V – 0,25 (vinte e cinco décimos), do 49º ao 60º mês de fruição do benefício.”

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

“Art.1 °.....

## § 1º .....

§ 2º crédito presumido do valor do IPI incidente nas saídas, do estabelecimento industrial, dos produtos referidos no caput, nacionais ou importados diretamente pelo beneficiário, corresponderá ao seguinte:

I – 32% (trinta e dois por cento), até o 12º mês de fruição do benefício;

II – 32% (trinta e dois por cento), do 13º ao 24º mês de fruição do benefício;



IV – 18% (dezoito por cento), do 37º ao 48º mês de fruição do benefício; e

V – 9% (nove por cento), do 49º ao 60º mês de fruição do benefício.”

## JUSTIFICAÇÃO

A competitividade e a previsibilidade no setor automotivo brasileiro permanecem ameaçadas pela concessão automática nos últimos 20 anos de benefícios fiscais exclusivamente a montadoras instaladas nas Regiões Nordeste e Centro-Oeste, que apesar de representarem menos de 20% das empresas do setor automotivo do país, gozam de 100% desses incentivos federais.

Esses benefícios afetam diretamente a competitividade das empresas instaladas em outras regiões do país, na medida em que possibilitam oferecer aos clientes produtos em condições de preço mais atrativas e ainda auferir melhor margem de lucro, que ao final representam efetivo ganho financeiro. Para se ter uma ideia da magnitude dos incentivos federais e estaduais oferecidos às empresas estabelecidas na região Nordeste, um veículo de altíssimo valor agregado produzido no Nordeste chega a São Paulo custando até 20% por cento menos em comparação com um veículo produzido na região Sudeste.

Da mesma forma, afetam a previsibilidade das empresas, que consideraram nos seus planos de investimento a extinção desses conforme previsão legal, mas que sempre acabam sendo surpreendidas pela sua renovação em período próximo à data de seu término.

A falta de isonomia tributária e a ausência de estabilidade nas regras, implicam diretamente no risco regulatório do país, com repercussão internacional, afetando a imagem e a atração de novos investimentos para o Brasil. Os ganhos expressivos de algumas poucas empresas nessas regiões incentivadas, que beiram R\$ 4 Bilhões anuais somente de incentivos federais, afastam a atração de investimentos e a respectiva geração de novos empregos e renda em todas as outras regiões do país.

A manutenção dos incentivos não faz sentido, uma vez que não assegura a conservação ou atração de novas montadoras, investimentos e geração de empregos nas regiões mencionadas, pelo contrário, mesmo tendo recebido cerca de R\$ 40 bilhões de incentivos nos últimos 20 anos a Ford anunciou recentemente o fechamento das suas operações produtivas no país.

Uma vez cumpridos os direitos e deveres entre as partes Governo e Empresas previstas no regime, é de se esperar que essa última alcance a sustentabilidade por próprios meios, portanto é desconexo imaginar que a manutenção dos investimentos e empregos dependa exclusivamente da sociedade através de novos gastos tributários não previstos inicialmente.

A sociedade não pode continuar refém de políticas de incentivo de longo prazo para garantir o desenvolvimento e a geração de emprego e renda, isso deve ocorrer naturalmente com a introdução de regras mais claras, previsibilidade, redução do custo Brasil e isonomia fiscal, em resumo políticas que assegurem condições justas de competitividade entre as empresas.

 Neste sentido, como medida para alcançarmos até 2025 condições justas de competitividade e previsibilidade para as empresas do setor automotivo brasileiro, para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD218662306800>

\* C D 2 1 8 6 6 2 3 0 6 8 0 0

independentemente da região onde estão instaladas, propomos, a partir de 2022, uma redução expressiva das benefícies previstas nas Leis nºs 9.440/97 e 9.826/99, portanto, peço o apoio do nobre relator no acolhimento da presente emenda.

Sala das Comissões, 08 de novembro de 2021.

Deputado **VITOR LIPPI**

Apresentação: 08/11/2021 22:16 - CFT  
EMC 2 CFT => PL 6903/2010  
EMC n.2



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Vitor Lippi  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD218662306800>



\* C D 2 1 8 6 6 2 3 0 6 8 0 0 \*