

COMISSÃO DE INTEGRAÇÃO NACIONAL E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4.003, DE 2021

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.

Autor: Deputado VITOR LIPPI

Relator: Deputado PADOVANI

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 4003, de 2021, visa a promover uma redução gradual de incentivos fiscais para parte das empresas do setor automotivo instaladas nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste.

Para tanto, altera a Lei nº 9.440, de 1997 – que estabelece incentivos fiscais para o desenvolvimento regional - a fim de antecipar a redução do incentivo na forma de crédito presumido do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para as montadoras e fabricantes de veículos instaladas nessas regiões e que invistam em pesquisa e desenvolvimento.

Ademais, altera o art. 1º, §2º da Lei nº 9.826, de 1999, que prevê, para empreendimentos industriais instalados nas áreas de atuação da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia - SUDAM e Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE, crédito presumido de 32% do IPI na saída de veículos para transporte de dez pessoas ou mais, ou de mercadorias. Conforme o texto da proposição, esses benefícios devem ser reduzidos paulatinamente a partir dos 24 meses de fruição do benefício, deixando de existir ao final de sessenta meses.



A proposição tramita em caráter conclusivo e foi distribuída para esta Comissão e para as Comissões de Desenvolvimento Econômico, de Indústria e Comércio e Serviços; de Finanças e Tributação (mérito e art. 54, RICD) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54, RICD).

Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Chega, para análise desta Comissão, o Projeto de Lei nº 4003, de 2021, que visa à redução gradual de incentivos fiscais para parte das empresas do setor automotivo instaladas nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste.

Para tanto, altera a Lei nº 9.440, de 1997 – que estabelece incentivos fiscais para o desenvolvimento regional - a fim de antecipar a redução do incentivo na forma de crédito presumido do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para as montadoras e fabricantes de veículos instaladas nessas regiões e que invistam em pesquisa e desenvolvimento.

Ademais, altera o art. 1º, §2º da Lei nº 9.826, de 1999, que prevê, para empreendimentos industriais instalados nas áreas de atuação da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia - SUDAM e Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE, crédito presumido de 32% do IPI na saída de veículos para transporte de dez pessoas ou mais, ou de mercadorias. Conforme o texto da proposição, esses benefícios devem ser reduzidos paulatinamente a partir dos 24 meses de fruição do benefício, deixando de existir ao final de sessenta meses.

A proposta é louvável. Esta mesma Casa legislativa vem demonstrando justificada preocupação com a qualificação dos incentivos governamentais dados por meio de gastos tributários, em respeito ao contribuinte brasileiro.



Merece destaque, nesse sentido, a aprovação da Emenda Constitucional nº109, de 15 de março de 2021, que dispôs que o Presidente da República encaminhe ao Congresso Nacional plano de redução gradual de incentivos e benefícios fiscais de natureza tributária, de ao menos 10% ao ano. Prevê, ainda, que uma lei complementar deverá tratar de critérios mínimos para a concessão de incentivos tributários. Estas disposições não foram revogadas pelo texto do novo regime fiscal também recentemente aprovado por esta Casa legislativa (PLP nº 93/2023).

Tecnicamente, a eliminação dos benefícios tributários justifica-se pela redução da complexidade tributária, que reduz a produtividade da economia brasileira e, portanto, a sua capacidade de gerar bens e serviços para o conjunto da população. Segundo o recente ranking Global Business Complexity Index, elaborado pela consultoria internacional em serviços administrativos TMF Group, o Brasil é o terceiro país com a maior complexidade tributária e financeira do mundo¹.

Esse ônus para a economia brasileira é injustificável, pelo fato de que diversas avaliações de impacto têm demonstrado o fracasso desses gastos tributários em atingir o seu objetivo – o de reduzir as desigualdades regionais.

Assim, o trabalho de Azzoni e Silveira Neto (2013)², por exemplo, mostrou que políticas de incentivo regionalmente direcionadas custavam mais caro e reduziam menos a desigualdade regional do que o bolsa-família.

Em outras palavras, seria mais vantajoso para os pobres das regiões Norte e Nordeste redistribuir diretamente a eles a renda, usando como fonte de recursos orçamentários a arrecadação proveniente da instalação de fábricas mais produtivas em regiões não incentivadas. Empregar gasto tributário para atrair investimento produtivo equivale a tirar dinheiro dos pobres das regiões ricas para entregar aos ricos das regiões pobres.

1 Disponível em: <https://exame.abril.com.br/negocios/dino/brasil-e-o-terceiro-pais-mais-complexo-para-sefazer-negocios/>

2 Disponível em: <https://ipcig.org/sites/default/files/pub/pt-br/IPCOnePager229.pdf>



Se o emprego de incentivos tributários regionais em geral já exige cuidado redobrado, a sua focalização setorial na indústria automotiva revela-se ainda mais problemática. O setor automotivo é há décadas o mais protegido da economia brasileira. Para efeito de comparação, estudo do Grupo de Indústria e Competitividade da Universidade Federal do Rio de Janeiro calculou a sua “proteção efetiva” – que considera também a taxa de concorrência importados e de insumos produtivos – em 127,2%, contra 26% da média de setores analisados em 2014³. Apesar disso, “os modelos produzidos no Brasil têm um mercado restrito, são exclusivos e possuem baixa tecnologia embarcada, além de os preços dos veículos no país serem um dos mais altos do mundo, o que impede que o país seja competitivo no mercado internacional”⁴.

A redução gradual desses incentivos poderá, em princípio, ser compensada de outras políticas, mais criteriosas e eficazes. Há outros instrumentos para a redução das desigualdades regionais além de benefícios tributários, como aliás indica o rol não exaustivo do §2º do art. 43 do texto constitucional: “Os incentivos regionais compreenderão, **além de outros**, na forma da lei [...]”.

Ante o exposto, voto pela **aprovação** do Projeto de Lei nº4.003, de 2021, no âmbito desta Comissão.

Sala da Comissão, em de de 2023.

Deputado PADOVANI

Relator

2023-7814

3 Cf. CASTILHO, Marta (coord.). A Estrutura Recente da Proteção Nominal Efetiva no Brasil. Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), abril de 2015. Disponível em: https://www.ie.ufrj.br/images/IE/grupos/GIC/publica%C3%A7%C3%B5es/2014.%20Castilho%20et%20al._Estrutura%20recente%20da%20prote%C3%A7%C3%A3o%20nominal%20e%20efetiva%20no%20BR.pdf

4 LIMA, Wallace Moreira. O Brasil e a Cadeia Automobilística: uma avaliação das políticas públicas para maior produtividade e integração internacional entre os anos 1990 e 2014. p. 87. In: Cadeias Globais de Valor, Políticas Públicas e Desenvolvimento. Brasília: Ipea, 2017. Disponível em: https://portalantigo.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/171011_cadeias_globais_cap12.pdf

