

PROJETO DE LEI DO SENADO N° , DE 2015

Dispõe sobre a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, na aquisição de veículos automotores para utilização no transporte autônomo de cargas.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Ficam isentos do Imposto Sobre Produtos Industrializados – IPI 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.

Art. 2º A isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI de que trata o art. 1º desta Lei somente poderá ser utilizada uma vez, salvo se o veículo tiver sido adquirido há mais de 5 (cinco) anos.

Art. 3º A isenção será reconhecida pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, mediante prévia verificação de que o adquirente preenche os requisitos previstos nesta Lei.

Art. 4º Fica assegurada a manutenção do crédito do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI relativo:

SF/15665.19637-16

I - às matérias-primas, aos produtos intermediários e ao material de embalagem efetivamente utilizados na industrialização dos produtos referidos nesta Lei; e

II - ao imposto pago no desembarço 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 Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - TIPI com a isenção de que trata o art. 1º.

Art. 5º O imposto incidirá normalmente sobre quaisquer acessórios opcionais que não sejam equipamentos originais do veículo adquirido.

Art. 6º A alienação do veículo adquirido nos termos desta Lei antes de 5 (cinco) anos contados da data da sua aquisição, a pessoas que não satisfaçam às condições e aos requisitos nela estabelecidos, acarretará o pagamento pelo alienante do tributo dispensado, atualizado na forma da legislação tributária.

Parágrafo único. A inobservância do disposto neste artigo sujeita ainda o alienante ao pagamento de multa e juros moratórios previstos na legislação em vigor para a hipótese de fraude ou falta de pagamento do imposto devido.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, vigorando até 31 de dezembro de 2020.

JUSTIFICAÇÃO

Em um momento de crise do País, em especial do setor de infraestrutura, o projeto ora apresentado tem o propósito de reduzir um dos principais custos do segmento de

transporte de cargas no Brasil: a aquisição de caminhões. A ideia é promover isonomia entre caminhoneiros e taxistas, categoria há anos beneficiada pela isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) na compra de veículos empregados na sua atividade profissional.

O recente movimento que causou a paralisação dos caminhoneiros mostrou, em poucos dias, o quanto é importante a atividade de transporte de carga rodoviário e o quanto é dramática a situação da infraestrutura brasileira. Conquanto o País seja dependente desse modal, não há como não reconhecer a justiça das demandas dos transportadores de carga. As principais queixas são o aumento do preço do óleo diesel e dos pedágios, o que elevou os custos para o exercício da profissão.

Ao mesmo tempo, o cenário é desfavorável para reajustes nos preços dos fretes, já que os valores das *commodities* agrícolas, uma das principais mercadorias transportadas por caminhões, estão em queda, o que dificulta as negociações para aumento no valor pago pelo transporte dessas cargas.

A mudança do quadro macroeconômico e da composição dos custos tornou-se ainda mais preocupante para a categoria em face do seu elevado endividamento. Estimulados pelo Programa de Sustentação do Investimento (PSI) — programa do BNDES¹ de incentivo à compra de bens de capital (no caso, caminhões novos) —, muitos caminhoneiros adquiriram novos veículos e estão endividados. Por isso, foi incluída nas reivindicações a prorrogação por doze meses das parcelas dos financiamentos em vigor.

Com a crise instalada e o já mencionado endividamento do segmento, uma grande preocupação diz respeito ao envelhecimento da frota nacional de caminhões e os problemas de segurança disso decorrentes. A isenção de IPI aqui

¹ Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

proposta tem a virtude de estimular a compra de caminhões novos, com a consequente renovação dos veículos em circulação.

Além disso, o benefício proposto, inegavelmente, tem inspiração na lei que concede isenção de IPI aos taxistas na aquisição de sua ferramenta de trabalho. Se o veículo de transporte de carga é o instrumento de trabalho do caminhoneiro, por que a discriminação do transporte de cargas em relação ao transporte de passageiros?

É certo que todo benefício fiscal envolve custos para a sociedade. No caso presente, o fomento a uma atividade tão essencial supera em muito esse custo. Ainda assim, em cumprimento às exigências da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, com base na anexa Nota Técnica nº 39, de 2015, da Consultoria de Orçamentos, Fiscalização e Controle do Senado Federal (CONORF), registramos que a renúncia de receita estimada será de R\$ 27 milhões no ano de 2015, R\$ 840 milhões no ano de 2016 e R\$ 840 milhões no ano de 2017.

Lançada a discussão, estamos convictos da importância e justiça do projeto. Por isso pedimos o apoio dos ilustres parlamentares para a sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador ALVARO DIAS



SF/15665.19637-16



**Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos
Jurídicos**

SF/15665.19637-16

DECRETO N° 7.660, DE 23 DE DEZEMBRO DE 2011.

[Produção de efeito](#)

Aprova a Tabela de Incidência do Imposto
sobre Produtos Industrializados - TIPI.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV da Constituição, e tendo em vista o disposto nos incisos I e II do **caput** do art. 4º do Decreto-Lei nº 1.199, de 27 de dezembro de 1971, no Decreto nº 2.376, de 12 de novembro de 1997, no inciso XIX do **caput** do art. 2º do Decreto nº 4.732, de 10 de junho de 2003, e na Resolução Camex nº 94, de 8 de dezembro de 2011,



**Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos**

LEI COMPLEMENTAR N° 101, DE 4 DE MAIO DE 2000.

[Mensagem de veto](#)

Estabelece normas de finanças públicas
voltadas para a responsabilidade na gestão
fiscal e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional
decreta e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:



SENADO FEDERAL

Consultoria de Orçamentos, Fiscalização e Controle

SF/15665.19637-16

Nota Técnica nº 39/2015

Em 9 de abril de 2015

Assunto: Impacto orçamentário e financeiro, decorrente da renúncia de receita proposta por Projeto de Lei do Senado que isenta IPI os veículos de carga de fabricação nacional, quando adquiridos por motoristas profissionais que exerçam, comprovadamente, em veículo de sua propriedade, atividade de transportador, na condição de titular.

Interessado: Senador Álvaro Dias.

1 Introdução

A presente Nota Técnica atende solicitação constante da STO nº 2015-00078, do Gabinete do Senador Álvaro Dias, para que esta Consultoria de Orçamentos faça uma avaliação do impacto orçamentário e financeiro do Projeto de Lei do Senado (PLS) que isenta do Imposto Sobre Produtos Industrializados – IPI os veículos de carga de fabricação nacional, quando adquiridos por motoristas profissionais que exerçam, comprovadamente, em veículo de sua propriedade, atividade de transportador, na condição de titular, no sentido de dar cumprimento à exigência legal constante do art. 14 da Lei Complementar nº 101/2000 (LRF) e do art. 108 da Lei nº 13.080, de 02 de janeiro de 2015 (Lei de Diretrizes Orçamentárias – LDO para 2015).

2 Análise do Impacto Orçamento e Financeiro

O Projeto de Lei em questão, de acordo com seu art. 1º, propõe isentar do IPI 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 – ANTT.

O art. 2º do projeto em tela dispõe que a isenção do IPI de que trata o art. 1º somente poderá ser utilizada uma vez, salvo se o veículo tiver sido adquirido há mais de cinco anos.

De acordo com a TIPI (arquivo em anexo), aprovada pelo Decreto nº 7.660, de 23 de dezembro de 2011, tem-se as alíquotas do IPI constantes da Tabela 1 para os itens situados na posição 87.04.

Tabela 1: Alíquotas de IPI para itens da posição 87.04 da TIPI.

87.04	Veículos automóveis para transporte de mercadorias.	
8704.10	- Dumpers concebidos para serem utilizados fora de rodovias	
8704.10.10	Com capacidade de carga superior ou igual a 85 toneladas	0
8704.10.90	Outros	0
8704.2	- Outros, com motor de pistão, de ignição por compressão (diesel ou semidiesel):	
8704.21	-- De peso em carga máxima não superior a 5 toneladas	
8704.21.10	Chassis com motor e cabina	0
	Ex 01 - De camionetas, furgões, "pick-ups" e semelhantes	8
8704.21.20	Com caixa basculante	0
	Ex 01 - De camionetas, furgões, "pick-ups" e semelhantes	4
8704.21.30	Frigoríficos ou isotérmicos	0
	Ex 01 - De camionetas, furgões, "pick-ups" e semelhantes	4
8704.21.90	Outros	0
	Ex 01 - De camionetas, furgões, "pick-ups" e semelhantes	8
	Ex 02 - Carro-forte para transporte de valores	10
8704.22	-- De peso em carga máxima superior a 5 toneladas, mas não superior a 20 toneladas	
8704.22.10	Chassis com motor e cabina	0
8704.22.20	Com caixa basculante	0
8704.22.30	Frigoríficos ou isotérmicos	0
8704.22.90	Outros	0
8704.23	-- De peso em carga máxima superior a 20 toneladas	
8704.23.10	Chassis com motor e cabina	0
8704.23.20	Com caixa basculante	0
8704.23.30	Frigoríficos ou isotérmicos	0
8704.23.90	Outros	0
	Ex 01 - Veículo automóvel para transporte de toras de madeira, denominado comercialmente "trator florestal" e, tecnicamente, "forwarder"	5
8704.3	- Outros, com motor de pistão, de ignição por centelha:	
8704.31	-- De peso em carga máxima não superior a 5 toneladas	
8704.31.10	Chassis com motor e cabina	10
	Ex 01 - De caminhão	0
8704.31.20	Com caixa basculante	4
	Ex 01 - Caminhão	0
8704.31.30	Frigoríficos ou isotérmicos	4
	Ex 01 - Caminhão	0
8704.31.90	Outros	8
	Ex 01 - Caminhão	0
8704.32	-- De peso em carga máxima superior a 5 toneladas	
8704.32.10	Chassis com motor e cabina	0
8704.32.20	Com caixa basculante	0
8704.32.30	Frigoríficos ou isotérmicos	0
8704.32.90	Outros	0
8704.90.00	- Outros	0

SF/15665.19637-16

Fonte: Anexo do Decreto nº 7.660/2011.

Verifica-se, pois, que a alíquota atual para caminhões na TIPI é zero. A previsão é que esta alíquota permaneça até 31 de dezembro de 2015. A alíquota padrão para caminhões é de 5%.

Assim, a análise realizada nesta nota técnica vai considerar, para caminhões, a alíquota zero em 2015 e a alíquota “cheia” em 2016 e 2017 para o IPI dos caminhões, de 5%.

Para realizar a previsão do impacto da renúncia da receita do IPI dos itens da posição 87.04 da TIPI para 2016 e 2017 foram desconsiderados outros veículos, haja vista que o impacto principal diz respeito a caminhões. É preciso destacar que se trata de uma estimativa, ou seja, uma previsão, que sempre carrega uma incerteza. Entendemos, pois, que o impacto causado pelos outros veículos, levando-se em conta a margem de erro, é desprezível.

Foram usados os seguintes dados:

- a) Vendas de caminhões realizadas por concessionárias nos últimos três anos¹;
- b) Participação percentual dos proprietários individuais na frota nacional de transporte de carga, conforme informações da ANTT²;
- c) Preço médio dos cinco modelos de caminhão mais vendidas em 2014³;
- d) Alíquota média do IPI de 5%, descartando as variações previstas na TIPI.

Utilizando os dados das vendas de caminhões divulgados pelo Banco Central, a média para os anos de 2012, 2013 e 2014 é de 143.664 unidades vendidas.

De acordo com o site da ANTT, de uma frota total de 2.265.035 veículos com RNTRC, 1.024.294 são de propriedade de autônomos. Este número representa, portanto, 45% do total. Sendo assim, considerando que todos os

¹ Arquivo em anexo. Disponível em <http://www.bcb.gov.br/?INDECO>, acesso em 30/03/2015.

² Arquivo em anexo. Disponível em http://appweb2.antt.gov.br/rntrc_numeros/rntrc_emnumeros.asp, acesso em 30/03/2015.

³ Caminhões mais vendidos conforme divulgado pela Fenabrade (www.fenabrade.org.br). Preços de acordo com a Tabela Fipe.

SF/15665.19637-16

caminhões vendidos foram inscritos no RNTRC para serem usados como veículos de carga, uma estimativa para o número de caminhões que foram adquiridos anualmente por autônomos nos últimos três anos seria 45% das 143.664 unidades vendidas por ano. Ou seja, aproximadamente 64.649 caminhões.

Pesquisa feita no site da Fipe, considerando os cinco modelos de caminhão mais vendidos no Brasil em 2014 de acordo com a Fenabrade (Volkswagen 24.280, Volvo FH 460, Scania R440, Volkswagen 8.160 Delivery e Ford Cargo C816), indicou que o valor médio do veículo zero km em dezembro de 2014 foi de aproximadamente R\$ 260.000.

Portanto, temos para 2016 e 2017:

Inscrições RNTRC	Valor médio	Alíquota IPI	Renúncia estimada
64.649	R\$ 260.000,00	5%	R\$ 840.437.000,00

Considerando o momento econômico do Brasil, não existem razões para considerar um crescimento significativo da frota nos próximos dois anos. Portanto, pode-se afirmar que a estimativa da renúncia da receita para 2016 e para 2017 será de aproximadamente R\$ 840 milhões anuais.

Para 2015, não haveria impacto orçamentário-financeiro com a isenção para caminhões, já que a alíquota do IPI no caso destes veículos é zero. Entretanto, incorreríamos em erro ao concluir que o impacto proporcionado pela presente proposta de lei seria zero em 2015, já que há mais itens na posição 87.04 da TIPI do que apenas caminhões.

Neste contexto, considerando a situação peculiar do ano de 2015, é preciso considerar o impacto, ainda que pequeno, destes outros veículos. Desconsiderando casos raros, como os “tratores-floresta”, presentes na posição 87.04 da TIPI, pode-se considerar que o impacto, nesta situação, diz respeito a camionetas, furgões, “pick-ups” e outros veículos leves. Para o conjunto destes veículos, vamos usar uma alíquota média de 5%, já que os valores variam de 4% a 10%, dependendo do caso.

De acordo com os dados disponibilizados pelo Banco Central, são vendidos mais de 500 mil veículos comerciais leves por ano. Entretanto, a frota total de caminhonetes/furgões (1,5T a 3,49T) e utilitários leves (0,5T a 1,49T)

SF/15665.19637-16

de autônomos inscritos no RNTRC da ANTT é de cerca de 100 mil. Isso significa que, diferentemente do que supomos para os caminhões, apenas uma pequena fração dos veículos comerciais leves vendidos por ano são inscritos no RNTRC. É necessário que seja estimado o valor para estas inscrições anuais.

A frota total de caminhonetes/furgões e utilitários leves representa cerca de 10% da frota total de autônomos com inscrição no RNTRC. Por este motivo, vamos considerar que a inscrição anual na ANTT destes veículos mais leves pertencentes a autônomos corresponde a 10% da inscrição de caminhões, estimada anteriormente nesta nota em 64.649. Ou seja, algo em torno de 6.500 veículos/ano.

O modelo mais vendido de 2014 de utilitários leves foi o Fiat Strada, com um preço médio, de acordo com a FIPE, de R\$ 60 mil. Uma pick-up maior e também muito vendida (sexto lugar) é a Toyota Hilux, com preço médio de R\$ 100 mil. Assim, optou-se, neste trabalho, por usar um preço médio de R\$ 82,5 mil para o conjunto de caminhonetes/furgões e utilitários leves.

Portanto, para 2015, em base anual, temos:

Inscrições RNTRC	Valor médio	Alíquota IPI	Renúncia estimada
6.500	R\$ 82.500,00	5%	R\$ 26.812.500,00

Assim sendo, o impacto orçamento e financeiro total estimado relativo à renúncia de receita decorrente desse PLS para todo o ano de 2015 é da ordem de R\$ 27 milhões, e para 2016 e 2017 é da ordem de R\$ 840 milhões anuais.

Cumpre ressaltar que, com a entrada em vigor da Lei, as alíquotas de IPI para esses veículos não poderão mais ser alteradas por decreto do Presidente da República, sendo necessária a apresentação de novo projeto de lei.

3 Conclusão

A presente nota técnica realizou avaliação do impacto orçamentário e financeiro, decorrente da renúncia de receita proposta pelo Projeto de Lei do Senado que isenta do Imposto Sobre Produtos Industrializados – IPI os veículos de carga de fabricação nacional, classificados na posição 87.04 da

SF/15665.19637-16



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 – ANTT.

Para tanto, foram usados:

- a) Vendas de caminhões e veículos comerciais leves realizadas por concessionárias nos últimos três anos (arquivo em anexo);
- b) Participação percentual dos proprietários individuais na frota nacional de transporte de carga, conforme informações da ANTT (arquivo em anexo);
- c) Preço médio dos cinco modelos de caminhão mais vendidas em 2014 e dos utilitários de posição um e seis entre os mais vendidos em 2014 (www.fenabrade.org.br);
- d) Alíquota média do IPI de 5%, descartando as variações previstas na TIPI.

Considerando-se essas premissas, estimou-se o impacto orçamento e financeiro relativo à renúncia de receita decorrente desse PLS como sendo da ordem de R\$ 27 milhões para todo o ano de 2015, de R\$ 840 milhões para 2016, e de R\$ 840 milhões para 2017. Considerando que o PLS deve ser aprovado durante o ano de 2015, para esse ano é preciso considerar o valor *pro rata* relativo ao restante do ano, a partir da aprovação do projeto.

Juci Melim Junior

Consultor Legislativo – Assessoramento em Orçamentos

SF/15665.19637-16