

**PROJETO DE LEI Nº                      DE                      DE 2021**

**(DO SR. VITOR LIPPI)**

Altera as Leis nº 9.440, de 14 de março de 1997 e 9.826, de 23 de agosto de 1999 para determinar redução gradual de incentivos fiscais.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 11-C .....

.....

§ 2º .....

.....

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.” (NR)

Art. 2º O Art. 1º da Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.1º.....

§ 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;

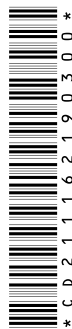
II – 32% (trinta e dois por cento), do 13º ao 24º mês de fruição do benefício;

III – 27% (vinte e sete por cento), do 25º ao 36º 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.”  
(NR)

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.



## JUSTIFICATIVA

A competitividade e a previsibilidade no setor automotivo brasileiro permanecem ameaçadas pela renovação quase que automática nos últimos 20 anos de benefícios fiscais exclusivamente a montadoras que compraram indústrias locais, que apesar de representarem aproximadamente 4 empresas do setor automotivo do país, gozam de mais de 70% de todos os incentivos federais concedidos ao setor.

Esses benefícios afetam diretamente a competitividade das empresas instaladas em sob outros regimes fiscais, na medida em que esse benefício possibilita que seja ofertado ao consumidor produtos em que quase não há incidência de impostos.

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 em uma dessas empresas chega a São Paulo custando até 20% por cento menos em comparação com um veículo produzido pelas outras empresas do setor, apenas pela não incidência dos impostos.

Da mesma forma, a constante renovação desses incentivos afeta a previsibilidade de todo um setor, que considera 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 dessas poucas empresas beiram R\$ 5 Bilhões anuais somente de incentivos federais e acabam afastando a atração de novos investimentos e a respectiva geração de novos empregos e renda em todo país.



A manutenção dos incentivos não faz mais sentido, uma vez que não assegura a conservação ou atração de novas montadoras, investimentos e geração de empregos, 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, incluindo da marca cearense Troller.

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 sem um prazo para seu fim e 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, propomos, a partir de 2022, uma redução do pacote de bondades previsto nas Leis nºs 9.440/97 e 9.826/99.

Desse modo, com a certeza da conveniência e oportunidade do presente projeto de lei, conclamo o apoio dos nobres Pares para a sua aprovação.

Sala das Sessões em      de      de 2021.

Deputado **VITOR LIPPI**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Vitor Lippi  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211162190300>

