



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 2018

Paula Gonçalves Ferreira Santos
Consultora Legislativa da Área III
Direito Tributário e Tributação

Pedro Garrido da Costa Lima
Consultor Legislativo da Área IX
Política e Planejamento Econômicos, Desenvolvimento
Econômico e Economia internacional

Jose de Sousa Paz Filho
Consultor Legislativo da Área XIV
Ciência e tecnologia, Comunicação Social, Informática,
Telecomunicações e Sistema Postal

NOTA DESCRITIVA

JULHO DE 2018

O conteúdo deste trabalho não representa a posição da Consultoria Legislativa, tampouco da Câmara dos Deputados, sendo de exclusiva responsabilidade de seu autor.

© 2018 Câmara dos Deputados.

Todos os direitos reservados. Este trabalho poderá ser reproduzido ou transmitido na íntegra, desde que citados(as) os(as) autores(as). São vedadas a venda, a reprodução parcial e a tradução, sem autorização prévia por escrito da Câmara dos Deputados.

O conteúdo deste trabalho é de exclusiva responsabilidade de seus(suas) autores(as), não representando a posição da Consultoria Legislativa, caracterizando-se, nos termos do art. 13, parágrafo único da Resolução nº 48, de 1993, como produção de cunho pessoal do(a) consultor(a).

SUMÁRIO

I – DESCRIÇÃO DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 2018	4
II – PRAZOS.....	12
III – EMENDAS.....	13

Medida Provisória nº 843, de 2018

Ementa: Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas.

I – DESCRIÇÃO DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 2018

A Medida Provisória nº 843, de 2018, estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil (Capítulo I, arts. 1º a 6º), institui o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística (Capítulo II, arts. 7º a 19) e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas (Capítulo III, arts. 20 a 26), além de conter algumas disposições finais (Capítulo IV, arts. 27 a 30).

O art. 1º determina que o Poder Executivo federal estabelecerá requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos novos produzidos no País e para a importação de veículos novos classificados nos códigos 87.01 a 87.06 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados – Tipi. Os requisitos são relativos a: I - rotulagem veicular; II - eficiência energética veicular; e III - desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção. Para a fixação dos requisitos, considerar-se-ão critérios quantitativos e qualitativos, comprovados junto ao Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, o qual definirá os termos e os prazos de comprovação e emitirá ato de registro dos compromissos.

O art. 2º possibilita a redução de Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI, em: até dois pontos percentuais para os veículos que atenderem a requisitos de eficiência energética; e até um ponto percentual para os veículos que atenderem a requisitos de desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção. O somatório das reduções fica limitado a dois pontos percentuais. Essa diminuição produzirá efeitos a partir de 2022 (art. 30, I).

São definidas algumas sanções administrativas nos arts. 3º a 6º. A comercialização ou a importação de veículos no País sem o ato de registro dos compromissos, por parte do fabricante ou do importador, acarretará multa compensatória de vinte por cento incidente sobre a receita decorrente da venda dos veículos ou, no caso de importação, do valor aduaneiro acrescido dos tributos incidentes na nacionalização. O não cumprimento seja da meta de eficiência energética seja das metas de rotulagem veicular de âmbito nacional ou de desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção ensejará respectiva multa compensatória de acordo com determinados valores. Esses valores serão multiplicados pelo número de veículos licenciados a partir da regulamentação desta Medida Provisória, enquanto o somatório das multas compensatórias quanto a eficiência ou a rotulagem ou desempenho estrutural está limitado a vinte por cento.

O Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, instituído pelo art. 7º, tem por objetivo apoiar o desenvolvimento tecnológico, a competitividade, a inovação, a segurança veicular, a proteção ao meio ambiente, a eficiência energética e a qualidade de automóveis, caminhões, ônibus, chassis com motor e autopeças. Conforme o art. 8º, são diretrizes do Programa: I – incrementar a eficiência energética, o desempenho estrutural e a disponibilidade de tecnologias assistivas à direção dos veículos comercializados no País; II – aumentar os investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação no País; III – estimular a produção de novas tecnologias e inovações, de acordo com as tendências tecnológicas globais; IV – automatizar o processo de manufatura e o incremento da produtividade das indústrias para a mobilidade e logística; V – promover o uso de biocombustíveis e de formas alternativas de propulsão e valorizar a matriz energética brasileira; e VI – integrar a indústria automotiva brasileira às cadeias globais de valor.

Poderão habilitar-se ao Programa Rota 2030, segundo o art. 9º, as empresas: que produzam ou comercializem no Brasil os veículos classificados nos códigos 87.01 a 87.06 da Tipi, ou as autopeças ou sistemas estratégicos para a produção dos veículos classificados nos referidos códigos dessa tabela, conforme regulamento do Poder Executivo federal; ou que tenham projeto de desenvolvimento e produção tecnológica, compreendendo pesquisa e

investimentos em ativos fixos, aprovado para a produção, no País, de novos veículos ou novos modelos de veículos já existentes, ou de novas soluções estratégicas para a mobilidade e logística, conforme regulamento do Poder Executivo federal. As empresas de autopeças ou sistemas estratégicos ou soluções estratégicas para mobilidade e logística deverão ser tributadas pelo regime de lucro real e possuir centro de custo de pesquisa e desenvolvimento.

Poderão habilitar-se ao Programa também as empresas que tenham (art. 9º, § 3º): I – na data de publicação da MPV nº 843/18, projeto de desenvolvimento e produção tecnológica em execução para a instalação de novas plantas ou de projetos industriais; II – projeto de investimento aprovado, no âmbito do Programa Inovar-Auto (segundo o art. 40, III, § 2º da Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012), de instalação no País de fábrica de veículos leves com capacidade produtiva anual de até 35 mil unidades e com investimento de, no mínimo, 17 mil reais por veículo; III – projeto de investimento de instalação de fábrica de veículos leves com capacidade produtiva anual de até 35 mil unidades e com investimento de, no mínimo, 23,3 mil reais por veículo; ou IV – projeto de investimento de instalação, no País, de linha de produção de veículos com tecnologias de propulsão alternativas à combustão.

A habilitação ao Programa Rota 2030 será concedida por ato do Ministro do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC), com a comprovação anual do atendimento aos compromissos assumidos. As habilitações vigentes serão consideradas canceladas e cessarão seus efeitos no prazo de cinco anos (art. 29), exceto quanto ao cumprimento dos compromissos.

Para a habilitação no Programa Rota 2030, informa o art. 10, o Poder Executivo federal estabelecerá requisitos relativos a: rotulagem veicular; eficiência energética veicular; desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção; e dispêndios com pesquisa e desenvolvimento (P&D) tecnológico. Para habilitar-se, a empresa deverá estar em situação regular em relação aos tributos federais e comprovar estar formalmente autorizada a realizar, no território nacional, as atividades de prestação de serviços de assistência técnica e de organização de rede de distribuição, bem como utilizar as marcas do fabricante em relação aos veículos objeto de importação.

Os dispêndios em P&D poderão ser realizados sob a forma de projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação (PD&I) e de programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia, conforme regulamento, em parceria com: instituições científicas e tecnológicas (ICTs); entidades brasileiras de ensino; empresas públicas que mantenham fundos de investimento destinados a empresas de base tecnológica para a mobilidade e logística; ou organizações sociais que promovam projetos de PD&I para o segmento automotivo e sua cadeia. A realização desses projetos de PD&I, conforme regulamento, desonera as empresas beneficiárias da responsabilidade quanto à efetiva utilização dos recursos nos programas e projetos de interesse nacional.

Caso o montante desembolsado pela empresa em P&D não alcance o patamar mínimo estabelecido, ela poderá cumprir o compromisso mediante depósitos em contas específicas para aplicação em programas de desenvolvimento industrial e tecnológico para mobilidade e logística, limitado a vinte por cento do valor mínimo necessário para o cumprimento do requisito.

O cumprimento dos requisitos será comprovado junto ao MDIC, que definirá os termos e prazos de comprovação e encaminhará à Secretaria da Receita Federal do Brasil, do Ministério da Fazenda (MF), em até três anos, os resultados das auditorias relativas à habilitação ao Programa. Os requisitos mínimos para habilitação ao Programa Rota 2030 deverão ser superiores àqueles obrigatórios para a comercialização e importação de veículos.

Com relação aos incentivos do Programa Rota 2030, consoante o art. 11, as empresas habilitadas poderão deduzir do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) devidos até trinta por cento dos dispêndios realizados no País. Para isso, os dispêndios devem ser classificados como despesas operacionais e aplicados em pesquisa (básica dirigida, aplicada, desenvolvimento experimental e projetos estruturantes) e desenvolvimento (desenvolvimento, capacitação de fornecedores, manufatura básica, tecnologia industrial básica e serviços de apoio técnico).

A dedução de IRPJ e de CSLL não poderá, em cada período de apuração, ultrapassar o valor devido dos tributos. O saldo que houver poderá ser utilizado em períodos de apuração subsequentes, limitada a dedução a trinta por cento do valor devido de IRPJ e de CSLL. Essas deduções poderão ser efetuadas a partir de 1º de janeiro de 2019 para as empresas habilitadas.

Na hipótese de dispêndios com P&D tecnológico considerados estratégicos, a empresa poderá se beneficiar de uma dedução de até quarenta e cinco por cento dos dispêndios realizados. São considerados dispêndios estratégicos aqueles relativos a manufatura avançada, conectividade, sistemas estratégicos, soluções estratégicas para a mobilidade e logística, novas tecnologias de propulsão ou autonomia veicular e suas autopeças, desenvolvimento de ferramental, moldes e modelos, nanotecnologia, pesquisadores exclusivos, *big data*, sistemas analíticos e preditivos (*data analytics*) e inteligência artificial, conforme regulamento do Poder Executivo federal.

O benefício previsto no Programa Rota 2030, ressalta o art. 12, não exclui aqueles previstos no Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967, na Lei nº 8.248, de 23 de outubro de 1991, no art. 11-B da Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, no art. 1º da Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, no regime especial de tributação de que trata o art. 56 da Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001, e na Lei nº 11.196, de 21 de novembro de 2005.

A definição dos critérios para monitoramento dos impactos do Programa será realizada pelo Grupo de Acompanhamento do Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, instituído pelo art. 13 e composto por representantes do MF, do MDIC e do Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações (MCTIC), conforme ato do Ministro do MDIC. Esse Grupo de Acompanhamento deverá ser implementado até 31 de dezembro de 2018, terá seis meses a partir de então para definir os referidos critérios para monitoramento e divulgará anualmente relatório, elaborado pelo MDIC, com os resultados econômicos e técnicos do Programa, como os impactos com respeito a produção, emprego, investimentos, inovação e agregação de valor no setor automobilístico.

Também são criados, no art. 14, o Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade e Logística e o Conselho Gestor do Observatório, constituído por representantes do Governo, do setor empresarial, dos trabalhadores e da comunidade científica e responsável por acompanhar o impacto do Programa Rota 2030 no setor automotivo e na sociedade, conforme ato do Ministro do MDIC.

São previstas algumas sanções administrativas, nos arts. 15 a 19, em relação ao descumprimento de requisitos, compromissos, condições e obrigações acessórias previstos nesta Medida Provisória, no seu regulamento ou em atos complementares do Programa Rota 2030. São penalidades: cancelamento da habilitação com efeitos retroativos; suspensão da habilitação; ou multa de até dois por cento sobre o faturamento apurado no mês anterior à prática da infração.

O cancelamento da habilitação pode ser aplicado pelo descumprimento dos dispêndios com P&D ou pela não realização de projeto de desenvolvimento e produção tecnológica, devendo ser recolhidos o IRPJ e a CSLL devidos ou estornado o prejuízo fiscal e da base de cálculo negativa de CSLL formados em função do benefício. A suspensão da habilitação pode ser aplicada pela ausência de situação regular em relação aos tributos federais ou por descumprimento, por mais de três meses consecutivos, de obrigação acessória relativa ao Programa, ficando suspensos os benefícios enquanto não forem sanados os motivos para a suspensão. A multa poderá ser aplicada à empresa que descumprir obrigação acessória relativa ao Programa. Já o descumprimento dos requisitos para habilitação ao Programa enseja a aplicação das sanções previstas de não cumprimento relativo a eficiência energética e a rotulagem veicular ou desempenho estrutural (arts. 4º a 6º).

No que concerne ao regime de autopeças não produzidas, institui-se, no art. 20, regime tributário para a importação de partes, peças, componentes, conjuntos e subconjuntos, acabados e semiacabados e pneumáticos, novos e sem capacidade de produção nacional equivalente. O art. 21 cria isenção de Imposto de Importação (II), a partir de 1º de janeiro de 2019, para a importação desses produtos, relacionados pelo Poder Executivo federal, quando destinados à industrialização de produtos automotivos. São definidos

conceitos, no art. 22, relativos ao regime tributário, como capacidade de produção nacional, equivalente nacional, produtos automotivos e autopeças.

Os beneficiários do regime são as empresas habilitadas, segundo termos, limites e condições estabelecidas pelo Poder Executivo federal, que importem autopeças integralmente aplicadas na industrialização dos produtos automotivos pelo prazo de três anos, contado da data de ocorrência do fato gerador do II, consoante os arts. 23 e 24. A falta de industrialização no prazo obriga o recolhimento do II não pago, acrescido de juros e multa de mora.

A isenção de II, segundo o art. 25, fica condicionada à realização de dispêndios no País no montante correspondente a 2 por cento do valor aduaneiro em projetos de PD&I e programas prioritários de desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia, conforme regulamento, em parceria com: ICTs; entidades brasileiras de ensino; empresas públicas que mantenham fundos de investimento destinados a empresas de base tecnológica para a mobilidade e logística; ou organizações sociais que promovam projetos de P&D para o segmento automotivo. Esses dispêndios deverão ser realizados até o último dia útil do segundo mês-calendário posterior ao mês de realização das importações.

O beneficiário do regime tributário de autopeças, dispõe o art. 26, deverá comprovar anualmente a realização dos dispêndios em PD&I, conforme regulamento. Aplica-se sanção administrativa de suspensão da habilitação se não for comprovada a realização desses dispêndios, até que seja paga multa de cem por cento sobre a diferença entre o valor do dispêndio e o valor efetivamente realizado.

Na Medida Provisória ainda se ressalta (nos arts. 1º, § 4º; 2º, § 3º; e 10, § 9º) que será concedido aos bens importados tratamento não menos favorável que o concedido aos bens similares de origem nacional.

As disposições finais ainda estabelecem que as políticas públicas e as regulações dirigidas ao setor automotivo observarão os objetivos e as diretrizes do Programa Rota 2030 e que o Poder Executivo regulamentará esta Medida Provisória no prazo de trinta dias, entre outros dispositivos que

tratam da vigência de benefícios e da produção de efeitos de artigos específicos da Medida Provisória.

A Exposição de Motivos Interministerial nº 00028/2018 MDIC MF identifica algumas dificuldades enfrentadas pela indústria automotiva nacional. São reconhecidas a baixa competitividade da indústria automotiva nacional, como resultado de integração passiva às cadeias globais de valor, e a defasagem tecnológica, especialmente em eficiência energética e desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção. Admitem-se os riscos de transferência das atividades de P&D para outros polos e de perda de investimentos no País e de conhecimento no desenvolvimento de tecnologias que utilizam biocombustíveis. Também se considera a existência de capacidade ociosa na indústria, que precisa ser direcionada para o mercado global.

O Poder Executivo ainda apresenta razões de urgência e relevância para a edição de Medida Provisória para o Programa Rota 2030. Cogitou-se risco de haver longo período sem uma política voltada para o setor automotivo, com implicações sobre investimentos em modernização e P&D, bem como falta de regras quanto metas de eficiência energética e desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção. Assim, verificar-se-ia piora na distância tecnológica e competitiva frente aos principais mercados e restrição ao crescimento de postos de trabalho qualificados no setor no Brasil.

Aponta-se também, na referida Exposição de Motivos, que se apresenta o primeiro ciclo de um Programa que possui longa duração e beneficiará a cadeia automotiva de forma direta junto com a sociedade como um todo, na medida em que ampliará o excedente do consumidor, com a economia de combustível prevista e reduzirá externalidades negativas relacionadas a acidentes automobilísticos e emissões de CO₂, bem como os gastos resultantes de problemas de saúde pública decorrentes da poluição e desses acidentes. Igualmente, ressalta-se que o Programa Rota 2030, além de aperfeiçoar o Programa Inovar-Auto, traz como pressupostos o alinhamento com as regras da Organização Mundial do Comércio (OMC), como o princípio do tratamento nacional (art. III do GATT), as relações comerciais brasileiras e as grandes tendências futuras para os veículos.

Salienta o Poder Executivo que, com base em projeções feitas pela Receita Federal do Brasil, não é prevista renúncia para o ano de 2018, ao passo que a renúncia prevista para os próximos dois anos é de R\$ 2,113 bilhões para 2019 e de R\$ 1,646 bilhão para 2020, conforme detalhamento anexo à Exposição de Motivos.

II – PRAZOS

A MP nº 843, de 2018, foi publicada no Diário Oficial da União – DOU de 6 de julho de 2018. O prazo para Emendas foi de 7 a 12 de julho de 2018.

Caso não apreciada até 3 de setembro de 2018, a MP entrará em regime de urgência, subsequentemente, em cada uma das Casas do Congresso Nacional, ficam sobrestadas, até que se ultime a votação, todas as demais deliberações legislativas do Plenário da Casa em que esta estiver tramitando, nos termos do art. 9º da Resolução nº 1, de 2002 – CN.

O prazo de sessenta dias para apreciação da matéria pelo Congresso Nacional se esgota em 17 de setembro de 2018. Se não for votada até essa data, a vigência da MP poderá ser prorrogada por igual período.

III – EMENDAS

No prazo regimental, foram apresentadas 81 (oitenta e uma) emendas à Medida Provisória, sintetizadas no quadro abaixo:

Nº	AUTOR	DESCRIÇÃO
1	Deputado Federal Subtenente Gonzaga (PDT/MG)	Modifica o art. 72 da Lei nº 8.383, de 30 de dezembro de 1991, para fixar isenção de IOF para as operações de aquisição de automóveis de passageiros fabricados no território nacional de até 127 HP de potência bruta (SAE) e os veículos híbridos e elétricos. Modifica também o artigo 1º da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, para isentar do IPI os automóveis de passageiros de fabricação nacional, equipados com motor de cilindrada não superior a dois mil centímetros cúbicos, de no mínimo quatro portas, inclusive a de acesso ao bagageiro, movidos a combustíveis de origem renovável, sistema reversível de combustão ou híbrido e elétricos.
2	Deputado Federal André Figueiredo (PDT/CE)	Suprime os artigos 11 e 12 da Medida Provisória nº 843/2018.
3	Deputado Federal André Figueiredo (PDT/CE)	Suprime o § 4º do artigo 1º da Medida Provisória nº 843/2018.
4	Deputado Federal Vanderlei Macris (PSDB/SP)	Altera a Lei nº 13.496, de 24 de outubro de 2017, que institui o Programa Especial de Regularização Tributária – Pert na Secretaria da Receita Federal do Brasil e na Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, para não computar, na apuração da base de cálculo do Imposto de Renda, da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido, da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS, a parcela equivalente à redução do valor das multas, juros de mora e encargo legal em decorrência da aplicação desta Lei.

5	Deputado Federal Pauderney Avelino (DEM/AM)	Modifica os arts. 7º e 9º do Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967, para estender o tratamento tributário estabelecido no <i>caput</i> e nos §§ 4º e 9º, aplicáveis às posições 8711 a 8714, se estendem aos quadriciclos e triciclos e respectivas partes e peças, independentemente do código NCM e para fixar que a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) das mercadorias produzidas na Zona Franca de Manaus não se aplica às armas e munições, fumo, bebidas alcoólicas, automóveis de passageiros e produtos de perfumaria ou de toucador, preparados e preparações cosméticas.
6	Deputado Federal Vinicius Gurgel (PR/AP)	Acresce § 2º ao art. 3º da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, para limitar a multa compensatória prevista no <i>caput</i> do artigo, referente a veículos automotores por empresas sem o ato de registro de compromissos, a 2 (duas) unidades da mesma marca/modelo/versão até um máximo de 20 (vinte) unidades por importador por ano.
7	Deputado Federal Aelton Freitas (PR/MG)	Inclui parágrafo no art. 3º da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, para permitir que empresas sem o ato de registro de compromisso importem, por ano, sem o ônus da multa compensatória, até duas unidades da mesma marca/modelo/versão, limitadas a vinte unidades por ano.
8	Deputado Federal Covatti Filho (PP/RS)	Acrescenta parágrafo único ao art. 7º da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, para fixar que o Programa Rota 2030 Mobilidade e Logística será composto de três ciclos quinquenais, cujas metas de desempenho para cada ciclo serão definidas antes do final do ciclo em curso.
9	Deputado Federal Covatti Filho (PP/RS)	Dá nova redação ao art. 29 da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, para definir que os benefícios de que trata esta Medida Provisória poderão ser usufruídos pelo prazo de quinze anos, devendo o Poder Executivo publicar antes do final de cada ciclo, conforme disposto no art. 7º, as metas base e beneficiada dos requisitos de que tratam os arts. 1º e 10.

10	Deputado Federal Herculano Passos (MDB/SP)	Dá ao art. 11 da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, nova redação para elevar a possibilidade de dedução do IRPJ e da CSLL para sessenta por cento dos dispêndios realizados no país.
11	Deputado Federal Osvaldo Mafra (SD/SC)	Inclui artigo na Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, para estabelecer que os incentivos ou benefícios de natureza tributária concedidos por esta devam conter metas anuais de desempenho, bem como o estabelecimento de critérios objetivos para avaliação anual da eficiência do Programa Rota 2030.
12	Deputado Federal Danrlei de Deus Hinterholz (PSD/RS)	Inclui artigo na Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, para fixar que os requisitos descritos no art. 1º deverão considerar período de transição que leve à proibição integral, a partir de 1º de janeiro de 2040, da comercialização, em todo o território nacional, de automóveis novos, produzidos no país ou não, movidos exclusivamente a combustão. E inclui §4º e §5º no art. 2º da MP, para fixar que o Poder Executivo deverá estabelecer alíquotas inferiores do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI, sobre os veículos com propulsão híbrida ou elétricos com relação àquela aplicada aos automóveis movidos exclusivamente a combustão.
13	Deputado Federal Daniel Coelho (PPS/PE)	Altera o parágrafo 2º e o parágrafo 3º do art. 10 da MP para permitir que empresas importadoras sem vínculo direto com o fabricante possam se habilitar ao Rota 2030, desde que cumpridos os demais requisitos técnicos elencados na Medida Provisória.
14	Deputado Federal Evandro Gussi (PV/SP)	Dá ao §2º do art. 25 da MP nova redação para definir que os dispêndios de que trata o <i>caput</i> do artigo deverão ser realizados até o último dia útil do terceiro mês-calendário posterior ao mês de realização das importações, contado o prazo a partir da data do desembaraço aduaneiro.

15	Deputado Federal Arnaldo Jardim (PPS/SP)	Acrescenta um §4º no art. 2º da MP para fixar que os veículos híbridos equipados com motor que utilize alternativa ou simultaneamente gasolina e álcool (<i>Flexible fuel engine</i>) devem ter um a redução de, no mínimo, três pontos percentuais na alíquota do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI em relação aos veículos convencionais, de classe e categoria similar, equipados com esse mesmo tipo de motor.
16	Deputado Federal Arnaldo Jardim (PPS/SP)	Acrescenta um art. 3º na MP para estabelecer que os automóveis de passageiros e veículos de uso misto híbridos equipados com motor a álcool ou com motor que utilize alternativa ou simultaneamente gasolina e álcool (<i>flexible fuel engine</i>) terão as mesmas alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI que os veículos equipados exclusivamente com motor elétrico.
17	Deputado Federal Fernando Coelho Filho (DEM/PE)	Inclui na MP um artigo, que inclui na Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, um art. 11-C, para estender o benefício concedido no art. 1º às vendas ocorridas entre 01 de janeiro de 2021 e 31 de dezembro de 2025.
18	Deputado Federal Fernando Coelho Filho (DEM/PE)	Acresce o §2º no art. 3º da MP para definir que a importação sem o acréscimo da multa compensatória prevista no <i>caput</i> de veículos automotores por empresas sem o ato de registro de compromissos fica limitada a duas unidades da mesma marca/modelo/versão até um máximo de vinte unidades por importador por ano.
19	Deputado Federal Herculano Passos (MDB/SP)	Inclui na MP artigo para fixar que as empresas que se habilitaram ao Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores - Inovar-Auto na modalidade prevista no inciso III do § 2º do art. 40 da Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, poderão utilizar o saldo existente, em 31 de dezembro de 2017, de créditos presumidos do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI apurados em relação a veículos importados.

20	Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	Inclui o art. 11 da Lei nº 13.496, de 24 de outubro de 2017, o § 2º, para que não seja computada na apuração da base de cálculo da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS a parcela equivalente à redução do valor das multas, juros de mora e encargo legal em decorrência da aplicação da Lei.
21	Senador Acir Gurgacz (PDT/RO)	Inclui artigo na MP para acrescentar o §4º no art. 48 na Lei nº 13.146, de julho de 2015, para que a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida tenha de indicar eventuais necessidades de atendimento especial, durante viagens interestaduais e internacionais em veículos de transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo, com antecedência mínima de 12 (doze) horas do horário de partida do ponto inicial do serviço. E para alterar o art. 49 estabelecendo que as empresas de transportes rodoviários de passageiros são obrigadas a ofertar em suas frotas, veículos que atendam ao disposto nos arts. 46 e 48 na Lei.
22	Deputado Federal Renato Molling (PP/RS)	Altera a Lei nº 13.670, de 2018, para incluir os setores moveleiro e de comércio varejista de calçados e artigos de viagem na desoneração da folha de pagamentos, prevista na Lei nº 12.546, de 2011, contribuindo sobre a receita bruta à alíquota de 2,5%.
23	Deputado Federal Alexandre Leite (DEM/SP)	Acresce parágrafo 2º ao artigo 3º da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, para que a importação sem o acréscimo da multa compensatória prevista no <i>caput</i> de veículos automotores por empresas sem o ato de registro de compromissos fique limitada a 2 (duas) unidades da mesma marca/modelo/versão até um máximo de 20 (vinte) unidades por importador por ano.
24	Senador Armando Monteiro (PTB/PE)	Dá ao artigo 11 da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, nova redação para elevar a possibilidade de dedução do IRPJ e da CSLL para oitenta por cento dos dispêndios realizados no país.

25	Senador Armando Monteiro (PTB/PE)	Acresce artigo a Medida Provisória nº 843, de 2018, para que as empresas habilitadas ao Programa Rota 2030 Mobilidade e Logística, nos termos do inciso III do art. 9º, possam pleitear, no âmbito do projeto aprovado, a isenção do imposto de importação de que trata o art. 21.
26	Senador Armando Monteiro (PTB/PE)	Suprime o §7º do art. 11 da medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018.
27	Senador Armando Monteiro (PTB/PE)	Inclui a expressão “de programas prioritários” no §4º do art. 10 da MP.
28	Deputado Federal Valdir Colatto (MDB/SC)	Altera o art. 3º, § 1º; o art. 4º, III; o art. 7º; e o art. 12, <i>caput</i> , da Lei nº 6.729, de 28 de novembro de 1979, para aprimorar a atividade desenvolvida pelas concessionárias de veículos automotores, máquinas e implementos agrícolas.
29	Deputado Federal Thiago Peixoto (PSD/GO)	Inclui um §5º ao artigo 1º da MP para fixar que os requisitos fixados neste artigo, será estabelecido que até 2025 não serão comercializados no Brasil veículos de passeio movidos a combustível fóssil. E um inciso VII ao art. 8º para que seja acrescida a diretriz de não comercialização de veículos de passeio movidos a combustível fóssil no Brasil a partir de 2025.
30	Deputado Federal Vitor Lippi (PSDB/SP)	Dá nova redação ao §1º, do art. 5º, da Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, para que os componentes, chassis, carroçarias, acessórios, partes e peças, referidos no <i>caput</i> , de origem estrangeira, sejam desembaraçados com suspensão do IPI quando importados diretamente, por encomenda ou por conta e ordem do estabelecimento industrial. E dá nova redação ao §4º, art. 29, da Lei nº 10.637 de 30 de dezembro de 2002, para que as matérias-primas, os produtos intermediários e os materiais de embalagem, importados diretamente, por encomenda ou por conta e ordem do estabelecimento de que tratam o <i>caput</i> e o § 1º sejam desembaraçados com suspensão do IPI.
31	Deputado Federal Zé Silva (SD/MG)	Inclui novas diretrizes para o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e estabelece novos requisitos para o mesmo. Modifica o art. 14 da MP para ampliar as atribuições do Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade e Logística e do Conselho Gestor do Observatório. Altera o artigo 21 da MP para tornar a isenção de II fixada em escalonada.

32	Deputado Federal Alfredo Kaefer (PP/PR)	Altera o art. 1º da MP para abranger os produtos classificados no código 87.11, da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - Tipi, aprovada pelo Decreto nº 8.950, de 29 de dezembro de 2016.
33	Deputado Federal Alfredo Kaefer (PP/PR)	Acresce um §10 ao art. 10 da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, para que a habilitação a que se refere o caput tenha como requisito a manutenção dos empregos na empresa.
34	Deputado Federal Alfredo Kaefer (PP/PR)	Acresce ao art. 10º da MP novo requisito para fins de habilitação no Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística.
35	Deputado Federal Alfredo Kaefer (PP/PR)	Acresce ao art. 11 da Lei nº 13.496, de 24 de outubro de 2017, um § 2º, para que não seja computada na apuração da base de cálculo da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS a parcela equivalente à redução do valor das multas, juros de mora e encargo legal em decorrência da aplicação desta Lei.
36	Deputado Federal Alfredo Kaefer (PP/PR)	Inclui artigo na MP que fixa que ss empresas habilitadas ao Rota 2030 Mobilidade e Logística farão jus: I – a realização de dispêndios em pesquisa e desenvolvimento reduzidos à metade em relação aos percentuais gerais que venham a ser fixados para apuração do crédito tributário de que trata o art. 11; II – a condições específicas na aplicação do regime tributário instituído pelos artigos 20 a 25, a serem estabelecidas na regulamentação pelo Poder Executivo Federal.
37	Deputado Federal Alfredo Kaefer (PP/PR)	Acrescenta § 10 ao art. 11 da Medida Provisória nº 843, de 2018, para que a dedução de que trata o § 4º aplique-se, também, aos dispêndios em pesquisa e desenvolvimento realizados por empresa habilitada nos termos do inciso III do art. 9º, sem observar o limite referido naquele parágrafo.
38	Deputado Federal Alfredo Kaefer (PP/PR)	Altera o § 3º ao art. 11 da Medida Provisória nº 843, de 2018, para que a parcela apurada na forma do <i>caput</i> , excedente ao limite de dedução previsto no § 1º, possa ser deduzida do IRPJ e da CSLL devidos, respectivamente, em períodos de apuração subsequentes.

39	Deputado Federal Alfredo Kaefer (PP/PR)	Dá ao artigo 11 da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, nova redação para elevar a possibilidade de dedução do IRPJ e da CSLL para cem por cento dos dispêndios realizados no país.
40	Deputado Federal Paulo Foletto (PSB/ES)	Dá nova redação aos artigos 1º, 9º e 10 da Medida Provisória nº 843, de 2018, para que o Programa governamental Rota 2030 Mobilidade e Logística e o setor automobilístico também se dediquem ao cumprimento e à implantação da Lei nº 13.614/18 - Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans).
41	Deputado Federal Augusto Coutinho (SD/PE)	Acrescenta um § 10 ao art. 11 da Medida Provisória nº 843, de 2018, para que a dedução de que trata o § 4º aplique-se, também, aos dispêndios em pesquisa e desenvolvimento realizados por empresa habilitada nos termos do inciso III do art. 9º, sem observar o limite referido naquele parágrafo.
42	Deputado Federal Augusto Coutinho (SD/PE)	Altera § 3º ao art. 11 da Medida Provisória nº 843, de 2018, para se retirar o limite de utilização do que excede ao limite de dedução previsto no § 1º.
43	Deputado Federal Augusto Coutinho (SD/PE)	Dá ao artigo 11 da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, nova redação para elevar a possibilidade de dedução do IRPJ e da CSLL para sessenta por cento dos dispêndios realizados no país.
44	Deputado Federal Augusto Coutinho (SD/PE)	Dá ao artigo 11 da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, nova redação para elevar a possibilidade de dedução do IRPJ e da CSLL para oitenta por cento dos dispêndios realizados no país.
45	Deputado Federal Augusto Coutinho (SD/PE)	Dá ao artigo 11 da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, nova redação para elevar a possibilidade de dedução do IRPJ e da CSLL para cem por cento dos dispêndios realizados no país.

46	Deputado Federal Orlando Silva (PCdoB/SP)	Altera os §§ 1º e § 2º do art. 1º da MP para que redução de alíquota de que trata o inciso II do <i>caput</i> possa ser concedida somente ao veículo cuja alíquota de IPI aplicável já tenha sido reduzida, nos termos do inciso I do <i>caput</i> , em, no mínimo, um ponto percentual e para que o somatório das reduções de alíquotas de que tratam os incisos I e II do <i>caput</i> possam ser cumulativos.
47	Deputado Federal Orlando Silva (PCdoB/SP)	Altera os incisos do art. 4º da MP para modificar os valores de multa compensatória estabelecidos.
48	Deputado Federal Orlando Silva (PCdoB/SP)	Suprime o § 3º do art. 2º da MP.
49	Deputado Federal Alfredo Kaefer (PP/PR)	Acresce ao art. 10º da MP novo requisito para fins de habilitação no Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística.
50	Deputado Federal Newton Cardoso Jr (MDB/MG)	Dá nova redação ao artigo 2º Lei nº 13.496, de 24 de outubro de 2017, de modo a ampliara o Programa de Regularização Tributária de modo a abarcar empresas brasileiras de quaisquer portes e de preservar o maior número de empregos possível.
51	Deputado Federal Orlando Silva (PCdoB/SP)	Inclui-se novo requisito obrigatório ao art. 1º e altera a redação do seu §4º para que na realização deste novo requisito sejam considerados os dispêndios realizados no País com a aquisição de software, equipamentos e suas peças de reposição, desde que sejam utilizados em laboratórios, na forma do regulamento.
52	Deputado Federal Julio Lopes (PP/RJ)	Acresce novo artigo na MP para que na comercialização de veículo em território nacional, o fabricante deva apresentar inventário de todas peças que o compõem, com nome e código de identificação de cada peça, e do seu respectivo fornecedor, nos casos em que a peça não seja de fabricação própria.

53	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Dá nova redação ao §1º do art.1º da MP nº 843/2018 para que a fixação dos requisitos previstos nos incisos I, II e III do <i>caput</i> considere critérios quantitativos e qualitativos, tais como o número de veículos comercializados ou importados, o atingimento de padrões internacionais, a preservação do emprego e a proteção das relações de trabalho.
54	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Dá nova redação aos incisos I e II do art.2º da MP nº 843/2018 para que esses benefícios se restrinjam aos veículos que sejam produzidos em empresas com Indicador Líquido de Empregos - ILE igual ou inferior a um por cento. E acresce os §§ 4º e 5º para que se restrinja a redução de IPI do artigo as empresas que cumprem os padrões de saúde e segurança no trabalho e para se definir que o Indicador Líquido de Empregos - ILE consiste na diferença entre admissões e demissões registradas no Cadastro Geral de Empregados e Desempregados – CAGED, acumulada nos doze meses anteriores ao da produção do veículo dividida pelo número de empregados no mês anterior a esta data e representada em termos percentuais.
55	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Dá nova redação ao art.3º da MP nº 843/2018 para que a multa compensatória seja de setenta por cento incidente sobre a receita a decorrente da venda dos veículos de que trata o art. 1º, bem como para que se acresça o impedimento da comercialização ou importação de veículos por parte do fabricante ou do importador envolvido.
56	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Dá nova redação ao art.3º da MP nº 843/2018 para que a multa compensatória seja de setenta por cento incidente sobre a receita a decorrente da venda dos veículos de que trata o art. 1º, bem como para que se acresça o impedimento da comercialização ou importação de veículos por parte do fabricante ou do importador envolvido pelo prazo de cinco anos.

57	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Altera o art. 7º da MP para que o apoio ao desenvolvimento tecnológico, à competitividade, à inovação, à segurança veicular, à proteção ao meio ambiente, à eficiência energética e à qualidade de automóveis, caminhões, ônibus, chassis com motor e autopeças, seja feito respeitando a dignidade nas relações de trabalho, a proteção do emprego face à automação, e as condições adequadas de saúde e segurança no trabalho.
58	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Altera o art. 7º da MP para que seja apoiado com o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, o desenvolvimento tecnológico e produtivo, o adensamento das cadeias produtivas no país, a competitividade, a inovação, a segurança veicular, a proteção ao meio ambiente, a eficiência energética e a qualidade de automóveis, caminhões, ônibus, chassis com motor e autopeças.
59	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Altera as diretrizes IV e VI do Programa Rota 2030 – Mobilidade Logística (art. 8º) para incrementar a produtividade das indústrias para a mobilidade e logística; e assegurar a capacitação técnica e a qualificação profissional no setor de Mobilidade e Logística. E inclui a diretriz VII para assegurar a expansão ou manutenção do emprego no setor de Mobilidade e Logística.
60	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Altera a diretriz IV do Programa Rota 2030 – Mobilidade Logística (art. 8º) para incrementar a produtividade das indústrias para a mobilidade e logística. E inclui a diretriz VII para assegurar a manutenção do emprego, a capacitação técnica e a qualificação profissional dos trabalhadores no setor de Mobilidade e Logística.
61	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Altera a diretriz IV do Programa Rota 2030 – Mobilidade Logística (art. 8º) para automatizar o processo de manufatura e o incremento da produtividade das indústrias para a mobilidade e logística, observando a proteção ao emprego, nos termos do inciso XXVII do art. 7º da Constituição Federal. E inclui a diretriz VII para garantir relações de trabalho em estrito cumprimento das obrigações sociais, trabalhistas e previdenciárias, com estímulo à celebração de instrumentos coletivos de trabalho sem supressão ou redução de direitos já assegurados para as categorias que alcançar.

62	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Acresce a diretriz VII do Programa Rota 2030 – Mobilidade Logística (art. 8º) para incluir o adensamento das cadeias produtivas do setor de Mobilidade e Logística de modo a elevar a agregação de valor no país.
63	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Acresce o e § 6º no art. 9º da MP para que estabeleça que as empresas habilitadas no regime reduzam ou mantenham as estatísticas referentes ao tempo médio de permanência no emprego apurada em relação aos empregados diretos e das empresas terceirizadas contratadas, considerando a taxa média do intervalo dos vinte e quatro meses anteriores; adotem ações concretas de mitigação da rotatividade apurada a partir das estatísticas da empresa em relação aos índices verificados no setor; reduzam a taxa média de acidente de trabalho apurada no intervalo de vinte e quatro meses anteriores; e incorporem o respeito à igualdade de tratamento entre mulheres e homens como um valor organizacional e adotar medidas para a eliminação de quaisquer práticas discriminatórias nas relações de trabalho.
64	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Dá nova redação ao art. 21 da MP para que a relação de objetos feita pelo Poder Executivo para que usufruam da isenção do art. 20 passe, antes de publicada, por consulta ao Observatório Nacional das Indústrias para Mobilidade e Logística de que trata o artigo 14.
65	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Altera o inciso III do <i>caput</i> do art. 22 da MP para se retirar a alínea j, que trata de autopeças. E dá ao inciso IV do mesmo artigo nova redação para que se exclua as autopeças da alínea j do <i>caput</i> .
66	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Dá nova redação ao § 5º do art.11º da MP nº 843/2018 para que se detalhe as características do ferramental, assim como as etapas necessárias para seu desenvolvimento, que é considerado dispêndio estratégico com P&D para fins de obtenção dos benefícios no âmbito do Programa.

67	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Dá nova redação ao art.25 da MP nº 843/2018 para que se esclareça que os dispêndios em P&D necessários para o recebimento da isenção do imposto de importação no âmbito do regime criado pela proposta devam ser objeto do acompanhamento, monitoramento e avaliação pelo Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade e Logística, de modo a melhorar a fiscalização de seu usufruto.
68	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Dá nova redação ao art.13 da MP nº 843/2018 para que se introduza o Ministério do Trabalho no Grupo de Monitoramento do Programa, bem como se firme a obrigação de que tal instância produza avaliações dos impactos gerados pela implementação da medida.
69	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Dá aos §§ 1º, 5º e 6º do art.9º da MP nº 843/2018 nova redação para que se defina que os requisitos que as empresas devam cumprir para se habilitarem ao Programa sejam acompanhados pelo Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade e Logística e o Conselho Gestor do Observatório, constituído por representantes do Governo e da sociedade.
70	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Dá nova redação aos §§ 2º e 5º do art.10º da MP nº 843/2018 para que se retire o limite presente no texto original que restringe a 20% do valor necessário para o cumprimento do compromisso o montante que pode ser cumprido por meio de depósitos em contas específicas para aplicação em programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para mobilidade e logística, considerando que também dessa forma os recursos sejam direcionados ao fim desejado.
71	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Insere-se um inciso V no art.10º da MP nº 843/2018 para que se acrescente um requisito adicional, relacionado ao emprego e à qualificação dos trabalhadores, à lista daqueles que as empresas devam cumprir para se habilitarem ao Programa, de maneira a que eles também sejam beneficiados pelos incentivos dados pelo governo.

72	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Inserir-se um inciso V no art.10º da MP nº 843/2018 para que se acresça um requisito adicional, relacionado ao adimplemento das obrigações trabalhistas e previdenciárias, à lista daqueles que as empresas devam cumprir para se habilitarem ao Programa, de maneira a assegurar essas obrigações sejam cumpridas pelas empresas beneficiadas pelos incentivos dados pelo governo.
73	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Dá nova redação ao <i>caput</i> do art.14 da MP nº 843/2018 para que o Observatório Nacional das Indústrias para Mobilidade e Logística e o Conselho Gestor do Observatório sejam constituídos por representantes do governo e dos vários segmentos da sociedade de forma paritária, definição que não ocorre no texto original.
74	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Acrescenta ao art.14 da MP nº 843/2018 um parágrafo que atribui ao Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade e Logística a responsabilidade por elaborar relatórios avaliando a implantação dos objetivos e diretrizes do Programa.
75	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Suprime na MP nº 843/2018 os artigos 20 a 26.
76	Deputada Federal Luciana Santos (PCdoB/PE)	Suprime da Medida Provisória nº 843, de 2018, o Capítulo III e seus arts. 20, 21, 22, 23, 24, 25 e 26, bem como o inciso III do art. 30. Além disso, confere nova redação à ementa da Medida Provisória: “Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil e institui o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística.”
77	Deputada Federal Luciana Santos (PCdoB/PE)	Altera o Inciso VI e acrescenta um Inciso VII ao artigo 8º da MP de modo a fixar como diretrizes do Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística o incentivo do adensamento das cadeias de fornecedores e a fabricação de autopeças, máquinas e equipamentos e ferramental para a indústria automotiva, promovendo o encadeamento produtivo na indústria brasileira; e a integração, de forma estratégica e soberana, da indústria automotiva brasileira às cadeias globais de valor.

78	Deputado Federal Sergio Vidigal (PDT/ES)	Suprime o artigo 2º da Medida Provisória nº 843/2018.
79	Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	Dá ao <i>caput</i> do art.24 da MP nº 843/2018 nova redação para a esclarecer que os bens objeto do regime de isenção do imposto de importação devem ser industrializados no país, e não simplesmente aplicados na industrialização dos produtos automotivos.
80	Senador Armando Monteiro (PTB/PE)	Inclui na MP um artigo, que inclui na Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, um art. 11-C, para estender o benefício concedido no art. 1º às vendas ocorridas entre 01 de janeiro de 2021 e 31 de dezembro de 2025. Os novos projetos para a concessão do benefício deverão ser apresentados até 30 de junho de 2019. Sendo que o crédito presumido será equivalente ao resultado da aplicação das alíquotas do art. 1º da Lei nº 10.485, de 3 de julho de 2002, sobre o valor das vendas no mercado interno, em cada mês, dos produtos constantes dos projetos de que trata o <i>caput</i> , multiplicado pelos coeficientes a seguir, limitado ao IPI devido mensalmente antes da dedução do saldo credor de períodos anteriores: I — 1,25 (um inteiro e vinte e cinco centésimos), até o 12º mês de fruição do benefício; II - 1,0 (um inteiro), do 13º ao 48º mês de fruição do benefício; III — 0,75 (setenta e cinco centésimos), do 49º ao 60º mês de fruição do benefício. Além disso, o crédito apurado nos termos do <i>caput</i> está limitado ao valor dos investimentos realizados pela empresa habilitada na região incentivada a partir desta data até 31 de dezembro de 2027, e somente será utilizado para abater o IPI devido nas operações geradas pelo estabelecimento da empresa, na região incentivada.

81	Senador Armando Monteiro (PTB/PE)	Inclui na MP um artigo, que inclui na Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, um art. 11-C, para estender o benefício concedido no art. 1º às vendas ocorridas entre 01 de janeiro de 2021 e 31 de dezembro de 2025. Os novos projetos para a concessão do benefício deverão ser apresentados até 30 de junho de 2019. Sendo que o crédito presumido será equivalente ao resultado da aplicação das alíquotas do art. 1º da Lei no 10.485, de 3 de julho de 2002, sobre o valor das vendas no mercado interno, em cada mês, dos produtos constantes dos projetos de que trata o <i>caput</i>, multiplicado pelos coeficientes a seguir, limitado ao IPI devido mensalmente antes da dedução do saldo credor de períodos anteriores: I — 1,25 (um inteiro e vinte e cinco centésimos), até o 12º mês de fruição do benefício; II - 1,0 (um inteiro), do 13º ao 48º mês de fruição do benefício; III — 0,75 (setenta e cinco centésimos), do 49º ao 60º mês de fruição do benefício. Além disso, o crédito apurado nos termos do <i>caput</i> está limitado ao valor dos investimentos realizados pela empresa habilitada na região incentivada a partir desta data até 31 de dezembro de 2027, e somente será utilizado para abater o IPI devido nas operações geradas pelo estabelecimento da empresa, na região incentivada. Também será acrescido à Lei um art. 11-D, que estabelece que o crédito presumido somente poderá ser utilizado para abater do débito do IPI do estabelecimento habilitado, e um art. 11-E, que estabelece que a empresa habilitada nos termos dos artigos anteriores possam I — deduzir, em sua escrita fiscal, eventual saldo credor apurado nos termos do artigo 11-B dessa Lei, não utilizados até 31 de dezembro de 2020, com os débitos de IPI gerados pelo estabelecimento industrial da empresa na região incentivada, observado o prazo decadencial; e, II — deduzir, em sua escrita fiscal, eventual saldo credor apurado nos termos do artigo 11-C dessa Lei, não utilizados até 31 de dezembro de 2025, até 31 de dezembro de 2027, e observado o prazo decadencial.
----	-----------------------------------	---

2018-8567