

COMISSÃO DE INTEGRAÇÃO NACIONAL E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 270, DE 2023

Dispõe sobre Incentivos Fiscais para Empresas Automobilísticas nas Regiões Sul e Sudeste.

Autor: Deputado GERALDO MENDES

Relator: Deputado THIAGO DE JOALDO

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei Complementar nº 270/2023, de autoria do Deputado Geraldo Mendes, dispõe sobre a instituição de incentivos fiscais para empresas automobilísticas situadas nas regiões sudeste e sul do país.

Em sua justificativa, o autor argumenta que a isenção dessas empresas, quanto à incidência do IPI, PIS, Pasep e Cofins, provocaria um forte aumento na demanda, decorrente da redução dos seus preços finais. Assim, todos esses veículos teriam o mesmo tratamento já dispensado aos veículos 1.0, que são tributados de forma mais benéfica.

Destaca, ainda, que essa medida é consonante ao desenvolvimento nacional por promover a inclusão social e o bem de todos, ao permitir que os cidadãos possam adquirir veículos mais baratos.

O projeto foi distribuído às Comissões de Integração Nacional e Desenvolvimento Regional; Finanças e Tributação e de Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54 RICD).

Após a análise pelas Comissões, a proposição será objeto de apreciação pelo Plenário e seu regime de tramitação é prioridade, conforme o art. 24, inciso II e art. 151, inciso II, ambos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD).

O projeto não possui apensos.



É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A indústria automobilística é um dos principais motores da economia brasileira, respondendo por cerca de 2,5% do PIB e aproximadamente 20% do PIB industrial, com a sua cadeia produtiva empregando mais de 1,3 milhão de pessoas, segundo a Anfavea¹. Além disso, o setor é um propulsor de inovação com investimentos em pesquisa e desenvolvimento para veículos mais eficientes, sustentáveis e conectados.

O Brasil tem se destacado no desenvolvimento de tecnologias como o etanol e os motores flex, além de avançar em eletrificação e veículos híbridos. Evidencia-se o fato de que a área é responsável por uma fatia relevante das exportações brasileiras e de que seus investimentos geram um efeito cascata, impactando outros setores como o siderúrgico, petroquímico (plásticos e borracha), logístico e varejista, fortalecendo a economia.

Todavia, na composição do preço de um automóvel zero quilômetro no Brasil, os tributos correspondem, em média, a cerca de 40% do valor total pago, fazendo com que o consumidor se depare com preços muito superiores aos praticados em outros países para modelos iguais ou similares, assegurando ao país a façanha de possuir a maior carga tributária do segmento no mundo. Sob esse panorama, o setor automotivo nacional defende que a atual política industrial brasileira não é capaz de evitar a desindustrialização, o fechamento de empresas e o consequente desemprego.

Tendo em vista que mais de 90% dessa produção e estrutura encontram-se concentradas nas regiões Sudeste e Sul, que abrigam importantes polos industriais, a aprovação deste projeto representa um passo importante na direção de tentar ouvir o clamor popular de indignação sobre a carga tributária incidente sobre os veículos no Brasil. Essa realidade desperta profundo descontentamento entre os cidadãos, pois a aquisição de um veículo

¹ Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores). Anuário 2025 da Indústria Automobilística Brasileira. Disponível em https://anfavea.com.br/site/wp-content/uploads/2025/06/DIGITAL-ANUARIO-2025ALT.CAP_4_compressed.pdf. Acesso em 13Ago2025.



para muitos representa a conquista de independência, mobilidade e qualidade de vida. Então, essa proposta não apenas reduz a carga tributária, como também se coaduna com os objetivos constitucionais fundamentais de garantir o desenvolvimento nacional, amenizando a sensação de injustiça fiscal brasileira.

Quanto ao aspecto legal, é imperioso que o incentivo concedido respeite a sua função constitucional, estabelecendo critérios claros para autorizar a aludida isenção, delimitando no tempo e no espaço os tributos a serem isentados para que não haja insegurança jurídica na economia regional. Nessa esteira, a iniciativa legislativa é convergente tanto com o Código Tributário Nacional (Art. 176, § único)², que permite a isenção regional, como com os objetivos fundamentais da República e as competências tributárias previstas na Constituição³.

Ainda há que se considerar a compatibilidade da proposição com os diversos programas governamentais de incentivos fiscais ao setor automotivo como o Programa Mobilidade Verde e Inovação (Programa Mover), instituído pela Lei 14.902/2024, que revogou o antigo Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística (Lei 13.755, de 2018), e a Lei 9.440/1997 (Estabelece incentivos fiscais para o desenvolvimento regional) que contempla apenas as regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste.

Ressalta-se, ainda, que em diversos julgados, o STF⁴ manifestou-se no sentido de que a concessão do benefício da isenção fiscal é ato discricionário, fundado em juízo de conveniência e oportunidade do poder público, cujo controle é vedado ao Judiciário. Portanto, uma questão de política fiscal.

² CTN, Art. 176. A isenção, ainda quando prevista em contrato, é sempre decorrente de lei que especifique as condições e requisitos exigidos para a sua concessão, os tributos a que se aplica e, sendo caso, o prazo de sua duração.

Parágrafo único. **a isenção pode ser restrita a determinada região do território** da entidade tributante, em função de condições a ela peculiares.

³ Art. 151. É vedado à União:

I - instituir tributo que não seja uniforme em todo o território nacional ou que implique distinção ou preferência em relação a Estado, ao Distrito Federal ou a Município, em detrimento de outro, **admitida a concessão de incentivos fiscais destinados a promover o equilíbrio do desenvolvimento** sócio-econômico entre as diferentes regiões do País;

⁴ RE 344.331, Rel. Min. Ellen Gracie, julgamento em 11-2-2003, Primeira Turma, DJ de 14-3-2003; AI 630.997 AgR, rel. min. Eros Grau, j. 24-4-2007, 2ª T, DJ de 18-5-2007.



Por fim, acerca da adequação financeira e orçamentária, ao reduzir os impostos, o governo potencializa o aumento das vendas de veículos, pois torna o produto mais acessível a uma parcela maior da população. Como consequência, mais impostos são arrecadados para os cofres públicos em decorrência do círculo virtuoso gerado pelo aumento da demanda, estimulando a produção e impulsionando a criação de empregos, na linha do que preconiza o conceito da Curva de Laffer (que mesmo com alíquotas menores a base tributária e a arrecadação são ampliadas).

Concluimos, portanto, que repensar a política tributária do setor automotivo é urgente e necessário. A questão dos incentivos fiscais regionalizados para o setor automobilístico não significa uma renúncia fiscal irresponsável. Mas sim uma estratégia capaz de aumentar o dinamismo econômico e melhorar o ambiente de negócios ao favorecer o consumidor brasileiro e promover inclusão social e maior qualidade de vida.

Importa destacar, por fim, a necessidade de ampliar as isenções propostas para mais uma região do país: o Nordeste. E essa é uma necessidade premente, considerando que se trata de uma região com baixa taxa de industrialização e, portanto, conceder incentivos fiscais para o Sul e o Sudeste, excluindo o Nordeste vai aprofundar ainda mais às desigualdades econômicas existentes.

Por estas razões, manifesto voto pela aprovação do Projeto de Lei Complementar 270/2023, na forma do substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado THIAGO DE JOALDO
Relator



COMISSÃO DE INTEGRAÇÃO NACIONAL E
DESENVOLVIMENTO REGIONAL

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 270,
DE 2023

Dispõe sobre Incentivos Fiscais para
Empresas Automobilísticas nas Regiões Sul,
Sudeste e Nordeste.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Fica instituído o Programa de Incentivos Fiscais para Empresas Automobilísticas nas Regiões Sul, Sudeste e Nordeste, do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI as importações e as saídas de veículos automotores reduzindo a zero as alíquotas da Contribuição para o Programa de Integração Social – PIS e o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público – Pasep (Contribuição para o PIS/Pasep) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – Cofins incidentes sobre a receita bruta de venda no mercado interno dos referidos produtos.

Art. 2º - As empresas automobilísticas sediadas nas regiões Sul, Sudeste e Nordeste terão direito a isenção sobre o Imposto IPI (imposto sobre Produtos Industrializados) incidente sobre a produção e comercialização de veículos automotores.

Parágrafo único – O reflexo da isenção será aplicado, analisando critérios como geração de empregos, investimentos em pesquisa e desenvolvimento, e impactos socioeconômicos nas referidas regiões Sul, Sudeste e Nordeste

Art. 3º - As empresas beneficiadas deverão comprovar a aplicação dos recursos obtidos através dos incentivos fiscais em projetos voltados para inovação tecnológica, sustentabilidade ambiental e capacitação de mão de obra.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado THIAGO DE JOALDO
Relator

