

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

(Do Sr. CARLOS CHIODINI)

Altera a Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018, que 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.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O § 1º do artigo 21 da Lei 13.755, de 10 de dezembro de 2018, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art.21.....

.....
§ 1º O beneficiário do regime tributário de isenção disposto no caput ou de redução do Imposto de Importação para os produtos a que se refere o art. 20 poderá realizar a importação diretamente ou por intermédio de pessoa jurídica importadora, por sua conta e ordem e por encomenda.” (NR)

Art. 2º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 13.755, de 2018, instituiu o regime tributário de autopeças não produzidas para estabelecer uma política industrial de fomento ao setor automotivo brasileiro, pelo adensamento da cadeia produtiva de autopeças e absorção de novas tecnologias aos veículos produzidos no Brasil. Para tanto, os artigos 20 e 21 da referida lei preveem extensa lista de produtos com o objetivo de assegurar o ingresso destas peças com aproveitamento de benefício fiscal.

A política se fundamenta no Acordo sobre a Política Automotiva Comum entre a Argentina e o Brasil nº 14, internalizado na legislação brasileira pelo Decreto nº 60, de 1991, que foi prorrogado e atualizado em diversas versões até o texto atual, referente ao 44º Protocolo Adicional ao ACE 14.

Em razão da Lei 13.755/2018, há duas políticas em curso no Brasil com benefícios à importação de autopeças: um regime de isenção do Imposto de Importação, regulamentado pela Resolução Camex nº 102/2018, e um regime de redução do imposto de importação, regulamentado pelos artigos 1º e 2º da Resolução Gecex nº 23/2019.

Ambos os regimes tributários ocupam relevante papel no fomento à competitividade brasileira no setor automotivo e consistem em iniciativas necessárias ao desenvolvimento econômico do País. No entanto, o desenho normativo da concomitância entre as políticas merece reformas.

O §1º do art. 21 da Lei 13.755/2018 meritoriamente incluiu a previsão das operações de importação realizadas por empresas do setor automotivo por meio da intermediação de terceiros (tradings) pela operação de importação por conta e ordem. No entanto, a ausência de dispositivo legal semelhante autorizando o aproveitamento do benefício de redução do Imposto de Importação em operações intermediadas por pessoas jurídicas importou em significativas perdas, uma vez que apenas as operações de isenção contam com tal garantia.



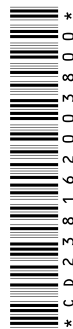
Por essa razão, a legislação atual autoriza apenas aos importadores de produtos isentos a hipótese de realizar suas operações na modalidade de conta e ordem, mas aos produtos que gozam da redução do imposto de importação, é limitada a hipótese de importação direta, o que restringe sobremaneira a liberalidade de planejamento das empresas do setor.

A importação por conta e ordem é uma modalidade de importação indireta na qual uma empresa especializada em operações de comércio exterior (trading) executa em nome do adquirente as operações necessárias para nacionalização de um determinado bem. As tradings realizam um papel importante quando substituem, especialmente, na parte burocrática, a interveniência direta do adquirente do bem, que na maioria das vezes, não possui a expertise necessária para documentar e executar os aspectos legais e logísticos de uma importação ou exportação. Nesta modalidade, os custos tributários e de nacionalização correm por conta do adquirente e a trading é remunerada pelos serviços prestados.

No mundo de produção globalizada, dificilmente há produção de 100% das autopeças, partes e componentes utilizados no processo industrial pelo setor automotivo. Neste contexto, a importação por conta e ordem se revela indispensável para simplificar e agilizar a nacionalização destes insumos.

Além disso, a importação por conta e ordem colabora para manter a adequação dos níveis de estoques das autopeças, partes e componentes, tanto para os que serão utilizados na produção, quanto para aqueles que serão destinados à manutenção dos veículos produzidos.

O objetivo da alteração é introduzir, sem promover ampla modificação textual, a disposição legal acerca do regime de autopeças não produzidas para abranger o benefício fiscal de redução do Imposto de Importação, bem como a inclusão de operação de importação por encomenda entre as modalidades de intermediação que resguardam o aproveitamento do benefício.



A alteração restrita ao §1º deve-se a duas justificativas. Em primeiro lugar, busca-se restringir as alterações a um dispositivo para evitar a desnaturação do texto do regime tributário, o que acarretaria maior complexidade a sua interpretação. Em segundo, a redação do art. 21 obsta a mera inclusão da expressão “redução” para inserir o regime de redução do Imposto de Importação na disciplina legal de autopeças não produzidas.

Ocorre que o caput do dispositivo assegura a concessão de isenção do imposto de importação em hipóteses específicas e produtos listados pelo anexo X do Decreto nº 9.557, de 2018. No entanto, a redução do imposto de importação para operações de importação com autopeças não produzidas é condicionada a validação em pleito submetido à Câmara de Comércio Exterior (Camex) e sujeito à verificação de produção nacional. Portanto, diferente da isenção, a redução requer um procedimento adicional, que importa em contradição com redação que assegure sua concessão, restando incompatível com a mera inclusão no caput do art. 21.

Por fim, a escolha por alterar a ordem da expressão “por intermédio de pessoa jurídica importadora” visa preservar a boa técnica legislativa, assegurando o correto paralelismo entre a importação direta e a importação intermediada, descritas em seguida as hipóteses de intermediação.

Sala das Sessões, em de de 2023.

Deputado CARLOS CHIODINI

