

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

PROJETO DE LEI N° 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 (PSDB-SP)

Relator: Deputado Saulo Pedroso (PSD-SP)

I – RELATÓRIO:

O Projeto de Lei nº 4.003, de 2021, de autoria do Deputado Vitor Lippi, pretende estabelecer redução gradual de incentivos fiscais para parte das empresas do setor automotivo instaladas nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste.

A proposta visa alterar a Lei nº 9.440, de 1997, que estabelece incentivos fiscais para o desenvolvimento regional, com o objetivo de antecipar às empresas montadoras e fabricantes de veículos instaladas nessas regiões e que invistam em pesquisa e desenvolvimento, a redução paulatina do incentivo, na forma do crédito presumido¹ do IPI, conforme abaixo:

- a) 1,0 (um inteiro), do 13º ao 24º mês de fruição do benefício;
- b) 0,75 (setenta e cinco décimos), do 25º ao 36º mês de fruição do benefício;

¹ "Crédito Presumido" é caracterizado por uma possibilidade de desconto, na base de cálculo ou na apuração do tributo devido sobre as operações tributáveis. O crédito presumido de IPI é um benefício fiscal concedido como forma de resarcimento pelas contribuições devidas sobre matéria-prima e insumos adquiridos internamente, com o intuito de incentivar as exportações.



* C D 2 4 3 4 0 3 6 9 0 9 0 0 *

- c) 0,50 (cinco décimos), do 37º ao 48º mês de fruição do benefício;
e
- d) 0,25 (vinte e cinco décimos), do 49º ao 60º mês de fruição do benefício.

Agregue-se a isso a proposta de alteração 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, nacionais ou importados, conforme abaixo:

- a) 32% (trinta e dois por cento), até o 12º mês de fruição do benefício;
- b) 32% (trinta e dois por cento), do 13º ao 24º mês de fruição do benefício;
- c) 27% (vinte e sete por cento), do 25º ao 36º mês de fruição do benefício;
- d) 9% (nove por cento), do 49º ao 60º mês de fruição do benefício.

O PL percorre o seguinte trâmite: à CINDRE, à CFT, à CDE e à CCJC.

O autor justifica a sua proposição mencionando que 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.

Encerrado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas. Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR:

O setor automotivo foi beneficiário de diversos programas de redução de carga fiscal desde o governo Juscelino Kubistchek, além de outras políticas de redução de tributos desde a década de 60 e 70, quando o



* C D 2 4 3 4 0 3 6 9 0 9 0 0 *

Governo criou o programa “Concessão de Benefícios Fiscais a Programas Especiais de Exportação”, que tinha, como destinatárias principais, as montadoras.

No governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso, os benefícios que as montadoras possuíam foram elevados, com redução de tributos incidentes sobre automóveis, além de um estímulo fiscal à instalação de fábricas nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste. Nessa época, a Ford instalou sua fábrica em Camaçari, na Bahia. No início de 2021, a Ford encerrou suas atividades no Brasil, o que prejudicou toda uma cadeia produtiva.

O primeiro governo Lula manteve a mesma política de descentralização de fabricação de automóveis, com redução de IPI em 2008, devido à crise financeira mundial. Outros programas lançados pelo Governo foram o Inovar Auto e em seguida o Rota 2030, sempre com concessão de incentivos fiscais.

Uma crítica que deve ser pontuada em relação ao benefício fiscal é a falta de transparência do valor efetivamente concedido às empresas. Ainda que haja exigência de contrapartida por parte das montadoras, seria muito difícil fiscalizar o valor em investimentos das empresas. Saliente-se que é extremamente difícil verificar o retorno desse gasto indireto do governo, tendo em vista que os benefícios gerados são de difícil mensuração. Ademais, o Brasil não tem a tradição de avaliar políticas públicas.

Agregue-se a isso que, certamente, a carga tributária não seria elevada caso não houvesse tamanha perda na arrecadação, tanto pela sonegação como pelos benefícios fiscais, que raramente são repassados ao consumidor por meio de preços reduzidos. Ademais, tais benefícios fazem com que a empresa não se preocupe em ser mais eficiente, pois fica com ela os recursos dos incentivos fiscais, o que gera lucro sem investimento adicional.

Assim, diante do exposto, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.003, de 2021.

Sala da Comissão, em 11 de junho de 2024.



* C D 2 4 3 4 0 3 3 6 9 0 9 0 0 *

Deputado Saulo Pedroso
(PSD-SP)

Apresentação: 03/07/2024 14:09:18.743 -CDE
PRL 1 CDE => PL 4003/2021

PRL n.1



* C D 2 4 3 4 0 3 3 6 9 0 9 0 0 *



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD243403690900>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Saulo Pedroso