



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.770-A, DE 2011 **(Do Sr. Vicentinho)**

Dispõe sobre a obrigatoriedade de as montadoras de veículos utilizarem, na fabricação de seus produtos, 70% de peças produzidas no Brasil; tendo parecer da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. JOÃO MAIA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio:

- parecer do relator
- substitutivo oferecido pelo relator
- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei tem por objetivo estabelecer o percentual mínimo de 70% (setenta por cento) de nacionalização das peças utilizadas na fabricação de veículos automotores no País.

Art. 2º As montadoras de veículos instaladas no Brasil ficam obrigadas a utilizar um mínimo de 70% (setenta por cento) de peças produzidas no País na confecção de veículos automotores.

Parágrafo único. As montadoras terão prazo de 2 (dois) anos para se adaptarem às disposições descritas no *caput* deste artigo.

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará a forma de fiscalização do cumprimento da norma e as penalidades decorrentes das infrações às suas disposições.

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

JUSTIFICAÇÃO

A globalização econômica tem estimulado a adoção de estratégias transnacionais por parte das grandes montadoras de veículos, no que tange à concepção, fabricação e distribuição de veículos automotores. Neste sentido, há um movimento de integração da produção a nível global, o que leva a que, em muitos casos, um veículo montado em um determinado país tenha peças de distintas origens nacionais.

É público e notório que, no Brasil, este processo tem sido responsável pela perda de muitos postos de trabalho tanto na indústria automobilística em si, como também, de maneira intensa, na indústria de autopeças que sempre deu suporte às montadoras aqui instaladas.

Por esta razão, entendemos ser crucial que o Poder Público intervenha no sentido de estabelecer um percentual mínimo de origem nacional para as peças utilizadas pelas montadoras aqui instaladas, como forma de valorização da nossa indústria, estimulando a transferência tecnológica, gerando mercado para inovações, para a agregação de valor na cadeia produtiva e, em última análise, para a geração de emprego e renda.

Nossa iniciativa estabelece um percentual de 70% de nacionalização de peças, tendo como base o número de componentes e delega ao Poder Executivo a regulamentação dos procedimentos de fiscalização, controle e implementação das medidas, bem como o estabelecimento de penalidades.

Contamos com a colaboração dos ilustres colegas para a aprovação da proposição.

Sala das Sessões, 5 de julho de 2011 .

Deputado **VICENTINHO**

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

PARECER REFORMULADO

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em pauta estabelece um índice de nacionalização mínimo de 70% das peças na fabricação de veículos automotores no Brasil.

É concedido um prazo de dois anos para as montadoras se adaptarem ao índice de nacionalização mencionado.

O Poder Executivo deverá regulamentar a forma de fiscalização do cumprimento da norma e as penalidades por descumprimento.

Além desta Comissão, a matéria foi distribuída à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, estando sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões. Não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Os índices de nacionalização são instrumentos recorrentemente utilizados na experiência de política industrial brasileira.

Em muitas ocasiões em que tal instrumento é utilizado, como na lei de informática atual, coloca-se o índice de nacionalização como um critério para a concessão de um determinado incentivo fiscal. Assim, quem cumpre o índice, paga menos impostos.

Esta forma de utilização do instrumento garante que o incremento do índice de nacionalização não implicará aumento do preço do produto final ao consumidor.

A razão principal pela qual uma montadora prefere importar uma autopeça a nacionalizar sua produção é o custo maior da peça produzida nacionalmente em relação à importada. De outro lado, quando se concede um incentivo fiscal para a nacionalização, se está reduzindo o custo da peça nacional para a montadora. A montadora apenas achará que vale a pena nacionalizar se o

valor do incentivo fiscal superar o diferencial de custo da peça nacional em relação à importada. E se isso ocorre e a nacionalização acontece, o custo da montadora estará menor, devendo repassar algo ao preço final ao consumidor na medida das elasticidades preço da demanda e da oferta. Quanto mais elástico, maior o repasse, pois uma redução de preços tende a gerar um incremento mais que proporcional na quantidade.

Assim, quando o índice de nacionalização é vinculado a um incentivo fiscal, o consumidor pelo menos não será lesado na forma de preços mais elevados. O custo da medida é integralmente de natureza fiscal. Agora, se o índice de nacionalização não tiver um correspondente incentivo fiscal, o preço do produto apresentará um aumento proporcional ao diferencial de custo peça importada/peça nacional.

De outro lado, o setor automotivo nacional constitui verdadeiro patrimônio da economia brasileira que deve ser preservado e incentivado.

Nesse contexto, destaco a iniciativa do governo federal a partir da Medida Provisória 563/2012, ora em discussão no Congresso, que define uma forma mais moderna de apoio ao setor automotivo baseada nos dispêndios com atividades direta ou indiretamente ligadas ao processo de inovação e/ou incremento da produtividade. O nome dado ao programa de incentivo é INOVAR-AUTO, o que sinaliza de forma clara o seu foco na inovação.

Naquela proposição se colocam como passíveis de se tornarem créditos presumidos do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI, os dispêndios em

- I - pesquisa;
- II - desenvolvimento tecnológico;
- III - inovação tecnológica;
- IV - insumos estratégicos;
- V - ferramentaria;

VI - recolhimentos ao Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - FNDCT na forma do regulamento; e

VII - capacitação de fornecedores.

Acredito que este apoio condicional a atividades voltadas à melhoria do processo produtivo se constitui na política industrial desejável para o país. Apenas faria o reparo dos itens IV da pouco clara noção de “insumos estratégicos” e V de “ferramentaria”, cuja conexão com o incremento da produtividade é pouco evidente.

Destaco de qualquer forma a importância do item VI, capacitação de fornecedores, que busca incentivar o transbordamento dos ganhos de produtividade das montadoras para outros elos da cadeia produtiva do setor automotivo.

A Medida Provisória também inclui como condições para habilitação ao INOVAR-AUTO:

- a) atividades fabris e de infraestrutura de engenharia, diretamente ou por terceiros;
- b) investimentos em pesquisa e desenvolvimento;
- c) dispêndio em engenharia, tecnologia industrial básica e de desenvolvimento de fornecedores; e
- d) adesão ao Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular - PBEV do Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO.

Mais uma vez se denota a ênfase nas atividades de inovação. Acredito, no entanto, que os itens “b” e “c” refletem de forma mais pertinente a ideia de trazer o foco do programa de apoio para as atividades de inovação, o que é menos claro para os itens “a” e “d”.

Destaca-se o requerimento de cumprimento de níveis mínimos de eficiência energética para se habilitar ao programa, o que constitui objetivo chave para a otimização do uso de combustível no país.

Sendo assim, acredito que o objetivo do Projeto de Lei 1.770, de 2011 do Deputado Vicentinho se encontra plenamente contemplado nos artigos 31 a 34 da Medida Provisória 563, de 2012.

Dessa forma, optei por oferecer substitutivo ao Projeto de Lei nº 1.770, de 2011, com base nos dispositivos acima citados da proposta do governo. Preservamos a grande parte da redação daquela Medida Provisória 563, de 2012, apenas fazendo alguns ajustes com base nos comentários procedidos ao longo deste voto.

Somos, portanto, pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 1.770, de 2011, na forma do Substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em 18 de maio de 2012.

Deputado JOÃO MAIA

Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.770, DE 2011

Dispõe sobre a obrigatoriedade de as montadoras de veículos utilizarem, na fabricação de seus produtos, 70% de peças produzidas no Brasil.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Fica criado o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores - INOVAR-AUTO com objetivo de apoiar o desenvolvimento tecnológico, a inovação, a segurança, a proteção ao meio ambiente, a eficiência energética e a qualidade dos automóveis, caminhões, ônibus e autopeças.

§ 1º Poderão habilitar-se ao INOVAR-AUTO as empresas fabricantes, no País, dos produtos classificados nas posições 87.01 a 87.06 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - TIPI, aprovada pelo Decreto nº 7.660, de 23 de dezembro de 2011.

§ 2º As empresas habilitadas ao INOVAR-AUTO poderão usufruir de crédito presumido de IPI, com base nos dispêndios realizados no País, em cada trimestre-calendário, pela empresa com:

I - pesquisa;

II – inovação e desenvolvimento tecnológico;

III - recolhimentos ao Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - FNDCT na forma do regulamento; e

IV - capacitação de fornecedores.

§ 3º Também poderão se habilitar as empresas que tiverem projeto aprovado de investimento para produção dos produtos mencionados no § 1º.

§ 4º O crédito presumido de IPI de que trata o § 2º somente poderá ser utilizado:

I - a partir de 1 de janeiro de 2013, para empresas já instaladas no País; e

II - a partir do início da produção e não antes de 1º de janeiro de 2013, no caso das empresas habilitadas na forma do § 3º.

§ 5º O Poder Executivo estabelecerá:

I - as condições e os limites para a utilização do crédito presumido de IPI de que trata o § 2º; e

II - as condições para habilitação ao INOVAR-AUTO, podendo exigir que as empresas habilitadas realizem, no País:

a) investimentos em pesquisa e desenvolvimento; e

c) dispêndio em engenharia, tecnologia industrial básica e de desenvolvimento de fornecedores; e

§ 6º Para a concessão de crédito presumido do IPI de que trata o § 2º serão utilizados os dispêndios realizados no trimestre-calendário anterior.

§ 7º Às empresas de que trata o § 3º poderá ser concedido, na forma do regulamento, crédito presumido de IPI apurado sobre o valor dos veículos por ela importados.

Art. 2º. Sem prejuízo do cumprimento dos requisitos constantes do art. 1º, a habilitação estará condicionada ao compromisso de que a empresa atinja níveis mínimos de eficiência energética relativamente a todos os veículos produzidos no País, conforme regulamento do Poder Executivo.

Art. 3º. A habilitação das empresas beneficiárias ao INOVAR-AUTO:

I - fica condicionada, ainda, à regularidade em relação aos tributos federais, estaduais e municipais;

II - será concedida pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior; e

III - terá validade de doze meses, podendo ser renovada, por solicitação da empresa, por novo período de doze meses, desde que tenham sido cumpridos todos os compromissos assumidos, observado o termo final de 31 de março de 2017.

Art. 4º. O descumprimento dos requisitos estabelecidos por esta Medida Provisória ou pelos atos complementares do Poder Executivo acarretará:

I - o cancelamento da habilitação ao INOVAR-AUTO; e

II - o pagamento do imposto que deixou de ser pago em função do crédito presumido do IPI, com os acréscimos previstos na legislação tributária.

Parágrafo único. O disposto no **caput** produzirá efeitos a partir do primeiro dia do mês subsequente ao do cancelamento ou desde a habilitação na

hipótese em que se verifique que a empresa não atendia os requisitos para a habilitação ao regime especial.

Sala da Comissão, em 18 de maio de 2012.

Deputado JOÃO MAIA

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente com substitutivo do Projeto de Lei nº 1.770/2011, nos termos do Parecer Reformulado do Relator, Deputado João Maia.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Marcio Reinaldo Moreira - Presidente, Renato Molling - Vice-Presidente, Antonio Balhmann, Jânio Natal, João Maia, José Augusto Maia, Miguel Corrêa, Ronaldo Zulke, Zeca Dirceu, Ângelo Agnolin, Edson Ezequiel, Esperidião Amin, Guilherme Campos, Mandetta, Marco Tebaldi e Otavio Leite.

Sala da Comissão, em 7 de novembro de 2012.

Deputado MARCIO REINALDO MOREIRA
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
