

## **PARECER N° , DE 2015**

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 235, de 2015, do Senador Alvaro Dias, que *dispõe sobre a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, na aquisição de veículos automotores para utilização no transporte autônomo de cargas.*

**RELATOR: Senador VALDIR RAUPP**

### **I – RELATÓRIO**

Vem à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 235, de 2015, de autoria do Senador Alvaro Dias. O PLS tem o propósito, além de promover isonomia entre caminhoneiros e taxistas, de reduzir o custo de aquisição de caminhões que, segundo o autor, é um dos principais custos do segmento de transporte de cargas no Brasil.

O referido projeto de lei propõe que fiquem isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), até 31 de dezembro de 2020, os veículos de carga de fabricação nacional, classificados na posição 87.04 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados (TIPI), aprovada pelo Decreto nº 7.660, de 23 de dezembro de 2011, quando adquiridos por motoristas profissionais que exerçam, comprovadamente, em veículo de sua propriedade, atividade de transportador, na condição de titular com inscrição no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) da Agência Nacional de Transportes Terrestres.

De acordo com a proposta, o IPI continuará incidindo normalmente sobre quaisquer acessórios opcionais que não sejam equipamentos originais do veículo adquirido. Fica assegurada também a manutenção do crédito do IPI relativo às matérias-primas, aos produtos intermediários e ao material de embalagem efetivamente utilizados na industrialização dos produtos referidos no projeto de lei e ao imposto pago

no desembarque aduaneiro referente a veículo para transporte de carga originário e procedente de países integrantes do Mercado Comum do Sul - MERCOSUL, saído do estabelecimento importador de pessoa jurídica fabricante de veículos da posição 87.04 da TIPI com a isenção de que trata o art. 1º do PLS.

A proposição legislativa do ilustre Senador Alvaro Dias determina que o benefício da isenção somente será utilizado uma vez, salvo se o veículo houver sido adquirido há mais de cinco anos. O reconhecimento do direito a isenção será feito pela Secretaria da Receita Federal.

O PLS estabelece ainda, que em caso de alienação do veículo a pessoas que não satisfaçam as condições e os requisitos estabelecidos antes de decorridos cinco anos da data de sua aquisição, implicará o pagamento pelo alienante do tributo dispensado.

Inicialmente a matéria foi distribuída para a apreciação pelas Comissões de Serviços de Infraestrutura e de Assuntos Econômicos, cabendo à última a decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas à proposição.

## II – ANÁLISE

Quanto ao aspecto constitucional, cabe à União legislar sobre direito tributário e sistema tributário, conforme o disposto nos arts. 24, I, 48, I, e 153, IV, todos da Constituição Federal (CF). Ademais, a matéria se insere no âmbito das atribuições do Congresso Nacional, de conformidade com o *caput* do art. 48 da Carta Magna, não havendo reserva temática a respeito (art. 61, § 1º, da CF). Assim, não se vislumbra óbice algum quanto à constitucionalidade da medida proposta.

O projeto atende à juridicidade, uma vez que o instrumento legislativo escolhido – normatização por meio de edição de lei – é adequado. A matéria inova o ordenamento jurídico e apresenta alcance geral.

Quanto à técnica legislativa, entendemos que o PLS nº 235, de 2015, está em acordo com os termos da Lei Complementar (LCP) nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

Note-se, ainda, que não se trata de matéria cuja disciplina exija a aprovação de lei complementar, motivo pelo qual a lei ordinária revela-se o instrumento adequado à sua inserção no ordenamento jurídico nacional.

Quanto ao mérito da proposta, cabe ressaltar que o projeto estabelece uma isenção para o produto, o que não se confunde com alíquota zero. A isenção durará até 2020 e só pode ser revogada por outra lei aprovada pelas duas Casas do Congresso Nacional.

Reconhecemos que a matriz de transportes brasileira deva ser alterada de modo a reduzir a participação do modal rodoviário. Entretanto, ainda nos resta fazer vultosos investimentos em infraestrutura para que essa realidade se concretize. Enquanto essa realidade não chega, devemos garantir que os operadores do transporte rodoviário de cargas possam atuar em condições adequadas.

Como apontado pelo autor da proposição, o recente movimento que causou a paralisação dos caminhoneiros nos mostrou o quanto é importante a atividade de transporte rodoviário de cargas para o nosso país. Ademais, caminhões são bens de capital. Então, é um investimento e um elemento de logística, e que, consequentemente, traz impactos para toda a economia.

### III – VOTO

Diante do exposto, tendo em vista ser meritória a proposição, o voto é **pela aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 235, de 2015, com a seguinte emenda:

#### EMENDA Nº 1 – CI

Dê-se a seguinte redação ao art. 7º e acrescente-se o art. 8º ao PLS nº 235, de 2015, nos seguintes termos:

**“Art. 7º** O Poder Executivo, com vistas ao cumprimento do disposto no inciso II do *caput* do art. 5º e nos arts. 12 e 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, estimará o montante da renúncia fiscal decorrente do disposto nesta Lei e o incluirá no demonstrativo a que se refere o § 6º do art. 165 da Constituição Federal, que acompanhará o projeto de lei orçamentária cuja apresentação se der após a publicação desta Lei.

**Art. 8º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir do primeiro dia do exercício subsequente àquele em que for implementado o disposto no art. 7º, e vigorando até 31 de dezembro de 2020.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator