

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

PROJETO DE LEI N.^º 2.435 , DE 2000

(Apensados os Projetos de Lei n.^º 3.141 e 3.978, ambos de 2000)

Concede isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados aos veículos adquiridos para Centros de Formação de Condutores.

Autor: Deputado ARY KARA

Relatora: Deputada YEDA CRUSIUS

I - RELATÓRIO

Com a proposição em epígrafe pretende seu autor, o nobre Deputado Ary Kara, conceder isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) aos veículos automotores nacionais, quando adquiridos para aplicação exclusiva em atividades de instrução nos Centros de Formação de Condutores, vedada sua alienação antes de decorridos três anos da data de aquisição.

Alega o autor que os custos para manutenção de frota de veículos em condições adequadas de funcionamento, a pressionar a já baixa remuneração da atividade profissional, ademais de sua semelhança com aquela exercida pelos taxistas, justificam a proposição.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto na Comissão de Finanças e Tributação, conforme termo lavrado em 10 de abril de 2001.

O Projeto de Lei n.^º 3.141, de 2000, da lavra do Deputado Coronel Garcia, por seu turno, pretende isentar do IPI a aquisição anual de até três veículos automotores nacionais, de até 72 HP de potência bruta, quando

adquiridos pelos Centros de Formação para treinamento prático de condutores, vedada sua alienação antes de completados dois anos de sua aquisição a pessoa física ou jurídica que não atenda as mesmas condições do beneficiário. Além disso, exige a adoção de sinais externos de identificação pintados no veículo, como estabelece o Código de Trânsito Brasileiro.

A criação de novos empregos, a redução dos custos de obtenção de carteiras de habilitação e o desgaste acentuado dos veículos sustentam a pretensão.

O Projeto de Lei n.º 3.978, de 2000, elaborado pelo Deputado Vadão Gomes, objetiva isentar do IPI os veículos automóveis de passageiros de fabricação nacional, de até 70 HP de potência, movidos a combustível de origem renovável, adquiridos por auto-escolas, cujo montante esteja limitado a até um terço do valor registrado no ativo imobilizado da empresa beneficiada, sob esta rubrica, vedada sua alienação antes de três anos da data de aquisição.

Com vistas a atender os requisitos impostos pelo art.14 da Lei de Responsabilidade Fiscal, propõe incremento de 0,2% nas alíquotas de 15% e 27,5% aplicáveis à incidência do Imposto de Renda das pessoas físicas.

Em todas as proposições são garantidas a manutenção do crédito do imposto relativo aos insumos, as exigências de comprovação das condições impostas ao benefício fiscal e a atribuição de seu reconhecimento pela Secretaria da Receita Federal.

II - VOTO DA RELATORA

Cumpre a esta Comissão o exame preliminar de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira e do mérito, nos termos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (arts. 32, inc. IX, letras "h" e "j" e 53, inc. II) e da Norma Interna da Comissão de Finanças e Tributação, aprovada em 29 de maio de 1996.

Do exame da proposição em tela e de seus apensados, verifica-se que implicam concessão de benefício fiscal atribuído a veículos, na área do Imposto sobre Produtos Industrializados — IPI, de competência tributária da União.

Apesar de não contrariarem os dispositivos constitucionais referentes à matéria orçamentário-financeira e ao Plano Plurianual em vigor, as proposições em tela submetem-se aos dispositivos da Lei de Diretrizes Orçamentárias — LDO em vigência para o exercício de 2003, Lei n.º 10.524, de 25 de julho de 2002.

O art. 84 da mencionada LDO determina que o projeto de lei que conceda ou amplie incentivo ou benefício de natureza tributária só será aprovado ou editado, se atendidas as exigências do art. 14 da Lei Complementar n.º 101, de 2000.

Trata-se da Lei de Responsabilidade Fiscal, que exige, no caso de renúncia de receitas tributárias, que os projetos devam estar acompanhados de correspondente estimativa do impacto orçamentário-financeiro e da demonstração de que a renúncia tributária foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária e que não afetará as metas propostas, ou das medidas compensatórias pela perda de ingressos públicos.

Isto posto, verifica-se que somente o Projeto de Lei n.º 3.978, de 2000, apensado, atende as condições de adequação e compatibilidade orçamentária e financeira.

Com referência ao mérito das proposições, cabe estabelecer, primeiramente, que os incentivos fiscais do IPI, malgrado sua função de estimular o desenvolvimento setorial ou regional do País, são exceções no Sistema Tributário. Especialmente porque as renúncias tributárias do imposto têm efeito perverso, sobretudo nos recursos dos Estados e Municípios mais carentes, para os quais o repasse representa a quase totalidade de ingressos, uma vez que, do montante de sua arrecadação, 21,5% são destinados ao Fundo de Participação dos Estados e 22,5%, para o Fundo de Participação dos Municípios, além dos 10% aos Estados e ao Distrito Federal, proporcionalmente ao valor das respectivas exportações de produtos industrializados.

À justificativa alegada com base no princípio da isonomia, no que se refere ao benefício em vigor atribuído aos taxistas, faz-se necessário contrapor que, enquanto o princípio da igualdade consagra os mesmos direitos e obrigações a todos os indivíduos, independente de seus atributos ou características, o princípio da isonomia busca a observância do princípio da igualdade na aplicação das normas, preconizando a exigência de que a lei trate de maneira igual os que se encontram em posição de igualdade, e desigualmente, sempre que haja desigualdade de fato.

Assim, enquanto o veículo constitue instrumento básico de trabalho para os taxistas, sem o qual lhes é impossível desenvolver a atividade, para as atividades educativas, tendo em vista o desenvolvimento tecnológico atual, tal bem pode ser substituído, em parte, por simuladores, garantindo maior segurança a todos e reduzindo custos de manutenção de veículos. Ademais, enquanto os primeiros têm o preço dos serviços prestados sob controle, os segundos exercem atividade privada com liberdade para fixação de preços.

Vale lembrar que a legislação do Imposto de Renda, à qual estão submetidos tais contribuintes pelo exercício profissional da atividade, permite a dedução, como custos ou despesas, dos gastos de manutenção com os bens imobilizados em sua escrituração contábil, bem como daqueles utilizados ou consumidos na atividade. Até porque os Centros devem manter frota de veículos diferenciados, com força motriz superior ao fixado nos projetos, no caso de treinamento de transporte pesado.

Assim, ao estabelecer o incentivo fiscal pretendido, teríamos configurada a situação de preterir a sociedade como um todo, por conta das perdas nas receitas dos entes federativos, para beneficiar grupo de contribuintes que exercem atividade comercial com fins lucrativos e que imputam, na composição dos preços cobrados pelo serviço os custos de aquisição e manutenção de veículos, independente de sua potência ou do quantitativo de bens disponíveis.

Além do mais, a isenção assim concedida não implicaria redução de preço para seus usuários, os contribuintes de fato do imposto, porquanto são aqueles que efetivamente arcam com seu ônus.

Pelas razões expostas, voto pela inadequação e incompatibilidade orçamentária e financeira do Projeto de Lei n.º 2.435 e de seu apensado n.º 3.141, ambos de 2000, pela adequação e compatibilidade do anexado Projeto de Lei n.º 3.978, do mesmo ano, e, no mérito, pela rejeição de todos.

Sala da Comissão, em de 2002 .

Deputada YEDA CRUSIUS
Relatora