PROJETO DE LEI N.º 6.167-B, DE 2016
(Do Sr. Nelson Padovani)

Reduz em 60% o Imposto de Produtos Industrializados sobre os veículos automotores novos adquiridos em troca de veículos usados com mais de 17 anos de registro; tendo parecer da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. MAURO PEREIRA); e da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. VANDERLEI MACRIS).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS;

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO DO PARECER DA
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 6.167, de 2016, de autoria do Deputado Nelson Padovani. A iniciativa reduz em 60% o Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI – que incida em veículos automotores novos adquiridos em troca de veículos usados com mais de 17 anos de registro, os quais devem ir a desmanche.

Segundo a proposição, veículos automotores, ali, compreendem automóveis, caminhões, tratores, colheitadeiras e motocicletas. Em seguida, diz que os veículos usados a serem levados ao desmanche devem estar registrados em nome do comprador há pelo menos um ano, sem que em relação a eles haja qualquer pendência tributária ou administrativa. Tais veículos, continua o projeto, serão descartados em planta de reciclagem industrial no prazo de até noventa dias, não podendo servir ao comércio de peças usadas. A iniciativa ainda fixa que o valor do veículo usado dado em troca não pode ter valor de mercado maior do que o valor correspondente ao desconto de 60% do IPI, concedido para a aquisição do veículo novo.

De acordo com a propositura, apenas uma operação de compra e venda, nos moldes definidos, poderá ser realizada ao ano por titular de CPF. O veículo novo adquirido com desconto de IPI, assevera o projeto, só poderá ser vendido passado um ano da data da compra. Outra regra presente na iniciativa é a que determina ser privativa de concessionárias autorizadas e registradas na Junta Comercial a venda de veículos novos nas condições nela previstas.

Nas palavras do autor, *“com a aprovação deste projeto teremos uma significativa redução de veículos antigos, que são poluentes e geram altos custos de manutenção, pois os mesmos serão retirados das ruas, conseqüentemente reduzindo os índices de acidentes e reduzirão a poluição ambiental por eles causada”*.

A proposta já foi analisada na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviço. Nesse colegiado, parecer favorável, com substitutivo, apresentado pelo relator da matéria, acabou

por ser acatado. No substitutivo da CDEICS, incluiu-se o ônibus no rol de veículos aptos a serem comercializados com desconto de IPI. Além disso, reduziu-se de dezessete para quinze anos o tempo de registro do veículo que, sendo trocado pelo novo, deve ir à reciclagem industrial.

Nesta Comissão, não houve emendas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Passo a discorrer sobre aspectos que, no meu entendimento, são barreiras, algumas intransponíveis, para a aprovação da matéria.

1. O Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 1997) possui comandos que ordenam a realização de vistoria ambiental e de segurança, com periodicidades definidas na Resolução nº 716, de 2017, do Conselho Nacional de Trânsito – Contran – e na Resolução nº 418, de 2009 do Conselho Nacional do Meio Ambiente – Conama. A partir de 2019, no caso da vistoria técnica veicular, finalmente esses comandos ganharão efetividade. São essas vistorias que, em última instância, realmente podem tirar das vias os veículos incapacitados para o trânsito. No caso da medida sugerida pelo projeto, corre-se o risco de veículo ainda em boas condições de uso ser dado como moeda de troca na aquisição do veículo novo, provocando desperdício de recursos escassos.

2. Cumpre assinalar que esta Comissão de Viação e Transportes, analisando os Projetos de Lei nº 2.513, de 2011, nº 5.085, de 2013, e nº 6.377, de 2013, decidiu-se pela rejeição, por unanimidade, de propostas de natureza muitíssimo semelhante à desta iniciativa. O parecer, apreciado em 30 de novembro de 2016, é reproduzido aqui, como segue:

“Em síntese, o PL nº 2.513, de 2011, de autoria do Deputado Ronaldo Nogueira, e seus apensados, o PL nº 5.085, de 2013, de autoria do Deputado Onofre Santo Agostini, e o PL nº 6.377, de 2013, de autoria do Deputado Takayama, dispõem sobre as condições para retirada de circulação de veículos com idade avançada, quinze anos em uma proposição, vinte anos em outra, propondo a criação de programas de renovação da frota, concessão de crédito e incentivos fiscais para a compra de veículos novos, bem como a indicação da destinação dos veículos usados.

Não obstante a preocupação dos autores em prezar pela segurança no trânsito, retirando veículos que, em tese, estariam sem condições de transitar pelas vias públicas brasileiras, entendemos que as propostas se mostram inviáveis e apresentam uma série de inconvenientes.

Inicialmente, cabe salientar que a idade do veículo não é parâmetro determinante para avaliar as condições de trafegabilidade. O desgaste das peças e dos componentes veiculares está mais associado ao uso, ou seja, à quilometragem percorrida, do que à idade. Um veículo bem conservado e regularmente submetido a manutenção, mesmo com idade avançada, pode encontrar-se em perfeitas condições para circular, sem comprometer a segurança do condutor, dos passageiros e dos demais usuários das vias públicas. Ademais, ressaltamos que o art. 104 do Código de Trânsito Brasileiro já

estabelece que os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção, obrigatória e periódica, conforme regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), para os itens de segurança, e do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama). Apesar de não terem sido efetivamente implantadas, são essas inspeções que devem determinar se um veículo está ou não em condições de trafegar com segurança e sem poluir o meio ambiente, e não simplesmente seu tempo de uso.

Outro ponto que merece destaque é o que trata da destinação do veículo retirado de circulação. De acordo com a proposta, fica estabelecido que os veículos automotores com tempo de uso superior a quinze anos devem ser leiloados como sucata. Ocorre que, na prática, esses veículos são desmontados e as peças são vendidas separadamente. Daí, de nada adianta retirar os veículos de circulação, pois suas peças e componentes ainda poderão ser aproveitados em outros veículos usados, com idade inferior à máxima proposta. Além disso, fica evidente o prejuízo aos proprietários de veículos com muito tempo de uso. Ao se aproximarem dos quinze anos, o valor de mercado desses bens tenderá a cair abruptamente, pois seus dias estarão contados. Afinal, quem terá interesse em comprar automóveis com quatorze anos, já com os dias contados? Nota-se, assim, grande defasagem entre o valor do veículo velho e o do zero quilômetro, dificultando sobremaneira a compra do carro novo.

Por fim, convém mencionar que a medida afeta diretamente a população de menor poder aquisitivo. Expressiva parcela de brasileiros só dispõe de recursos para adquirir veículos com maior tempo de uso, cujos preços são consideravelmente mais baixos. Dessa maneira, proibir a circulação de veículos com mais de quinze anos de uso privará uma família de baixa renda de possuir um automóvel, aumentando ainda mais a desigualdade social. Ante todo o exposto, somos pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei PL nº 2.513, de 2011, e seus apensados, o PL nº 5.085, de 2013, e o PL nº 6.377, de 2013”.

Adiciono, ainda, o seguinte:

3. A concessão de um benefício tributário ao consumidor, para a aquisição de determinado produto – neste caso, veículos novos –, interfere de forma patente nos preços relativos, distorcendo as escolhas feitas no mercado. De fato, aquele que, em virtude do benefício concedido, resolve fazer a troca de seu veículo por um modelo novo, pode bem ter deixado de gastar seu dinheiro em qualquer outro bem ou serviço à disposição do público. Pode ainda ter deixado de fazer economias para o cumprimento de algum desejo no futuro. Ou seja, o que se vê, aqui, é a vantagem que a indústria automobilística terá com a adoção da medida. O que não se vê, nem se consegue quantificar, é o prejuízo lançado nas costas de todos os outros setores da atividade econômica.

4. Outro aspecto que merece atenção é a inexistência, no projeto de lei e na análise empreendida na CDEICS, de qualquer estimativa do custo da medida para o Tesouro e, conseqüentemente, para todos os contribuintes que não se beneficiarão diretamente do desconto do IPI. Além de ser uma exigência legal, essa estimativa deveria ter sido apresentada para permitir um exame mais objetivo, por quem tem o dever de julgar a matéria, dos custos e dos benefícios da proposta. Vale lembrar, a esse propósito, que o IPI tem

alíquotas diferentes, a depender do tipo e características do veículo¹, o que exigiria do autor uma análise criteriosa do impacto financeiro da medida, a partir da contribuição de cada um dos segmentos veiculares relacionados na iniciativa.

5. Pode-se notar no exame da TIPI (2017) que as alíquotas do IPI relativas a dois tipos de veículo, ônibus e caminhões de transporte de carga, são de 0%. Isto é, o benefício na aquisição de veículos desses dois segmentos seria nenhum.

6. O projeto, assim como o substitutivo proposto pela CDEICS, ignora a hipótese de o veículo pertencer a pessoa jurídica, transportadores, por exemplo. Assim, o desconto na aquisição de veículo novo, dadas as condições previstas, será incapaz de produzir qualquer estímulo à renovação da frota dos que prestam serviço comercial de transporte, justamente os que dão uso mais intensivo aos veículos, desgastando-os precocemente.

7. A exclusividade conferida a concessionárias de veículos para a realização da operação de venda favorecida não foi justificada pelo autor, algo imprescindível, posto que o direcionamento arbitrário de que se fala subverte o princípio da livre concorrência.

8. Na Lei nº 8.989, de 1995, que concede isenção de IPI para a aquisição de táxis, assim como de automóveis por pessoas com deficiência, dá-se prazo mínimo de dois anos para que o proprietário passe à frente o veículo que adquiriu mediante benefício tributário. No projeto, inexplicavelmente, esse prazo é fixado em apenas um ano.

9. Há dezenas, quiçá centenas, de projetos de lei com o objetivo de estabelecer isenção ou desconto de IPI na aquisição dos mais variados bens. No caso dos veículos automotores, toda sorte de consumidores é alcançada, a saber: professores, produtores rurais, corretores de imóveis, representantes comerciais, quem adquire carro elétrico, Centros de Formação de Condutores - CFC, agentes de segurança pública com previsão constitucional, mototaxistas e motoboys, peritos criminais, deficientes não incluídos na Lei nº8.989, de 1995, quem adquire (i) ambulâncias, (ii) veículo para o transporte público alternativo, (iii) veículos para prestação de serviço por municípios, (iv) veículo de transporte escolar, entre outros. É praticamente impossível para o legislador fixar critério razoável a partir do qual seja capaz de decidir a quem conceder e a quem não conceder o benefício tributário. Nessas circunstâncias, interesses parciais, ainda que legítimos, acabam por falar mais alto no Parlamento, calando a voz do real interesse público.

Em vista de todas as considerações, **o voto é pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 6.167, de 2016.**

Sala da Comissão, em 8 de agosto de 2018.

Deputado VANDERLEI MACRIS
Relator

¹ Ver a Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados (TIPI) 2017.
<http://idg.receita.fazenda.gov.br/aceso-rapido/legislacao/documentos-e-arquivos/tipi.pdf>

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 6.167/2016, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Vanderlei Macris.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Domingos Sávio - Presidente, Vanderlei Macris e Ezequiel Fonseca - Vice-Presidentes, Benjamin Maranhão, Capitão Fábio Abreu, Carlos Gomes, Christiane de Souza Yared, Elcione Barbalho, Gonzaga Patriota, Laudívio Carvalho, Marcio Alvino, Marcondes Gadelha, Mauro Lopes, Mauro Mariani, Milton Monti, Nelson Marquezelli, Renzo Braz, Roberto Britto, Roberto Sales, Ronaldo Carletto, Ronaldo Lessa, Vicentinho Júnior, Adelmo Carneiro Leão, Aliel Machado, Arolde de Oliveira, João Derly, João Paulo Papa, Julio Lopes, Lázaro Botelho, Leopoldo Meyer, Lucio Mosquini, Marcelo Delaroli, Miguel Lombardi, Ricardo Barros, Samuel Moreira, Sergio Vidigal e Simão Sessim.

Sala da Comissão, em 21 de novembro de 2018.

Deputado DOMINGOS SÁVIO
Presidente