

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº 1.833, DE 2019

Altera a Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018, para dispor sobre a aprimoração de benefícios relativos à importação de veículos no Brasil.

Autor: Deputado ALEXANDRE LEITE

Relator: Deputado LUIS MIRANDA

I - RELATÓRIO

O projeto em análise, de autoria do Deputado ALEXANDRE LEITE, altera a Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018, para aprimorar os benefícios relativos à importação de veículos no Brasil.

Segundo a justificativa do autor, o novo regime automotivo criado pela Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018, carece de aprimoramentos no que tange aos benefícios para a importação de veículos no Brasil. Bem assim, para que não criar óbices à importação:

(...) torna-se pertinente incluir dispositivo que assegure que a importação sem multa compensatória de veículos automotores por empresas sem o ato de registro de compromissos, prevista no art. 3º, fique limitada a 2 (duas) unidades da mesma marca/modelo/versão até um máximo de 20 (vinte) unidades por importador por ano.

Para mais, argumenta ser necessário incluir entre os beneficiários do Programa Rota 2030 “*as empresas importadoras de veículos classificados nos códigos 87.01 a 87.06 da Tipi, ou as autopeças ou sistemas estratégicos para a produção dos veículos classificados nesses códigos da Tipi*”.



O projeto tramita ordinariamente (art. 151, III, RICD), e está sujeito à apreciação conclusiva pelas Comissões (art. 24, II, RICD). A sua distribuição foi feita às Comissões de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços; Finanças e Tributação (mérito e art. 54 do RICD) e Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54 do RICD)

Em 15 de setembro de 2021, a Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços concluiu pela rejeição da matéria.

O projeto vem a esta Comissão de Finanças e Tributação para manifestação quanto à compatibilidade e adequação financeira e orçamentária e quanto ao mérito.

Transcorrido o prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Regimento Interno da Câmara dos Deputados (arts. 32, inciso X, alínea “h”; e 53, inciso II) e a Norma Interna da Comissão de Finanças e Tributação (NI/CFT) definem que o exame de compatibilidade ou adequação far-se-á por meio da análise da conformidade da proposição com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual. Além disso, a NI/CFT define que também nortearão a análise outras normas pertinentes à receita e despesa públicas. São consideradas como outras normas, especialmente, a Constituição Federal e a Lei de Responsabilidade Fiscal-LRF (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000).

O art. 1º, §1º, da NI/CFT define como compatível “a proposição que não conflita com as normas do plano plurianual, da lei de diretrizes orçamentárias, da lei orçamentária anual e das demais disposições legais em vigor” e como adequada “a proposição que se adapte, se ajuste ou esteja abrangida pelo plano plurianual, pela lei de diretrizes orçamentárias e pela lei orçamentária anual”.



O PL visa promover ajuste na Lei nº 13.755, de 2018 – derivada da conversão da Medida Provisória nº 843, de 2018. A citada Lei estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil; institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística; dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas; e altera as Leis nº 9.440, de 14 de março de 1997, 12.546, de 14 de dezembro de 2011, 10.865, de 30 de abril de 2004, 9.826, de 23 de agosto de 1999, 10.637, de 30 de dezembro de 2002, 8.383, de 30 de dezembro de 1991, e 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, e o Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967.

A alteração pretendida no art. 3º da Lei nº 13.755, de 2018, prevê que a *“importação sem o acréscimo da multa compensatória prevista no caput de veículos automotores por empresas sem o ato de registro de compromissos fica limitada a 2 (duas) unidades da mesma marca/modelo/versão até um máximo de 20 (vinte) unidades por importador por ano”*. Portanto, a alteração pretende permitir que empresas nas situações descritas não sejam oneradas por multa quando não importarem de modo irregular mais de vinte veículos por ano.

Já a modificação ao art. 9º da Lei nº 13.755, de 2018, busca inserir os importadores entre os beneficiados pelos incentivos tributários associados ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística.

O projeto sob análise promove impacto no orçamento da União, sob a forma de renúncia de receita, devendo a tramitação da proposição subordinar-se aos ditames do art. 14 da LRF, da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO), e do art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias da Constituição Federal.

O art. 14 da LRF exige estar a proposição acompanhada de estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, bem como atender o disposto na LDO e a pelo menos uma de duas condições alternativas. Uma condição é que o proponente demonstre que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária e que não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo próprio da LDO. Outra condição, alternativa, é que a proposição

* C D 2 2 5 4 3 6 0 6 3 0 0 *



esteja acompanhada de medidas de compensação, no período mencionado, por meio do aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, da ampliação de base de cálculo ou da majoração ou criação de tributo ou contribuição, podendo o benefício entrar em vigor apenas quando implantadas tais medidas.

No mesmo sentido, a LDO 2022 estabelece que as proposições que tratem de renúncia de receita devem estar acompanhadas da estimativa de impacto orçamentário e financeiro no exercício em que devam entrar em vigor e nos dois exercícios subsequentes (art. 124 da LDO) e, alternativamente, demonstrar que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da Lei Orçamentária; ou fazer-se acompanhar de medida compensatória que anule o efeito da renúncia no resultado primário, por meio de aumento de receita corrente ou redução de despesa (art. 125 da LDO).

Por fim, e não menos relevante, cumpre destacar que com a promulgação da Emenda Constitucional nº 95, de 2016, foi conferido status constitucional às disposições previstas na LRF e na LDO, as quais têm orientado o exame de adequação orçamentária e financeira por parte desta Comissão. Nesse sentido, o art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT) reforçou o controle sobre alterações legislativas geradoras de impacto orçamentário, ao estabelecer que a proposição legislativa que crie ou altere despesa obrigatória ou renúncia de receita deverá ser acompanhada da estimativa do seu impacto orçamentário e financeiro.

O projeto se encontra apoiado em renúncia de receitas da União. Logo promove impacto fiscal, cujo montante não se acha devidamente explicitado e compensado. Em face desse aspecto, restam desatendidas as exigências e condições estabelecidas pelos dispositivos constitucionais e infraconstitucionais anteriormente citados, tornando-se forçoso reconhecer que a matéria em exame não se mostra adequada e compatível sob a ótica orçamentária e financeira.

Para atender as normas vigentes, propomos emenda de adequação para determinar que, nos termos do que dispõe a LRF, o Executivo estime a renúncia e promova as devidas compensações.



Feitas essas considerações, somos pela compatibilidade e pela adequação orçamentária e financeira do Projeto de Lei 1.833 de 2019, desde que acolhida a emenda de adequação nº 01.

Quanto ao mérito, tem-se que, nos termos do art. 7º da Lei 13.755, de 10 de dezembro de 2018, o Programa Rota 2030 tem “*o objetivo de apoiar o desenvolvimento tecnológico, a competitividade, a inovação, a segurança veicular, a proteção ao meio ambiente, a eficiência energética e a qualidade de automóveis, de caminhões, de ônibus, de chassis com motor e de autopeça*”. Bem assim, as alterações aqui defendidas farão com que o escopo deste programa seja mais plenamente realizado.

Apesar da virtude da proposição, é necessário fazer algumas adaptações às alterações pretendidas para que as mesmas atinjam seu objetivo. No que tange ao patamar mínimo de importações irregulares para que haja incidência da multa (art. 3º da Lei 13.755), não há porque colocar um patamar mínimo. Se a multa só pode ser aplicada quando importado mais de vinte veículos por ano, não tem como aplicar multa quando se importa menos de dois.

A modificação a ser realizada no art. 9º, que intenta incluir os importadores entre os que podem se habilitar no programa, só surtirá efeito se o termo “importar” esteja presente, visto que comercializar é diferente de importar.

Para corrigir essas pequenas falhas, apresentou-se substitutivo para que, além de atingir o fulcro da proposta aqui analisada, se atenda também os requisitos técnicos e orçamentários.

Em face do exposto, votamos:

a) pela **compatibilidade** e pela **adequação orçamentária e financeira** do Projeto de Lei nº 1833, de 2019, **na forma do substitutivo** apresentado;

b) no mérito, pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 1833, de 2019, **na forma do substitutivo** apresentado.



Sala da Comissão, em de de 2022.

Deputado LUIS MIRANDA
Relator

2022-5418



COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1833, DE 2019

Altera a Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018, para aprimorar o Programa Rota 2030, quanto à importação de veículos no Brasil.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018, para aprimorar o Programa Rota 2030, quanto à importação de veículos no Brasil.

Art. 2º A Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 3º.....

§ 1º Na hipótese de veículos importados, a multa compensatória de que trata o caput deste artigo incidirá, no momento da importação, sobre o valor aduaneiro acrescido dos tributos incidentes na nacionalização.

§ 2º A incidência da multa compensatória prevista no **caput** só poderá ocorrer quando ultrapassado o limite global anual de 20 (vinte) veículos do mesmo modelo importados”. (NR)

“Art. 9º.....

I – produzam, no País, ou importem os veículos classificados nos códigos 87.01 a 87.06 da Tipi, aprovada pelo Decreto nº 8.950, de 29 de dezembro de 2016, as autopeças ou os sistemas estratégicos para a produção dos veículos classificados nos referidos códigos da Tipi, conforme regulamento do Poder Executivo federal;

.....”(NR)

“Art. 29-A Para fins do que dispõe o art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 04 de maio de 2000, o Poder Executivo federal estimará o montante da renúncia fiscal e promoverá as devidas compensações.”

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



Sala da Comissão, em de de 2022.

Deputado LUIS MIRANDA
Relator

2022-5418

