

連邦大統領府

官房室
法的事項担当次長

2018年11月8日付政令第9.557号

本政令は、ブラジル国内における自動車販売の必須要件を定め、ROTA 2030プログラム - モビリティー及びロジスティックを制定し、国内製造されない輸入自動車部品に関する優遇税制を規定した2018年7月5日付大統領暫定措置令第843号の施行規則を定めるものである。

共和国大統領は、憲法第84条本文第Ⅳ及びⅥ号“a”項に規定された権限を行使し、また2018年7月5日付大統領暫定措置令第843号の規定を考慮し、本政令を布告する。

第Ⅰ章

国内新車販売および輸入に関する必須要件ならびに行政処分

第Ⅰ節

必須要件

第1条 2016年12月29日付政令第8950号により承認され附属書Ⅰに記載された Tipi（工業製品税率表）においてコード分類された国内で製造される新車販売および輸入新車について、2018年12月1日より自動車メーカーならびに輸入業者は以下の必須要件の遵守が条件付けられる。

Ⅰ - 商工貿易サービス省が定め、INMETRO（国立度量衡・規格・工業品質院）ならびに都市省の国家交通部が規定し、今後他の公共機関の参加可能性も見込まれる、燃料効率および安全に関するカーラベリング・プログラムに、Tipi に分類された全ての国産ならびに輸入製品が参加し、同プログラムの規定に従ってラベリングが行われること。

Ⅱ - 附属書Ⅲ第2項規定に基づき、国内で販売される製品に求められる最低限の燃料効率を達成すること。

Ⅲ - 附属書Ⅳ第7項規定に基づき、国内で販売される製品に求められる最低限の構造性能および運転補助技術を達成すること。

2018年11月8日付政令第9,557号に関する仮訳（2019年1月15日時点）
附属書はⅢ、Ⅳ、Ⅷ、Ⅸのみ日本語仮訳

§ 1° 本条規定に基づき、**本文**が扱う必須要件が段階的に実行されること。

§ 2° **本文第 I 号**が定める燃料効率のカーラベリング・プログラムへの参加に関する要件は以下のように課せられる。

I - 附属書 I の **Tipi** に附番分類されており、附属書 V の **Tipi** には掲載されていない製品については、**2018年12月1日**から。

II - 附属書 V の **Tipi** に附番分類されている製品については、**2018年8月1日**から。

§ 3° **本文第 I 号**が定める安全のカーラベリング・プログラムへの参加に関する要件は **2020年1月1日**から課せられる。

§ 4° **本文第 II 号**が定める要件は **2018年12月1日**より、附属書 I の **Tipi** に附番分類されており、附属書 V の **Tipi** には掲載されていない製品について課せられる。

§ 5° 附属書 V に掲載された **Tipi** に附番分類された製品の燃料効率目標の導入スケジュールは、商工貿易サービス大臣が行政行為により定める。

§ 6° **本文第 III 号**が定める要件は以下のように課せられる。

I - 附属書 I の **Tipi** に附番分類されており、附属書 V の **Tipi** には掲載されていない製品については、**2022年1月1日**から。

II - 附属書 V の **Tipi** に附番分類されている製品については、**2022年1月1日**から。

§ 7° **本文第 I 号**が定める要件を満たすために、カーラベリング・プログラムが定めるとおり、消費者向け情報はメーカーの電子サイト及び自動車のユーザーマニュアルで提供することができる。

§ 8° **本文**規定は交通法規適合証明書(CAT)、国家交通部が発行する国家自動車登録証 (RENAVAN) の車種・モデル・バージョンのコード、ならびにブラジル環境・再生可能天然資源院 (IBAMA) の車両およびエンジン国家登録 (LCVM) の事前取得を免じるものではない。

第2条 第1条に規定された要件が充足されていることの確認は商工貿易サービス省が行い、充足が確認されると約束記録証書が発行される。

§ 1° **本文**が規定する約束記録証書は、

I - 商工貿易サービス省に対して請求され、

2018年11月8日付政令第9,557号に関する仮訳（2019年1月15日時点）
附属書はⅢ、Ⅳ、Ⅷ、Ⅸのみ日本語仮訳

Ⅱ - 開発産業競争力局長により発行される。

Ⅲ - 発行日から5年間を有効期間とし、満了時に当事者が要請すれば更新できる。

§ 2° 本文に規定された約束記録証書請求のための必要書類は以下の通り。

I - 法人の場合

- a) 会社定款の直近の変更議事録の公証認証された写し
- b) 必要に応じて、会社の法的代表者の委任状
- c) 第1条本文第Ⅰ、Ⅱ、Ⅲ号に規定された要件の実行宣誓書

Ⅱ - 個人の場合

- a) 個人納税登録証（CPF）
- b) 申請者の住所証明
- c) 第1条本文第Ⅰ、Ⅱ、Ⅲ号に規定された要件の実行宣誓書

§ 3° 約束記録証書を保有するメーカーあるいは輸入業者は、商工貿易サービス省が別途定める様式に従って、第1条で定めた要件の対応状況を報告せねばならない。

§ 4° 第1条で定める要件の対応状況の確認は、商工貿易サービス省が直接、あるいは約束記録証書を保有するメーカーあるいは輸入業者と契約する、国により認定された監査人が実施する監査により行われる。

§ 5° 自動車メーカーあるいは輸入業者はいつでも約束記録証書の取消を要求できる。

§ 6° 約束記録証書を取り消してもメーカーあるいは輸入業者は第1条の定める要件を免除されない。それらの要件は取消請求日から起算した直近12ヶ月、あるいは輸入業者あるいはメーカーの直近12ヶ月の実績に基づいて算出される。

第3条 Tipi コード 8702、8703 及び 8704 番に分類され、以下の性質を有する製品は、第1条で規定される要件対応を免れる。

I - ブラジル技術規格協会（ABNT）の規格 NBR 13776 に該当する特定用途の自動車。

II - 国家交通評議会（CONTRAN）の2011年4月28日付決議書第380号第6条で定められた軍用車、認可取得義務のある改造車、小数生産の限定車、クラフトワークの自動車、レプリカ自動車、バギー車体の自動車。あるいは、

III - 4輪あるいは3輪バギー

第4条 Tipi コード 8704.2、8704.3 及び 8704.90.00 番に分類される、注文製造を含むシャーシ上に車体を組み付けた自動車も第1条で定める要件対応を免れる。

第2節

行政処分

第5条 メーカーあるいは輸入業者が第2条で定める約束記録証書を取得せずに国内で自動車販売あるいは輸入を行った場合、第1条で定める自動車販売収入額の20%相当の罰金が科せられる。

単項 本文が規定する輸入車に対する罰金は、輸入の時点で、通関金額に輸入業務に対する課税額を積算した金額に対して科せられる。

第6条 第1条本文第II号で定める燃料効率目標不達成の場合、以下の金額の罰金が科せられる。

I - 燃料効率目標値（MJ/Km）に相当する燃費を0,01MJ/Km以下で超過した場合の罰金をR\$ 50,00（五十レアル）とする。

II - 燃料効率目標値（MJ/Km）に相当する燃費を0,01MJ/Km超0,02MJ/Km以下で超過した場合の罰金をR\$ 90,00（九十レアル）とする。

III - 燃料効率目標値（MJ/Km）に相当する燃費を0,02MJ/Km超0,03MJ/Km以下で超過した場合の罰金をR\$ 270,00（二百七十レアル）とする。

IV - 燃料効率目標値（MJ/Km）に相当する燃費を0,03MJ/Km超で超過した場合、0,01MJ/Kmあたりの罰金をR\$ 360,00（三百六十レアル）とする。

第7条 第1条本文の第I号及び第III号で規定された国内全域におけるカーベリングの目標あるいは構造性能および運転補助技術の目標不達成の場合、以下の金額の罰金が科せられる。

I - 設定目標を5%以内未達の場合R\$ 50,00（五十レアル）の罰金が科せられる。

II - 設定目標を5%超10%以内未達の場合R\$ 90,00（九十レアル）の罰金が科せられる。

2018年11月8日付政令第9,557号に関する仮訳（2019年1月15日時点）
附属書はⅢ、Ⅳ、Ⅷ、Ⅸのみ日本語仮訳

Ⅲ-設定目標を10%超15%以内未達の場合 R\$ 270,00（貳百七拾リアル）の罰金が科せられる。

Ⅳ-設定目標を15%超20%以内未達の場合 R\$ 360,00（参百六拾リアル）の罰金が科せられる。

単項 設定目標に対する未達率が20%を超える場合、R\$ 360,00（参百六拾リアル）を基本に未達率5%増加ごとに R\$ 360,00（参百六拾リアル）の罰金が加算される。

第8条 第6条および第7条で規定された罰金額に、附属書Ⅲ第12項および附属書Ⅳ第11項で規定される測定期間に通行許可証が発行された車両台数が乗され、その支払は第15条§2°に規定される方法で、通知日から30日以内に行われなければならない。

単項 第6条および第7条で規定された罰金額の上限は、第1条で規定された必須要件不達成車両の販売収入の20%、また輸入販売の場合は必須要件不達成車両の通関金額に輸入業務に課せられる税金額を積算した金額の20%とする。

第Ⅱ章

ROTA 2030 プログラム - モビリティー及びロジスティック

第Ⅰ節

ROTA 2030 プログラム - モビリティー及びロジスティックの 目的、方針ならびに行動

第9条 ROTA 2030 プログラム - モビリティー及びロジスティックの目的は、自動車、トラック、バス、エンジン付きシャーシおよび自動車部品産業の技術発展、競争力強化、イノベーション、自動車の安全、環境保護、燃料効率向上及び品質向上を振興することである。

単項 ROTA 2030 プログラム - モビリティー及びロジスティックの有効期間は2018年12月1日から2023年11月30日までとする。

第10条 ROTA 2030 プログラム - モビリティー及びロジスティックは以下の方針で推進される。

I - 国内において販売される自動車の燃料効率、構造性能ならびに運転補助技術の使用可能性の向上。

II - 国内の研究開発及びイノベーションへの投資増大。

Ⅲ - 世界の技術トレンドに合わせた新技術およびイノベーション開発の振興。

Ⅳ - 製造工程の自動化によるモビリティ及びロジスティック産業の生産性向上。

Ⅴ - バイオ燃料の使用ならびに代替的な推進装置の振興により、ブラジルのエネルギー源の価値を高める。

Ⅵ - ブラジル自動車産業をグローバルバリューチェーンに統合する。

第Ⅱ節

概念

第11条 ROTA 2030 プログラム - モビリティ及びロジスティックの活動に関して、下記の通りに概念及び用語を定義する。

I - モビリティ：以下の1種類あるいはそれ以上の形態が関わる移動条件、アクセシビリティ、あるいは地理的空間への人々の包摂を指す。

a) 市街地および高速道路における自動車によるもの

b) 公共交通によるもの

c) 個人交通手段によるもの

II - ロジスティック：複数の輸送モーダルが関与する財および物品の輸送、ならびに調達及び保管のマネジメントを指す。

第12条 本大統領令の規定に関して、以下のように用語定義をする。

I - 自動車部品：完成品自動車および他の自動車部品の製造に必要なタイヤを含む半組立部品および組立部品を指し、スペアパーツ市場向けの自動車部品も含む。

II - 部品：単独で技術的機能を持つ製作完成品で、それ以上他用途の部品に分解できないもの。半組立部品および組立部品の物理的な構成物であり、機械的あるいは構造的に特定の機能を有する。但し、原材料はこの範疇には入らない。

III - 半組立部品：更に大きい集合体である組立部品を形成するための中間的な部品の集合体のこと。

2018年11月8日付政令第9,557号に関する仮訳（2019年1月15日時点）
附属書はⅢ、Ⅳ、Ⅷ、Ⅸのみ日本語仮訳

Ⅳ - 組立部品あるいはシステム：自動車の中で特定の機能を果たすために部品あるいは半組立部品が構成する機能的集合体のこと。

Ⅴ - モビリティ及びロジスティックの戦略的ソリューション：商工貿易サービス大臣の行政行為で定められた、自動車運転支援のための機械、テクノロジー、サービス、システムあるいはインフラストラクチャー。

Ⅵ - 戦略的システム：自動車の推進装置、安全、運転補助技術および電気電子機能制御のためのシステム。

Ⅶ - 電子自動車部品：自動車とユーザー、自動車と自動車、自動車とインフラ、自動車と情報システム、自動車と AI、自動車とコンピューターシステムを基盤とする機能とのコネクティビティの向上を可能にするための自動車のデータ送信、管理および制御のための電子的な自動車部品およびシステム。

Ⅷ - 構造性能：走行中の自動車の乗員を衝突事故から保護するための構造的な能力。

Ⅸ - 運転補助技術：安全運転ならびに操縦性向上のために、自動車システムを自動化、最適化、改善することを目的に開発されるドライバー・サポート・システム。

Ⅹ - 研究開発イノベーション計画ならびに優先プログラム：自動車産業とそのサプライチェーンの工業的・技術的な育成を目的とする全国的な波及効果のある計画に充てられる資源配分。第31条で規定される管理評議会がそのプロジェクトおよびプログラムの承認を行う。

第Ⅲ節

ROTA 2030 プログラム - モビリティ及びロジスティックの対象

第13条 ROTA 2030 プログラム - モビリティ及びロジスティックの資格対象は以下の企業である。

I - 国内で下記のを製造するメーカー

a) 附属書 I で Tipi コード分類される自動車、あるいは

b) 附属書 I で Tipi コード分類される自動車の生産に用いられる自動車部品あるいは戦略的システム

II - 本文第 I 号で言及した自動車を製造せず、国内で販売する者。

2018年11月8日付政令第9,557号に関する仮訳（2019年1月15日時点）
附属書はⅢ、Ⅳ、Ⅷ、Ⅸのみ日本語仮訳

Ⅲ - 本文第Ⅰ号で言及した新製品あるいは既存自動車の新機種¹の国内生産のための、またはモビリティ²及びロジスティック³の新規戦略的ソリューション⁴のための承認済の技術的な開発生産プロジェクトを有している者。

§ 1° 本文第Ⅲ号で言及した技術的な開発生産プロジェクトは、新製品あるいは既存自動車の新機種、またはモビリティ及びロジスティックの新規戦略的ソリューションに関する研究開発、ならびに固定資産投資を含む。

§ 2° 本文第Ⅲ号の定めに基づき、§ 1°の規定にかなえば、下記の企業もROTA 2030プログラム - モビリティ及びロジスティックの資格対象となりうる。

I - 2018年7月5日付大統領暫定措置令第843号発布日に、新工場建設あるいは製造計画に関する技術的な開発生産プロジェクトが執行中であった企業。

II - 2012年9月17日付法律第12715号第40条§ 2°第Ⅲ号の規定に準ずる、小型自動車の国内工場建設のための特定投資計画。同工場は年間生産台数35000台以下、自動車1台あたりの最低投資金額R\$ 17.000,00（壹萬七千レアル）とする。

III - 小型自動車の国内工場建設のための特定投資計画を有する企業。同工場は年間生産台数35000台以下、自動車1台あたりの最低投資金額R\$ 23.300,00（貳萬參千參百レアル）とする。あるいは、

IV - 内燃機関を代替する推進技術による自動車生産ラインの国内建設投資計画を有する企業。

§ 3° § 2°第Ⅱ号および第Ⅲ号規定が言及する特定の投資とは、§ 4°で規定するとおり固定資産投資額と企業の計画に記載された年間生産能力の関係を示す。

§ 4° § 2°ならびに§ 3°で言及する年間生産能力の基準は、各8時間の2直生産で年間250日稼動とする。

§ 5° シャーシ上にボディを組み付けること、あるいは、自動車部品や生産のための戦略的システムの製造を通じて Tipi コード 8704.2, 8704.3, 8704.90.00, 8702.10.00 Ex 02, 8702.20.00 Ex 02, 8702.30.00 Ex 02, 8702.40.10, 8702.40.90 Ex 02, e 8702.90.00 Ex 02 の自動車生産をする企業も、本文第Ⅰ号で言及するモータルにおいてROTA 2030プログラム - モビリティ及びロジスティックの資格対象となりうる。

第Ⅳ節

資格の申請および認可

2018年11月8日付政令第9,557号に関する仮訳（2019年1月15日時点）
附属書はⅢ、Ⅳ、Ⅷ、Ⅸのみ日本語仮訳

第14条 ROTA 2030 プログラム - モビリティー及びロジスティックの資格

I - 商工貿易サービス省に申請、本政令ならびに補足規則が定める要件を満たせば、特定行政行為により認可される。

II - 有効期間は2023年11月30日まで、但し約束の履行を毎年証明することが条件。

§ 1° ROTA 2030 プログラム - モビリティー及びロジスティックの資格は、商工貿易サービス大臣が行政行為により認可し、第13条に規定される特定の対象に関して認可が行われる。

§ 2° ROTA 2030 プログラム - モビリティー及びロジスティックの資格認可を受けた企業の義務と権利事項は、商工貿易サービス大臣が行政行為により定める様式に則る宣誓書に記載される。

§ 3° ROTA 2030 プログラム - モビリティー及びロジスティックの資格有効期間は、全ての要件が充足満たされていることを条件に、申請が行われた暦月の1日に開始されるものとする。

§ 4° 2023年11月30日をもって全ての資格は取り消され、その効力を失う。但し、事前に引き受けられた約束の履行および既得権益の享受はこの限りではない。

第V節

資格のための要件

第15条 ROTA 2030 プログラム - モビリティー及びロジスティックの資格認可を受けるには下記の条件を充足せねばならない。

I - 申請企業に連邦税の滞納がないこと。

II - 研究開発あるいはモビリティー及びロジスティックのための戦略的ソリューションに関する必須投資を実施する約束。同投資額は、第35条本文第III号の定めに従い、自動車製品に関連する財およびサービス販売の総粗売上に対して附属書XIに示される最低パーセンテージを乗じ、販売に対する課税額および社会負担金額を減じた金額とする。

§ 1° 本文第II号が言及する研究開発費用は、

I - 第22条ならびに第23条規定に従う。

2018年11月8日付政令第9,557号に関する仮訳（2019年1月15日時点）
附属書はⅢ、Ⅳ、Ⅷ、Ⅸのみ日本語仮訳

II - ROTA 2030 プログラム - モビリティ及びロジスティックの受益企業が国内において以下の方法で支出せねばならない。

a) 直接

b) 受益企業が契約するサプライヤーを通じて

c) 受益企業が契約する大学、科学・技術・イノベーション研究所（ICT）あるいは専門企業を通じて。あるいは、

d) 研究開発・イノベーションプロジェクトへの投資、あるいは自動車産業とそのサプライチェーンのための産業技術発展振興のための優先的プログラムへの投資を通じて。

III - モビリティ及びロジスティック産業と関連を有さねばならない。

IV - 商工貿易サービス大臣ならびに科学技術イノベーション・コミュニケーション大臣の共同行政行為が定める手順を遵守せねばならない。

§ 2° § 1° 第 II 号“d” 項で言及する研究開発・イノベーションプロジェクト及び優先プログラムは下記の組織と連携して実施されねばならない。

I - 科学技術研究所（ICT）

II - 公式なあるいは公権力に認められたブラジル教育機関

III - モビリティ及びロジスティックのための製造および技術の開発と持続可能性に重点を置く、テクノロジーをベースとする企業に対する投資ファンドを有する、私法上の法人格を有する官営企業。あるいは、

IV - 1998年5月15日付法律第9637号で資格を認められた会社組織あるいは独立系社会サービスで、連邦行政とのマネジメント契約結び、自動車産業ならびにそのサプライチェーンの応用研究、開発およびイノベーションプロジェクトの推進、振興を図る組織。

§ 3° § 2° で言及するプロジェクト及び優先プログラムの実施に際して、受益企業は、本条が言及する国家的利益をもたらす分野のプログラム及びプロジェクトへの資源の有効活用に関する責任を免ぜられる。

§ 4° 本文第 II 号で言及した技術研究開発費用に関して、予算差し止めあるいは追加予算が必要となった場合、企業は§ 1° 第 II 号“d”項が言及するモビリティ及びロジスティックの製造及び技術開発振興のための優先プログラムの特定口座に当該資金を振り込み約束を履行できる。但し、振り込める金額は当該要件実施に必要な最低金額の20%の範囲内とする。

2018年11月8日付政令第9,557号に関する仮訳（2019年1月15日時点）
附属書はⅢ、Ⅳ、Ⅷ、Ⅸのみ日本語仮訳

§ 5° 本文第Ⅱ号で言及した投資の証明に際して、1967年2月28日付大統領令288号、1991年10月23日付法律第8248号、1997年3月14日付法律第9440号、1999年8月23日付法律9826号、2005年11月21日付法律第11196号、2012年法律第12715号第40条、ならびに本政令第22条および第23条の研究開発活動に関する規定に従って投資が行われていなければならない。

第16条 第13条本文第Ⅰ号ならびに第Ⅱ号で言及された、附属書Ⅰの Tipi コードの自動車を製造あるいは販売する企業が資格認可を受けるためには下記の条件も満たさねばならない。

I - 第1条で言及した要件の実行。及び、

II - 下記事項を公式に許可されていることの証明。

a) ブラジル領土内における技術サービス提供事業ならびに物流網の組織活動。及び、

b) 輸入対象車のメーカーのブランド使用を、国内で有効な文書で許可されていること。

第17条 自動車部品、戦略的システム、あるいはモビリティ及びロジスティックのための戦略的ソリューションの企業は、第13条本文第Ⅰ号、第Ⅱ号及び第Ⅲ号で言及する対象の資格認可を受けるためには、下記の要件に対応せねばならない。

I - 実質利益制での納税。及び

II - 「研究開発」の会計勘定項目を有すること。

第18条 第13条本文第Ⅲ号で言及する対象の資格認可を受けるには、技術的な開發生産プロジェクトは商工貿易サービス大臣の行政行為の規定に対応するとともに、生産開始にともない導入される製造及び技術プロセスの基準に従わねばならない。

§ 1° 申請企業の資格認可は、附属書Ⅸの規定に基づき技術的な開發生産プロジェクトとして商工貿易サービス省の承認を受けねばならない。

§ 2° 企業は、実施しようとするプロジェクトごとに特定の資格の申請をせねばならない。

§ 3° 資格認可の対象企業は、国内において下記の製品を製造するための技術的な開發生産プロジェクトを有する者とする。

2018年11月8日付政令第9,557号に関する仮訳（2019年1月15日時点）
附属書はⅢ、Ⅳ、Ⅷ、Ⅸのみ日本語仮訳

I - 附属書Ⅱ第2項に列挙される新しい推進技術の自動車あるいは自動運転車、ならびにそれらの自動車に用いるシステム及びコンポーネントの組み合わせ。

II - 附属書Ⅱの第1項あるいは附属書X及びその変更に関連して列挙される自動車部品あるいは戦略的システム。

III - モビリティ及びロジスティックのための戦略的ソリューション。あるいは、

IV - 第13条§2^o第II号ならびに第III号の規定に該当する企業が製造する自動車。

§4^o §3^o第I号の規定の対象となるのは、商工貿易サービス大臣の行政行為で定められる通り、アメリカ合衆国の **Society of Automotive Engineers - SAE** の J3016 ルールによるレベル3以上に分類される自動運転車とする。

§5^o 技術的な開発生産プロジェクトは、

I - 生産する製品あるいはモビリティ及びロジスティックのための戦略的ソリューションの内容（ディスクリプション）ならびに技術的特徴を明示せねばならない。

II - 研究開発計画ならびにその予算計画を含まねばならない。

III - 製品の生産に導入される製造及び技術プロセスの詳細を示さねばならない。及び、

IV - 商工貿易サービス大臣の行政行為で定められる通り、新製品あるいは既存製品の機種開発のための新規投資、ならびに固定資産への新規投資が考慮されていることを証明せねばならない。

§6^o ROTA 2030 プログラム - モビリティ及びロジスティックの資格認可企業は、プロジェクト提案書において実施約束をした研究開発計画ならびに製造・技術プロセスの状況をアップデートせねばならない。

第VI節

ROTA 2030 プログラム - モビリティ及びロジスティックのインセンティブ

第19条 実質利益ベースで納税し ROTA 2030 プログラム - モビリティ及びロジスティックの資格認可を受ける法人は、法人所得税（IRPJ）ならびに純利益に対する社会負担金（CSLL）から、法律上営業経費として分類可能かつ第22条ならびに第23条で研究開発活動として規定された金額に関して、そ

2018年11月8日付政令第9,557号に関する仮訳（2019年1月15日時点）
附属書はⅢ、Ⅳ、Ⅷ、Ⅸのみ日本語仮訳

れが国内で税計算の同期内に支出された場合、支出額の最大 30%を対象に IRPJ 税率および追徴税率ならびに CSLL の税率を乗じた金額を控除できる。

§ 1° 本文が言及する控除は、当該税計算期間において、下記を計算ベースとする IRPJ ならびに CSLL の課税額を上回ることはいできない。

I - 実質利益ならびに四半期修正利益

II - 実質利益ならびに年度修正で算出、修正した利益、あるいは

III - 推定算出ベース、粗売上及びその追徴金ベースの算出、あるいは決算（バランスシート）ベースの減額制で算出する利益

§ 2° § 1° 第 III 号で言及する推定算出ベースに基づいて算出された IRPJ ならびに CSLL の控除額。

I - 推定算出ベースで納税された IRPJ ならびに CSLL は、年度修正による税計算ならびに決算ベースの減額および留保制の税計算には考慮されない。

II - 年度修正ベースで計算される IRPJ ならびに CSLL からは、§ 1° が言及する限度の範囲内で控除できる。

§ 3° 本文で規定した方法で算出された金額が § 1° が言及する控除限度額を超える場合、それぞれ IRPJ ならびに CSLL 納税額からの控除は次期以降に、当該年度の納税額の 30% を上限に行うことができる。

§ 4° 第 24 条で規定される戦略的技術研究開発費に関しては、本文で言及した控除に併せて、同費用の 15% を上限に IRPJ 税率及び追徴金ならびに CSLL 税率を乗じた税額を控除できる。この場合、本文が規定する費用の 45% を限度とする。

§ 5° 本条が規定する控除に関して

I - 2019 年 1 月 1 日までに資格認可を受けた企業に関して、同日以降適用される。

II - 2019 年 1 月 1 日以降に資格認可を受ける企業には、認可日以降適用される。

§ 6° 税務インセンティブ金額は SELIC（ブラジル経済基本金利）を含むいかなる価値修正の対象にならない。

§ 7° 本条で規定される税務インセンティブの対象金額は、営業損益項目として扱われたとしても、社会統合計画基金（PIS）、公務員財形計画

2018年11月8日付政令第9,557号に関する仮訳（2019年1月15日時点）
附属書はⅢ、Ⅳ、Ⅷ、Ⅸのみ日本語仮訳

（PASEP）、社会保険融資負担金（COFINS）、IRPJならびにCSLLを算定する際の課税対象には含まれない。

第20条 第19条で規定する税務インセンティブは、1967年大統領令第288号、1991年法律第8248号、1997年法律第9440号第11-B条、1999年法律第9826号第1条、2001年8月24日付大統領暫定措置令第2158-35号第56条ならびに2005年法律第11196号で規定されたインセンティブを除外するものではない。

単項 ROTA 2030 プログラム - モビリティー及びロジスティックの資格認可を受けた法人は、2005年法律第11196号第17条本文第Ⅲ号で規定されたインセンティブを受ける権利を有する。

第21条 商工貿易サービス省は、ROTA 2030 プログラム - モビリティー及びロジスティックの資格要件達成状況に関する監査結果を、2018年大統領暫定措置令第843号が定めるクレジット使用日から起算して3年以内に、財務省連邦収税庁に提出する。

第Ⅶ節

研究開発費

第22条 第19条規定の対象となる研究活動とは

I - 特定目的の基礎研究：製品、プロセスあるいは革新的システムの開発のために、新しい現象の理解に関する知見獲得を目的とする研究活動。

II - 応用研究：製品、プロセス及びシステムの開発あるいは改善のための新しい知見獲得を目的とする研究活動。

III - 実験開発：新しい製品、プロセス、システム及びサービス、あるいは既存のものの改善後の優位性について、その技術的かつ機能的実現性を証明あるいは示唆することを目的に、既存の知見をもとに実施される体系的な活動。

IV - 体制整備：開発センターの機能に必要な条件の創出あるいは拡充のための物理的リソース、知見、テクノロジー及び手法。具体的には専門家育成、実験ラボ施設、応用研究センター、テストコース及びその施設が機能するために必要なインフラ、研究開発用ソフト、活動の良好な運用をサポートする技術。製品の場合は構想から生産準備段階まで、製造プロセス及び手段に関しては構想からアクセラレーション及びサプライチェーンへの展開段階までを対象とする。

第23条 第19条規定の対象となる開発活動とは

2018年11月8日付政令第9,557号に関する仮訳（2019年1月15日時点）
附属書はⅢ、Ⅳ、Ⅷ、Ⅸのみ日本語仮訳

I - 開発：新しい製品、プロセス、生産手段、サービスの開発あるいは製造、または既存のものの改善に関する、研究あるいは実経験を通じて獲得された知見に基づく体系的な活動。なお、これは技術の適用あるいは新しい用途に対する複数技術の組み合わせに関する不確定さを解消するための技術研究や、製品開発の場合は構想から生産準備段階まで、製造プロセス及び手段の開発に関しては構想からアクセラレーション及び生産連鎖への展開段階までを対象とする技術の改善と特徴づけられる。

II - サプライヤー育成：購買企業と自動車部品サプライヤー間の関係改善のための諸活動、すなわち、プランニング、戦略、生産プロセス、テクノロジー、イノベーション、新製品開発、マネジメント及び協力に関する概念と実践。購買企業は、サプライヤーの能力・技能開発に努力し、自動車部品の国内生産増強ならびに競争力向上に貢献するために、以下の活動に相互協力して取り組まねばならない。

a) 認証、度量衡、標準化ならびにそれらの準備のための相談業務。

b) 製品共同開発、品質改善、生産及び販路開拓プロジェクトに取り組む開発ネットワークの創出及び振興。

c) 自動車部品メーカーの生産活動に関連する労働者の教育訓練、大学学部及び大学院での専門教育の奨励。

d) 生産性向上に重点を置く技能や手順の改善を目的とした生産プロセスの改善ならびに専門コンサルティング業務。

e) 管理システム、企業統治、社員の専門性向上ならびに指標モニタリングに関するプロジェクト。

f) 工場の自動化プロジェクトの開発・導入ならびにそれに伴う専門コンサルティング。

g) 部品及びコンポーネント生産に使用される技術導入のためのエンジニアリング、研究開発。

III - 基礎的な製造技術 - 必ずしも順序だっていない様々なレベルにわたる生産システムあるいは工程、または複数企業間のシステムあるいは工程に関して、その統合あるいは連携を促進するための製造プロセスの開発。

単項 本文で規定される活動費用には以下の操業費用が含まれても良い。

I - 機械及び設備の検定及び校正、特定測定器具の設計及び製作、基準への適合性評価とそれに伴う試験、標準化および技術文書の作成、製品ならびにプロセスの特許取得等の基本的な生産技術に関するもの。

2018年11月8日付政令第9,557号に関する仮訳（2019年1月15日時点）
附属書はⅢ、Ⅳ、Ⅷ、Ⅸのみ日本語仮訳

II - 研究開発活動に係るラボならびに開発センターの施設あるいは機器類の導入に必要な技術サポートサービス。

Art. 24. 第22条ならびに第23条で規定され、下記と関連する活動に充てられる経費は、第19条§4⁰項の規定に基づき、戦略的費用とみなされる。

I - 先進的な製造技術：CPS（サイバーフィジカルシステム）を統合的かつ制御して、あるいは何らかのAIにより自動的に調整あるいは補正して使用し、工業あるいは製造プロセスを開発し、必ずしも順序だっていない様々なレベルにわたる生産システムあるいは工程、または複数企業間のシステムあるいは工程に関して、その統合あるいは連携を促進するための高度な製造技術。

II - コネクティビティ：下記の形態のひとつあるいは複数を網羅して一点から他の点にデータあるいは情報の伝達を可能にするために、自動車、機械あるいはシステムに搭載され、機械、設備ならびにシステム間のコミュニケーションを行う製品あるいはプロセスの開発。

a) 自動車と内部環境のコネクティビティ

b) 自動車と外部環境のコネクティビティ

c) 工業生産のコネクティビティ

III - モビリティ：人々の移動、アクセシビリティあるいは社会包摂を改善するために、以下の形態をひとつあるいは複数網羅するプロセス、活動、製品あるいはプロジェクトの開発。

a) 市街地あるいは高速道路を走行する自動車

b) 公共交通

c) 個人の交通手段

IV - ロジスティック：複数の輸送形態を網羅する財及び物品の輸送、調達及び保管の管理における効率向上のためのソリューション開発。

V - 化石燃料の燃焼を代替する新しい推進技術

VI - 自動運転

VII - 設計、製作、試験、仕上げ段階まで含む生産プロセスに用いられる治工具、金型、金型のモデル、鋳型及び品質管理に用いられるデバイス、並びにこれらの部品の開発。

VIII - ナノテクノロジー：イノベーション、最適化、改善あるいは新しい機能性や性質の付加を目的とした、製品、構成部品あるいはシステムに使用される先進的ナノテクノロジー及び先進的素材の開発ならびに適用。

IX - 専属研究者：国内の研究開発に専属で従事する研究者。

X - ビッグデータ：巨大な量のデータの解析、処理およびクロス分析のためのプロセス及びソリューションと特徴づけられる解析および予測システム（データアナリティクス）ならびに人工知能（AI）。人の介入は必須ではない。

第 VIII 節

行政処分

第 25 条 本政令あるいは補足規則に付随する要件、誓約事項、条件及び義務の不履行に対しては下記の罰則が課せられうる。

I - 遡及的な資格取消

II - 資格停止、あるいは

III - 違反行為が行われた前月売上金額の最高 2% までの罰金。

第 26 条 資格取消処分

I - 下記の場合に適用される。

a) 第 15 条本文第 II 号で規定された要件の不実行、あるいは、

b) 第 13 条本文第 III 号で規定された開発及び技術生産プロジェクトの不実行。

II - IRPJ ならびに CSLL 未納額相当の納税、あるいは税務インセンティブならびにインセンティブに起因する CSLL 算定のマイナススペースの償還を資格取消月の翌月末までに行わねばならない。

単項 ROTA 2030 プログラム - モビリティ及びロジスティックで複数の資格認可を受けている企業について、ひとつの資格の取消が他の資格まで及ぶことはない。

第 27 条 下記の場合に資格停止処分が適用される。

I - 第 15 条本文第 I 号で規定された要件の不実行、あるいは、

II - 第 28 条に規定される付属義務事項の 3 ヶ月連続不履行。

2018年11月8日付政令第9,557号に関する仮訳（2019年1月15日時点）
附属書はⅢ、Ⅳ、Ⅷ、Ⅸのみ日本語仮訳

単項 資格停止の原因が解消されるまで、本政令で定めるインセンティブの供与は停止される。

第28条 本政令で規定されるROTA 2030プログラム-モビリティー及びロジスティックに関連する付随義務事項、あるいは商工貿易サービス大臣の規則あるいは特定行政行為の不履行が認められた企業には、第25条本文第Ⅲ号で規定された罰金が科せられうる。

第29条 ROTA 2030プログラム-モビリティー及びロジスティックの資格認可を受けた企業が、第1条本文第Ⅰ号、第Ⅱ号及び第Ⅲ号で規定された要件を充足しない場合、第6条、第7条ならびに第8条で規定された処罰が適用される。

第Ⅸ節

ROTA 2030プログラム-モビリティー及びロジスティックの管理

第30条 ROTA 2030プログラム-モビリティー及びロジスティックの資格認可を受けた企業は、商工貿易サービス省に対して、同省あるいは科学技術イノベーション通信省が定める様式で、本政令が規定する要件の実行ならびに投資を証明するレポートを提出せねばならない。

§ 1° 本政令が定める税務インセンティブの算定ならびに活用するために、受益企業は付録Ⅵの規定に従い税務インセンティブの算定、計算および活用状況を確認し、そのためには毎月の登録を維持せねばならない。

§ 2° 開発及び生産技術プロジェクトの認可を受けた企業は、当該プロジェクトに関連する輸入及び生産の金額が特定できるように、プロジェクトの成果物たる製品に関連する会計記録を維持し、定められた期間は税務書類を保管せねばならない。

§ 3° 商工貿易サービス省は財務省連邦収税庁に対して税務インセンティブに関する情報を報告する。

§ 4° 本政令が定める要件の実施状況の確認は、連邦収税庁、商工貿易サービス省ならびに科学技術イノベーション通信省が直接行うか、あるいはROTA 2030プログラム-モビリティー及びロジスティックの受益企業が契約する連邦政府認可の監査法人の監査により行われる。

第Ⅹ節

管理評議会

2018年11月8日付政令第9,557号に関する仮訳（2019年1月15日時点）
附属書はⅢ、Ⅳ、Ⅷ、Ⅸのみ日本語仮訳

第31条 研究開発イノベーションプロジェクト、自動車産業ならびにそのサプライチェーンの製造および技術発展振興のための優先プログラムに配分される資源の管理評議会を創設する。第15条§2^o項で定める連携体制に従い、連邦行政、産業界、科学部門、その他関係分野の責任者からなる代表者により構成される。同評議会の役割は下記の通り。

I - 資源活用の方針提案

II - 研究開発イノベーションプロジェクトの格付け承認、ならびに自動車産業および関連産業の製造および技術発展振興プログラムの優先順位付け。

III - プログラム及びプロジェクトの実施結果の評価

§1^o 商工貿易サービス大臣は科学技術イノベーション通信省の見解も考慮し、行政行為により本文が定める管理評議会の構成、組織および機能に関して規定する。

§2^o 本文が定める研究開発イノベーションプロジェクトならびに自動車産業とそのサプライチェーンの生産および技術振興のための優先プログラムは、本文が定める管理評議会の承認の後、商工貿易サービス大臣が行政行為により認可する。

第XI節

ROTA 2030 プログラム - モビリティ及びロジスティックの モニタリンググループ

第32条 ROTA 2030 プログラム - モビリティ及びロジスティックのモニタリンググループは財務省、商工貿易サービス省及び科学技術イノベーション通信省の代表者により構成され、商工貿易サービス大臣の行政行為で定めた通りにプログラムの効果が出ているかのモニタリングをするための評価基準を策定すること目的とする。

§1^o ROTA 2030 プログラム - モビリティ及びロジスティックのモニタリンググループは、

I - 2018年12月31日までに設立されねばならない。

II - 設立から6ヶ月以内に ROTA 2030 プログラム - モビリティ及びロジスティックの効果のモニタリング及び評価基準を定めねばならない。

III - ROTA 2030 プログラム - モビリティ及びロジスティックの経済的および技術的側面に関する前年度実績を毎年報告せねばならない。

§2^o §1^o 第Ⅲ号が規定する報告は、

2018年11月8日付政令第9,557号に関する仮訳（2019年1月15日時点）
附属書はⅢ、Ⅳ、Ⅷ、Ⅸのみ日本語仮訳

I - 商工貿易サービス省が **ROTA 2030** プログラム - モビリティー及びロジスティックのモニタリンググループの監修の下に作成する。

II - **ROTA 2030** プログラム - モビリティー及びロジスティックの資金が自動車業界の生産、雇用、投資、技術革新及び付加価値創造に及ぼした影響に関する事項を含まねばならない。

第 XII 節

モビリティー及びロジスティック関連産業の国家オブザーブ機関

第 33 条 モビリティー及びロジスティック関連産業の国家オブザーブ機関ならびにその管理評議会は、連邦行政、産業界、労働者、科学部門及びその他関係部門の代表者により構成され、**ROTA 2030** プログラム - モビリティー及びロジスティックが、商工貿易サービス大臣が行政行為で定めた効果を自動車産業ならびに社会に対して及ぼしているかをフォローアップする責務を負う。

単項 **ROTA 2030** プログラム - モビリティー及びロジスティックの資格認可を受けた企業は、商工貿易サービス省に対して、モビリティー及びロジスティック関連産業の国家オブザーブ機関の運用に必要な情報を提供せねばならない。

第 III 章

国内生産されない自動車部品に関する優遇税制

第 34 条 国内自動車生産に使用されるパーツ、部品、コンポーネント、組立部品、中間組立品、完成品、半完成品及び新品タイヤで国内に同等の製品の製造能力がないものにつき、国内生産されない自動車部品に関する優遇税制に基づき外国製品輸入税 (II) が免除される。

§ 1° 本文が言及する優遇税制の受益者は、直接あるいは自らの責任及び指示により輸入業者経由で輸入できる。

§ 2° 本文が言及する免税対象財は附属書 X に記載されている。

§ 3° 本文が規定する条件に従い、商工貿易サービス省の貿易審議会 (CAMEX) 事務局は、本文が規定する条件を満たさなくなった財、あるいは新規に条件を満たさず財が発生した場合に、附属書 X のリストをその旨改訂する。

§ 4° 商工貿易サービス省の貿易審議会 (CAMEX) の行政行為により § 3° で規定する条件の確認手順が定められる。

第 I 節

概念定義

第35条 第34条規定に関して下記の用語定義が考慮される。

I - 生産能力：量産安定供給を確保できる技術、生産手段及び要員の準備可能性。

II - 同等国産品：輸入製品と同じ技術を使用し代替可能、あるいは同じ機能を果たす国産製品。

III - 自動車製品

- a) 乗用車及び積載重量 1500kg 未満の小型商用車
- b) バス
- c) トラック
- d) セミトレーラー用トラクター（牽引車）
- e) エンジン付きシャーシ（運転室付きのものを含む）
- f) トレーラー及びセミトレーラー
- g) 車体及び運転室
- h) 農業用トラクター、コンバイン、自走式農業機械
- i) 自走式道路工事機械
- j) 自動車部品

第II節

受益者

第36条 第34条で規定され優遇税制の受益企業は、第35条で言及された自動車製品の生産に使用される自動車部品の輸入者であり、かつ下記の要件を満たすこと。

I - 貿易統合システム（Siscomex）で特定の認可を取得していること。但し、貿易業務の他の認可ならびにその他の適用される法的義務を免じるものではない。

2018年11月8日付政令第9,557号に関する仮訳（2019年1月15日時点）
附属書はⅢ、Ⅳ、Ⅷ、Ⅸのみ日本語仮訳

II - 認可を受けた企業が、商工貿易サービス大臣の行政行為に定められた通りに、自動車産業とそのサプライチェーンの産業、技術発展に資する以下の機関との共同による研究開発イノベーションプロジェクト及び優先プログラムに、通関金額の2%相当の額を国内で拠出すること。

a) 科学技術研究所（ICT）

b) 公的なあるいは公権力に認められたブラジル教育機関

c) モビリティ及びロジスティックのための製造および技術の開発と持続可能性に重点を置く、テクノロジーをベースとする企業に対する投資ファンドを有する、私法上の法人格を有する官営企業。あるいは、

d) 1998年法律第9637号で資格を認められた会社組織あるいは独立系社会サービスで、連邦行政とのマネジメント契約結び、自動車産業とそのサプライチェーンの応用研究、開発およびイノベーションプロジェクトの推進、振興を図る組織。

§ 1º 第34条で規定された税務恩典の用益権の認可は、

I - Siscomex の電子サイトに置かれている電子様式に記入、送信により行われる。

II - ブラジル国内で生産されていない輸入自動車部品に関する優遇税制が有効な限り無期限で有効。

III - 下記を条件とする。

a) 連邦税及び社会負担金の滞納がないこと。及び、

b) 法人納税者登録（CNPJ）を有すること。

§ 2º 第15条§ 3º項の規定は、認可を受けた企業が行う輸入品の通関金額の2%相当の投資に対して、本文第II号の規定に従い適用される。

§ 3º 本文第II項で規定された拠出は、輸入月すなわち輸入通関日から起算して2ヵ月後の最終営業日までに行われなければならない。

第III節

国内生産されない自動車部品に対する優遇税制の期間と適用

第37条 第34条が規定する免税待遇で輸入された財は、輸入税（II）の課税事象発生日から起算して3年以内に、その全量を自動車関連製品の製造に使用せねばならない。

§ 1° 万一受益者が、本文が規定する期限内に輸入財の製造使用をしない場合、免税待遇で納税されなかった輸入税（II）に、課税事象発生日から起算した金利及び延滞罰金を加えた金額を納付せねばならない。

§ 2° 本文規定に関して、電子税務帳簿で申請された生産工程上不可避の損失分量は許容される。

第Ⅳ節

行政処分

第38条 第34条で規定された優遇税制の受益者は、第36条本文第IIで規定された拠出の実施について、商工貿易サービス省に対して、同省の定める証明方法及び期間に従って、毎年証明せねばならない。

§ 1° 本文規定の実施状況の確認は、連邦収税庁ならびに商工貿易サービス省が直接行うか、あるいは本優遇税制の受益企業が契約する連邦政府認可の監査法人の監査により行われる。

§ 2° 第36条本文第II号で規定された拠出の実施を証明しない受益企業は、認可停止処分を適用される他、§ 3°で言及する罰金の対象にもなりうる。

§ 3° 第36条本文第II号の規定に従い行われるべき拠出額と、実際に支出された拠出額の差額100%が罰金として科せられる。

§ 4° 商工貿易サービス省はブラジル連邦収税庁に対して税務インセンティブ関連情報を伝える。

第Ⅳ章

最終規定

第39条 自動車業界を対象とする公共政策及び規則は、ROTA 2030プログラム - モビリティ及びロジスティックで定められた目的及び方針に従う。

第40条 ROTA 2030プログラム - モビリティ及びロジスティックの範囲内に下記の組織を設立する。

I - 国内の電気自動車戦略に関する議論ならびに電気自動車に関する国家計画の提言のための技術部会。

II - 自動車交通の持続可能性プログラム提言のための技術部会。

III - 自動運転及び運転補助技術に関する議論、ならびに自動運転に関する国家計画提言のための技術部会。

2018年11月8日付政令第9,557号に関する仮訳（2019年1月15日時点）
附属書はⅢ、Ⅳ、Ⅷ、Ⅸのみ日本語仮訳

Ⅳ - ロジスティック及びモビリティーに関する議論、ならびにモビリティー及びロジスティックに関する国家計画提言のための技術部会。

Ⅴ - 国内自動車産業発展の障害となっている税務及び公的手続きの煩雑さについて議論、解消するための、税務及び公的手続き簡略化技術部会。

§ 1° 本文で規定された計画及びプログラムは、本政令が提示する各テーマに関して追加的方策を考慮する。

§ 2° 本文で規定された部会の構成は、商工貿易サービス大臣の行政行為により定められる。

第41条 2016年政令第8950号で承認された Tipi の補足注記（NC87-5）は、附属書Ⅶに記載される変更点に従って効力を発する。

第42条 本政令の附属書Ⅷに記載される補足注記 NC (87-12)、NC (87-13)、NC (87-14)、NC (87-15)、NC (87-16)及びNC (87-17)は、2016年政令第8950号で承認された Tipi の第87章に追加され、下記要件を満たす場合の工業製品税（IPI）を減税する。

I - Tipi の補足注記 NC (87-12)から NC (87-15)で定める燃料効率、及び、

II - Tipi の補足注記 NC (87-16)及びNC (87-17)で定める構造性能ならびに運転補助技術。

§ 1° 本文第Ⅰ号ならびに第Ⅱ号で定めた減税率は、それぞれ最大2%と1%とする。

§ 2° § 3°の規定に従い、本文第Ⅱ号で規定する減税は、本文第Ⅰ号の規定により適用しうる IPI 率がすでに最低1%減税された車両にのみ適用されうる。

§ 3° 本文第Ⅰ号および第Ⅱ号が規定する減税率の和は最大2%に限られる。

第43条 商工貿易サービス省、財務省連邦収税庁ならびに科学技術イノベーション通信省は、本政令の規定執行に関して、その権限内において決議を行う、あるいは追加規則を発行することができる。

第44条 本政令はその発行日をもって効力を発する。

ブラジリア、2018年11月8日；独立197^o年、共和制130^o年

ミシェウ・テメル
アナ・パウラ・ヴィタイウ・ジャネス・ヴェスコヴィ
マルコス・ジョルジ

2018年11月8日付政令第9,557号に関する仮訳（2019年1月15日時点）
附属書はⅢ、Ⅳ、Ⅷ、Ⅸのみ日本語仮訳

本文書は2018年11月9日付官報に公表された文書を代替しない。

附属書Ⅲ

自動車の燃料効率

1. 本政令において下記のごとく用語定義をする。

I - 燃料効率：燃料1リットルあたりの走行距離（Km/l）あるいは走行距離あたりのエネルギー消費量（MJ/Km）で表し、ABNTの規格 NBR 7024:2017 及び 16567:2016、SAE規格 J1634:2017、ならびにブラジル環境院（IBAMA）の電気自動車のための補足指図に定められた複合走行サイクルに基づいて計測される。

II - 小型乗用車：1995年12月13日付 CONAMA 決議第15号第1条§1^o規定に従い、積載後最大許容総重量 3.856 Kg、走行可能無積載最大総重量（燃料、オイルなど充填し走行可能で、乗員・荷物を積載していない状態）2.720 Kg の最大定員12名で設計された自動車、あるいはそれに派生する貨物運搬車。

III - 小型商用自動車：カテゴリ1：小型乗用車から派生しない、積載後最大許容総重量 3.856 Kg、走行可能無積載最大総重量 1.564 Kg の貨物あるいはその派生物の運搬あるいは最大定員12名で設計された自動車。

IV - 小型商用自動車：カテゴリ2：小型乗用車から派生しない、積載後最大許容総重量 3.856 Kg、走行可能無積載最大総重量 1.564 Kg から 2.720 Kg の貨物あるいはその派生物の運搬あるいは定員12名以上で設計された自動車。または、1995年12月13日付 CONAMA 決議第15号第1条§3^o規定に従いオフロード仕様を備えた自動車。貨物運搬あるいはその派生物の運搬用に設計された小型商用自動車のバージョンで、総グロス重量 3.470 Kg から 3.856 Kg の自動車は、代替的に大型自動車の燃料効率目標に対応することができる。

V - オフロード用四輪駆動自動車：積載後最大許容総重量 3.856 Kg、走行可能無積載最大総重量 1.564 Kg で、1995年12月13日付 CONAMA 決議第15号第1条§3^o規定に従いマルチギアボックスおよび減速ギア、牽引装置を装備したオフロード専用仕様車。

VI - 小型 SUV：2011年9月29日付 INMETRO 規則第377号付録の第4、第5及び第9項の規定に従う、小型乗用車から派生しない積載後最大許容総重量 3.856 Kg、走行可能無積載最大総重量 2.720 Kg の自動車。

VII - 大型 SUV：2011年9月29日付 INMETRO 規則第377号付録の第4、第5及び第12項の規定に従う、小型乗用車から派生しない積載後最大許容総重量 3.856 Kg、走行可能無積載最大総重量 1.564 Kg から 2.720 Kg の自動車。

VIII - 高性能自動車：重量出力比（パワーウェイトレシオ＝ポルトガル語の略語で RPP=relação potência/peso）140KW/Kg 以上の自動車。重力出力費の単

位は Pn/m。Pn は出力を表し KW で表示される。m は重量を表し Kg で表示される。

IX - 大型自動車：積載後最大許容総重量 3.856 Kg 以上、走行可能無積載最大総重量 2.720 Kg 以上の乗用車あるいは貨物運搬車で、1995年 CONAMA 決議第 15号第1条§4^oの規定に従い乗用あるいは貨物運搬用に設計された自動車。

2. 本政令第2条で規定された約束記録証書の発行は、2012年10月3日付政令第7819号附属書Ⅱ第2項に定められた燃料効率目標 CE1 の2019年から2021年の期間の達成、2022年10月1日までの燃料消費が最大値（CE1'、CE1''及びCE1'''）以下であること、ならびに2026年まで年次測定を継続することに条件付けられる。尚、数値の計算式は下記に従う。

$$CE1' = 1,028297 + 0,000528 \times (M' \text{ 加重平均})$$

M' 加重平均：第9項に記された、個人あるいは法人が輸入あるいは国内販売した全ての自動車に関して、第12項に記された期間に発生した販売台数による走行可能無積載状態での加重平均重量（Kg）。

$$CE1'' = 0,790141 + 0,000801 \times (M'' \text{ 加重平均})$$

M'' 加重平均：第10項に記された、個人あるいは法人が輸入あるいは国内販売した全ての自動車に関して、第12項に記された期間に発生した販売台数による走行可能無積載状態での加重平均重量（Kg）。

$$CE1''' = 0,566827 + 0,001103 \times (M''' \text{ 加重平均})$$

M''' 加重平均：第11項に記された、個人あるいは法人が輸入あるいは国内販売した全ての自動車に関して、第12項に記された期間に発生した販売台数による走行可能無積載状態での加重平均重量（Kg）。

3. 個人あるいは法人が輸入あるいは販売した自動車で、最大値（CE2'、CE2''及びCE2'''）以下の燃料消費を達成した場合、Tipi 補足注記 NC (87-12) 及び NC (87-14) の規定に従い、IPI が2%減税される。最大燃料消費の計算式は下記の通り。

$$CE2' = 0,920304 + 0,000473 \times (M' \text{ 車両重量})$$

M' 車両重量：第7項で言及された期間に、個人あるいは法人が輸入あるいは国内販売した、第9項に記された自動車の走行可能無積載状態での重量（Kg）。

$$CE2'' = 0,707190 + 0,000717 \times (M'' \text{ 車両重量})$$

M'' 車両重量：第7項で言及された期間に、個人あるいは法人が輸入あるいは国内販売した、第10項に記された自動車の走行可能無積載状態での重量（Kg）。

$$CE2''' = 0,507320 + 0,000988 \times (M''' \text{ 車両重量})$$

M''' 車両重量：第7項で言及された期間に、個人あるいは法人が輸入あるいは国内販売した、第11項に記された自動車の走行可能無積載状態での重量（Kg）。

4. 個人あるいは法人が輸入あるいは販売した自動車で、最大値（CE3'、CE3''及びCE3'''）以下の燃料消費を達成した場合、Tipi 補足注記 NC (87-13)及び NC (87-15)の規定に従い、IPI が1%減税される。最大燃料消費の計算式は下記の通り。

$$CE3' = 0,970200 + 0,000498 \times (M' \text{ 車両重量})$$

M' 車両重量：第7項で言及された期間に、個人あるいは法人が輸入あるいは国内販売した、第9項に記された自動車の走行可能無積載状態での重量（Kg）。

$$CE3'' = 0,745531 + 0,000756 \times (M'' \text{ 車両重量})$$

M'' 車両重量：第7項で言及された期間に、個人あるいは法人が輸入あるいは国内販売した、第10項に記された自動車の走行可能無積載状態での重量（Kg）。

$$CE3''' = 0,534825 + 0,001041 \times (M''' \text{ 車両重量})$$

M''' 車両重量：第7項で言及された期間に、個人あるいは法人が輸入あるいは国内販売した、第11項に記された自動車の走行可能無積載状態での重量（Kg）。

5. 第2、第3及び第4項で言及した自動車重量は、ABNT NBR ISO 1176:2006の規格が定める走行可能無積載状態での総重量に対応する。

6. 第2項で言及する販売とは、国家交通部（Denatran）のデータに従い、本附属書が規定する要求対象となる自動車登録に相当する。

7. 第4及び第3項でそれぞれ規定されるIPIの1%及び2%減税の優遇を受けるためには、個人あるいは法人は第2項で定められた要件を満たさねばならない。

8. 2021年10月1日までに燃料消費最大値（CE1'、CE1''及びCE1'''）以下を達成すれば、第7項で定める減税を2022年に前倒しで受けることができる。

9. 本付録が規定する燃料消費 CE1'、CE2'及び CE3'の要求適用対象は、ガソリンエンジン、エタノールエンジン、フレックス（ガソリン及びエタノールの混合あるいは併用）エンジン、ディーゼルエンジン、ハイブリッドエンジンあるいは電動モーターの小型乗用車、小型商用自動車-カテゴリー1及び小型SUVとする。

2018年11月8日付政令第9,557号に関する仮訳（2019年1月15日時点）
附属書はⅢ、Ⅳ、Ⅷ、Ⅸのみ日本語仮訳

10. 本付録が規定する燃料消費 CE1”、CE2”及び CE3”の要求適用対象は、ガソリンエンジン、エタノールエンジン、フレックスエンジン、ディーゼルエンジン、ハイブリッドエンジンあるいは電動モーターのオフロード用四輪駆動自動車及び大型 SUV とする。
11. 本付録が規定する燃料消費 CE1”、CE2”及び CE3”の要求適用対象は、ガソリンエンジン、エタノールエンジン、フレックスエンジン、ディーゼルエンジン、ハイブリッドエンジンあるいは電動モーターの小型商用自動車-カテゴリー 2 とする。
12. ブラジルで販売あるいは輸入した個人あるいは法人の燃料消費実績が第2項の規定を満足しているかの確認は、第9、第10及び第11項で言及した全ての車種の燃料消費に関して、算定月の直近12ヶ月間に発生したそれぞれの販売台数の加重平均を考慮する。この確認は商工貿易サービス省が2022年12月31日までにを行い、以後2026年12月31日まで同レベルの維持確認が続けられる。
13. 燃料消費の算定は、ABNTの規格 NBR 7024:2017 及び 16567:2016、SAE規格 J1634:2017、ならびにブラジル環境院（IBAMA）の電気自動車のための補足指図に定められた複合走行サイクルに基づいて行われる。
14. 第13項で言及された複合走行サイクルならびに電気自動車のための補足指図に基づく実験データは、ブラジル環境院（IBAMA）で得られる。
15. ABNTの規格 NBR 7024:2017 及び 16567:2016、SAE規格 J1634:2017 に定められた複合走行サイクル試験で使用される標準燃料の仕様は、2009年9月24日付 CONAM 決議第415号第9条に従う。
16. 補足規則は商工貿易サービス大臣の行政行為で発行できる。
17. 大型自動車の燃料効率目標の導入、結果発表及びカーラベリングのスケジュールは商工貿易サービス大臣の行政行為で定められる。
18. 市場の特定分野に向けた自動車、例えば高性能自動車に関する基準、用語及び条件は、商工貿易サービス大臣の行政行為で定められる。
19. 第2項で定める確認について、2019年度は例外的に、2018年12月1日から2019年9月30日の期間に発生した販売の加重平均で行う。

附属書Ⅳ

自動車の構造性能及び運転補助技術

1. 本政令において下記のごとく用語定義をする。

I - 構造性能：万一の衝突事故の際に、自動車が乗員ならびに弱者である歩行者を守るための構造的な能力。

II - 運転補助技術：安全あるいは運転状態向上のために、自動化及びシステムの適合・改善等を通じて運転者の補助をするシステム。

2. 構造性能及び運転補助技術は下記の要件を指標化し、それぞれに定められる基準で性能審査が行われる。

A グループ（一般要件）

- A1. 側面衝突安全性能
- A2. 安定性コントロールシステム (ESC)
- A3. ウィンカー
- A4. 昼間走行用ライト
- A5. 安全ベルト不着用アラート（運転者用）
- A6. 急ブレーキ通知 (ESS)
- A7. 後方アラームあるいは可視システム（カメラあるいはブザー）

B グループ（イノベーティブ要件）

- B1. サイド・インパクト・バー
- B2. 歩行者保護安全性能
- B3. 緊急自動制動システム-ムービングバリア
- B4. 緊急自動制動システム-リジッドバリア
- B5. 車線逸脱警報システム (LDWS – Lane Departure Warning System)
- B6. 前面衝突安全性能-ミニトラック及びユーティリティービークル

C グループ（代替的イノベーティブ要件）

- C1. 緊急自動制動システム-歩行者
- C2. 緊急自動制動システム-自転車
- C3. 車線維持支援システム (LKAS – Lane Keep Assist System)

2018年11月8日付政令第9,557号に関する仮訳（2019年1月15日時点）
附属書はⅢ、Ⅳ、Ⅷ、Ⅸのみ日本語仮訳

C4. 居眠り・不注意運転監視モニター

C5. 定速走行・車間距離制御装置（ACC – Adaptive Cruise Control）

3. 本付録で規定される項目の要件達成度を証明するにあたり、試験結果は国家交通評議会（Conatran）決議の要求値を満たさねばならない。国内に規則が不在の場合は、国連ルール（UN R あるいは UN GTR）あるいは北米 Federal Motor Vehicle Safety Standards（FMVSS）に従う。

4. 第2項で規定された指標の要件の計算には、Denatran に登録された車種・モデル・バージョンの全車両が対象となる。

5. 本政令第2条で規定された約束記録証書の発行を受ける条件は、構造性能及び運転補助技術の達成指標（InTec）を、2022年10月1日までに達成、以後2026年まで毎年の測定で一般要件（Aグループ）を下記の通りに向上させねばならない。2022年65%、2023年75%、2024年80%、2025年85%、2026年90%。計算式は下記の通りとする。

$$\text{InTec} = (\%A1 + \%A2 + \%A3 + \%A4 + \%A5 + \%A6 + \%A7) / 7$$

(%A1 + %A2 + %A3 + %A4 + %A5 + %A6 + %A7)：約束記録証書を受けた個人あるいは法人が、第11項で言及する期間に輸入あるいは販売した全ての自動車の一般要件（Aグループ）の各項目の達成度を加重平均し足し上げたもの。

6. 個人あるいは法人が輸入あるいは販売した自動車が、その車種・モデル・バージョン（CAT/Renavam）において、一般要件（Aグループ）及びイノベティブ要件（Bグループ）の全ての要件をメーカーベースで達成した場合、Tipi 補足注記 NC (87-16)及び NC (87-17)の規定に従い、第9項で言及する期間 IPI が1%減税される。

7. 代替的イノベティブ要件（Cグループ）が試験時に規則化されており、車種・モデル・バージョン（CAT/Renavam）コードに記載されていれば、下表に従ってイノベティブ要件（Bグループ）を代替することができる。

C1 – B4

C2 – B3

C3 – B5

C4 – B5

C5 - B5

8. 第5項で言及した販売台数は、本付録で規定する要求事項の対象自動車の Denatran への登録台数を指す。

2018年11月8日付政令第9,557号に関する仮訳（2019年1月15日時点）
附属書はⅢ、Ⅳ、Ⅷ、Ⅸのみ日本語仮訳

9. 第6項で規定された年次測定次年度の IPI1%減税は、2026年に限り、個人あるいは法人が第5項の規定要件ならびに本政令附属書Ⅲ第4及び第7項の規定要件を満たした場合に限る。
10. 第6項で規定された減税を2022年に前倒しで受けるためには、2021年10月1日までに、構造性能及び運転補助技術に関する一般要件を最低65%達成すると同時に、本政令附属書Ⅲの第4、第7及び第8項の要件を満たさねばならない。
11. 第5項で規定された InTec の確認は、全ての車種・モデル・バージョン（CAT/Renavam）コードに関して、計算月の直近12ヶ月間に国内で発生したそれぞれの自動車の販売台数の加重平均を考慮し、商工貿易サービス省が2022年12月31日までに実施する。その後の指標達成状況に関しても、2026年まで毎年、次年度12月31日に実施する。
12. 自動車メーカーならびに輸入者は、車種・モデル・バージョン認可の Denatran への新規申請及び CAT 交付に際して、本附属書に記載されたシステムの装備及び技術特性を報告せねばならない。
13. 第5項に規定された InTec の計算は、Denatran のデータに基づいて行われる。
14. 補足規則は商工貿易サービス大臣の行政行為で定められる。

附属書Ⅷ

Tipi 補足注記 NC (87-12)

NC (87-12) : 2022年1月1日から2026年12月31日まで期間、下記のコードで分類され、2018年11月8日付政令第9557号附属書Ⅲ第3及び第8項の規定を満たす自動車は2%の減税を受ける。

Tipi コード	Tipi コード	Tipi コード
8702.10.00	8703.22	8703.90.00
8702.10.00 Ex 01	8703.23	8704.21.10 Ex 01
8702.20.00	8703.24	8704.21.20 Ex 01
8702.20.00 Ex 01	8703.31	8704.21.30 Ex 01
8702.30.00	8703.32	8704.21.90 Ex 01
8702.30.00 Ex 01	8703.33	8704.31.10 (exceto Ex 01)
8702.40.90	8703.40.00	8704.31.20 (exceto Ex 01)
8702.40.90 Ex 01	8703.50.00	8704.31.30 (exceto Ex 01)
8702.90.00	8703.60.00	8704.31.90 (exceto Ex 01)
8702.90.00 Ex 01	8703.70.00	
8703.21.00	8703.80.00	

補足注記 NC (87-3)から NC (87-6)に該当する自動車に適用される減税は、それらの注記に規定された税率に関して計算される。

Tipi 補足注記 NC (87-13)

NC (87-13) : 2022年1月1日から2026年12月31日まで期間、NC (87-12)で規定され、2018年政令第9557号附属書Ⅲ第4及び第8項の規定を満たす自動車は1%の減税を受ける。

補足注記 NC (87-3)から NC (87-6)に該当する自動車に適用される減税は、それらの注記に規定された税率に関して計算される。

Tipi 補足注記 NC (87-14)

NC (87-14) : 2023年1月1日から2026年12月31日まで期間、NC (87-12)で規定され、2018年政令第9557号附属書Ⅲ第3及び第7項の規定を満たす自動車は2%の減税を受ける。

補足注記 NC (87-3)から NC (87-6)に該当する自動車に適用される減税は、それらの注記に規定された税率に関して計算される。

Tipi 補足注記 NC (87-15)

2018年11月8日付政令第9,557号に関する仮訳（2019年1月15日時点）
附属書はⅢ、Ⅳ、Ⅷ、Ⅸのみ日本語仮訳

NC (87-15) : 2023年1月1日から2026年12月31日まで期間、NC (87-12)で規定され、2018年政令第9557号附属書Ⅲ第4及び第7項の規定を満たす自動車は1%の減税を受ける。

補足注記 NC (87-3)から NC (87-6)に該当する自動車に適用される減税は、それらの注記に規定された税率に関して計算される。

Tipi 補足注記 NC (87-16)

NC (87-16) : 2022年1月1日から2026年12月31日まで期間、NC (87-12)で規定され、2018年政令第9557号附属書Ⅳ第6及び第10項の規定を満たす自動車は1%の減税を受ける。

補足注記 NC (87-3)から NC (87-6)に該当する自動車に適用される減税は、それらの注記に規定された税率に関して計算される。

Tipi 補足注記 NC (87-17)

NC (87-17) : 2023年1月1日から2026年12月31日まで期間、NC (87-12)で規定され、2018年政令第9557号附属書Ⅳ第6及び第9項の規定を満たす自動車は1%の減税を受ける。

補足注記 NC (87-3)から NC (87-6)に該当する自動車に適用される減税は、それらの注記に規定された税率に関して計算される。

附属書 IX

技術的な開發生産プロジェクト

1. 会社情報
 - 1.1. 正式会社名：
 - 1.2. 法人納税者登録番号（CNPJ/MF）：
 - 1.3. 年間売上高（直近営業年度）：
 - 1.4. 投資場所（住所）：
 - 1.5. 担当者：
 - 1.5.1. 氏名：
 - 1.5.2. 役職：
 - 1.5.3. 電話番号：
 - 1.5.4. 電子メールアドレス：
2. 操業情報
 - 2.1. 生産ライン：
 - 2.2. 年間生産能力¹：
 - 2.2.1. 現状能力：
 - 2.2.2. プロジェクトによる追加能力：
 - 2.3. 雇用：
 - 2.3.1. 現状雇用数：
 - 2.3.2. プロジェクトによる追加雇用数：
3. プロジェクト情報（新製品あるいは既存製品の機種に関する記述）
 - 3.1. 製品²に関する記述：
 - 3.2. 生産³に使用される生産及び技術プロセス：

3.3. 関連投資（レアル建て）：

3.4. 国内市場における販売開始（年・月）：

4. プロジェクト対象製品の価格構成

4.1. 製品価格⁴：

4.2. ブラジル国産部品の金額⁵：

4.3. メルコスール域内国からの輸入部品の金額⁶：

4.4. メルコスール域外国からの輸入部品の金額⁶：

5. メルコスール域外国からの輸入部品一覧

NCM	部品の説明	部品の価格	輸入根拠			
			A	B	C	D

A - メルコスール域内に製造技術が存在しない

B - 生産規模の問題

C - 生産コストが高い

D - その他（具体的に説明すること）

6. 国内生産されない自動車部品優遇税制の下での輸入スケジュール

エクスタリフ（関税優遇措置）申請対象の自動車部品について、下記の表で報告する。当該輸入部品がプロジェクトの何年目に輸入されるかを明記すること。

NCM	部品の説明	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目
-----	-------	-----	-----	-----	-----	-----

7. 年次投資計画

投資額	初年度	2年度	3年度	4年度	5年度
A - 固定資産投資（1+2+3）					
1 - 国産機械					
2 - 輸入機械					

- 3-その他固定資産
- B-技術投資（1+2）
 - 1-研究費
 - 2-開発費
- C-運転資金増資
- 合計（A+B+C）

¹ 年間生産能力は下記の基準に基づき計算する。

- a) 年間 250 日稼動
- b) 2 直稼動
- c) 1 直 8 時間稼動

² 製品説明には下記情報が含まれねばならない。

- a) 商用名称
- b) 技術特性
- c) レアル建て製品価格（税金及び社会負担金前と後の価格）
- d) NCM コード

³ 生産及び技術プロセスには詳細記述が含まれねばならない。

生産及び技術プロセス

プロセスの内容

⁴ 課税前国内市場販売レアル建て価格

⁵ レアル建て金額

⁶ レアル建て CIF 金額

【免責条項】

本資料で提供している情報は、ご利用される方のご判断・責任においてご使用下さい。

ジェットロでは、できるだけ正確な情報の提供を心がけておりますが、本資料で提供した内容に関連して、ご利用される方が不利益等を被る事態が生じたとしても、ジェットロは一切の責任を負いかねますので、ご了承下さい。

本仮訳は、ブラジルで制定された「2018年11月8日付政令第9.557号」(2018年11月8日施行)の一部をジェットロが仮訳したものです。ご利用にあたっては、原文もご確認ください。

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2015-2018/2018/decreto/D9557.htm