



APENSADOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

AUTOR:
(DO SENADO FEDERAL)

Nº DE ORIGEM:

EMENTA:

Dispõe sobre a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) na aquisição de automóveis para utilização no transporte autônomo de passageiros, bem como por pessoas portadoras de deficiência física, e dá outras providências.

DESPACHO:
14/05/2003 - (APENSE-SE AO PL-2010/1999.)

ENCAMINHAMENTO INICIAL:

AO ARQUIVO, EM 15/05/2003

REGIME DE TRAMITAÇÃO
PRIORIDADE

COMISSÃO	DATA/ENTRADA
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /

PRAZO DE EMENDAS

COMISSÃO	INÍCIO	TÉRMINO
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /

DISTRIBUIÇÃO / REDISTRIBUIÇÃO / VISTA

A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:	Em: / /
Comissão de:		
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:	Em: / /
Comissão de:		
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:	Em: / /
Comissão de:		
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:	Em: / /
Comissão de:		
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:	Em: / /
Comissão de:		
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:	Em: / /
Comissão de:		
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:	Em: / /
Comissão de:		



Câmara dos Deputados

PL 474/2003

Autor: Senado Federal

**Data da
Apresentação:** 19/03/2003

Ementa: Dispõe sobre a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) na aquisição de automóveis para utilização no transporte autônomo de passageiros, bem como por pessoas portadoras de deficiência física, e dá outras providências.

**Forma de
Apreciação:** Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

Despacho: Apense-se a(o) PL-2010/1999.

**Regime de
tramitação:** Prioridade

Em 13 / 05 / 2003


JOÃO PAULO CUNHA
Presidente

PL 474/03

Dispõe sobre a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) na aquisição de automóveis para utilização no transporte autônomo de passageiros, bem como por pessoas portadoras de deficiência física, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º São isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI):

I - os automóveis de passageiros de fabricação nacional de até 127 HP de potência bruta (SAE), de no mínimo 4 (quatro) portas, inclusive a de acesso ao bagageiro, movidos a qualquer combustível quando adquiridos por:

a) motoristas profissionais que exerçam, comprovadamente, em veículo de sua propriedade a atividade de condutor autônomo de passageiros, na condição de titular de autorização, permissão ou concessão do Poder Público e que destinem o automóvel à utilização na categoria de aluguel (táxi);

b) motoristas profissionais autônomos titulares de autorização, permissão ou concessão para exploração do serviço de transporte individual de passageiros (táxi), impedidos de continuar exercendo essa atividade em virtude de destruição completa, furto ou roubo do veículo, desde que destinem o veículo adquirido à utilização na categoria de aluguel (táxi);

c) cooperativas de trabalho que sejam permissionárias ou concessionárias de transporte público de passageiros, na categoria de aluguel (táxi), desde que tais veículos se destinem à utilização nessa atividade;

d) pessoas que, em razão de serem portadoras de deficiência física, não possam dirigir automóveis comuns;

II - os veículos automotores, dotados de pelo menos 4 (quatro) portas, com lotação mínima de 7 (sete) e máxima de 16 (dezesseis) pessoas acomodadas em assento, quando adquiridos por motoristas profissionais autônomos titulares de autorização, permissão ou concessão para exploração do serviço de transporte público alternativo de passageiros e que destinem o veículo à utilização no referido serviço.

Parágrafo único. A exigência para aquisição de automóvel de 4 (quatro) portas e de até 127 HP de potência bruta (SAE) não se aplica aos portadores de deficiência física de que trata a alínea d do inciso I deste artigo.

Art. 2º O benefício de que trata o art. 1º poderá ser usufruído mais de uma vez, desde que decorridos, no mínimo, 3 (três) anos da aquisição anterior.

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

Art. 4º É assegurada 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 nesta Lei.

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 ou da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, antes de 3 (três) anos contados da data de sua aquisição, a pessoas que não satisfaçam as condições e os requisitos estabelecidos nos referidos diplomas legais, 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 No caso de falecimento ou incapacitação do motorista profissional alcançado pelas alíneas a e b do inciso I do art. 1º, sem que tenha efetivamente adquirido veículo profissional, o direito será transferido ao cônjuge, ou ao herdeiro designado por esse ou pelo juízo, desde que seja motorista profissional habilitado e destine o veículo ao serviço de táxi.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 9º Revogam-se a Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, e respectivas alterações nela efetuadas pelo art. 29 da Lei nº 9.317, de 5 de dezembro de 1996, e pelos arts. 1º e 2º da Lei nº 10.182, de 12 de fevereiro de 2001.

Senado Federal, em 18 de março de 2003



Senador José Sarney
Presidente do Senado Federal

Dispõe sobre a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) na aquisição de automóveis para utilização no transporte autônomo de passageiros, bem como por pessoas portadoras de deficiência física, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º São isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI):

I - os automóveis de passageiros de fabricação nacional de até 127 HP de potência bruta (SAE), de no mínimo 4 (quatro) portas, inclusive a de acesso ao bagageiro, movidos a qualquer combustível quando adquiridos por:

a) motoristas profissionais que exerçam, comprovadamente, em veículo de sua propriedade a atividade de condutor autônomo de passageiros, na condição de titular de autorização, permissão ou concessão do Poder Público e que destinem o automóvel à utilização na categoria de aluguel (táxi);

b) motoristas profissionais autônomos titulares de autorização, permissão ou concessão para exploração do serviço de transporte individual de passageiros (táxi), impedidos de continuar exercendo essa atividade em virtude de destruição completa, furto ou roubo do veículo, desde que destinem o veículo adquirido à utilização na categoria de aluguel (táxi);

c) cooperativas de trabalho que sejam permissionárias ou concessionárias de transporte público de passageiros, na categoria de aluguel (táxi), desde que tais veículos se destinem à utilização nessa atividade;

d) pessoas que, em razão de serem portadoras de deficiência física, não possam dirigir automóveis comuns;

II - os veículos automotores, dotados de pelo menos 4 (quatro) portas, com lotação mínima de 7 (sete) e máxima de 16 (dezesseis) pessoas acomodadas em assento, quando adquiridos por motoristas profissionais autônomos titulares de autorização, permissão ou concessão para exploração do serviço de transporte público alternativo de passageiros e que destinem o veículo à utilização no referido serviço.

Parágrafo único. A exigência para aquisição de automóvel de 4 (quatro) portas e de até 127 HP de potência bruta (SAE) não se aplica aos portadores de deficiência física de que trata a alínea d do inciso I deste artigo.

Art. 2º O benefício de que trata o art. 1º poderá ser usufruído mais de uma vez, desde que decorridos, no mínimo, 3 (três) anos da aquisição anterior.

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

Art. 4º É assegurada 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 nesta Lei.

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 ou da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, antes de 3 (três) anos contados da data de sua aquisição, a pessoas que não satisfaçam as condições e os requisitos estabelecidos nos referidos diplomas legais, acarretará o pagamento, pelo alienante, do tributo dispensado, atualizado na forma da legislação tributária.

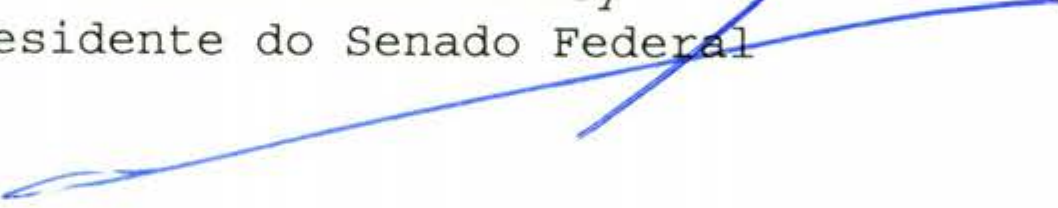
Parágrafo único. A inobservância do disposto neste artigo sujeita ainda o alienante ao pagamento de multa e juros moratórios previstos na legislação em vigor para a hipótese de fraude ou falta de pagamento do imposto devido.

Art. 7º No caso de falecimento ou incapacitação do motorista profissional alcançado pelas alíneas a e b do inciso I do art. 1º, sem que tenha efetivamente adquirido veículo profissional, o direito será transferido ao cônjuge, ou ao herdeiro designado por esse ou pelo juízo, desde que seja motorista profissional habilitado e destine o veículo ao serviço de táxi.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 9º Revogam-se a Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, e respectivas alterações nela efetuadas pelo art. 29 da Lei nº 9.317, de 5 de dezembro de 1996, e pelos arts. 1º e 2º da Lei nº 10.182, de 12 de fevereiro de 2001.

Senado Federal, em 18 de março de 2003


Senador José Sarney
Presidente do Senado Federal


Dispõe sobre a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) na aquisição de automóveis para utilização no transporte autônomo de passageiros, bem como por pessoas portadoras de deficiência física, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º São isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI):

I - os automóveis de passageiros de fabricação nacional de até 127 HP de potência bruta (SAE), de no mínimo 4 (quatro) portas, inclusive a de acesso ao bagageiro, movidos a qualquer combustível quando adquiridos por:

a) motoristas profissionais que exerçam, comprovadamente, em veículo de sua propriedade a atividade de condutor autônomo de passageiros, na condição de titular de autorização, permissão ou concessão do Poder Público e que destinem o automóvel à utilização na categoria de aluguel (táxi);

b) motoristas profissionais autônomos titulares de autorização, permissão ou concessão para exploração do serviço de transporte individual de passageiros (táxi), impedidos de continuar exercendo essa atividade em virtude de destruição completa, furto ou roubo do veículo, desde que destinem o veículo adquirido à utilização na categoria de aluguel (táxi);

c) cooperativas de trabalho que sejam permissionárias ou concessionárias de transporte público de passageiros, na categoria de aluguel (táxi), desde que tais veículos se destinem à utilização nessa atividade;

d) pessoas que, em razão de serem portadoras de deficiência física, não possam dirigir automóveis comuns;

CÂMARA DOS DEPUTADOS
73DE446A

II - os veículos automotores, dotados de pelo menos 4 (quatro) portas, com lotação mínima de 7 (sete) e máxima de 16 (dezesesseis) pessoas acomodadas em assento, quando adquiridos por motoristas profissionais autônomos titulares de autorização, permissão ou concessão para exploração do serviço de transporte público alternativo de passageiros e que destinem o veículo à utilização no referido serviço.

Parágrafo único. A exigência para aquisição de automóvel de 4 (quatro) portas e de até 127 HP de potência bruta (SAE) não se aplica aos portadores de deficiência física de que trata a alínea d do inciso I deste artigo.

Art. 2º O benefício de que trata o art. 1º poderá ser usufruído mais de uma vez, desde que decorridos, no mínimo, 3 (três) anos da aquisição anterior.

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

Art. 4º É assegurada 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 nesta Lei.

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 ou da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, antes de 3 (três) anos contados da data de sua aquisição, a pessoas que não satisfaçam as condições e os requisitos estabelecidos nos referidos diplomas legais, 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 No caso de falecimento ou incapacitação do motorista profissional alcançado pelas alíneas a e b do inciso I do art. 1º, sem que tenha efetivamente adquirido veículo profissional, o direito será transferido ao cônjuge, ou ao herdeiro designado por esse ou pelo juízo, desde que seja motorista profissional habilitado e destine o veículo ao serviço de táxi.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 9º Revogam-se a Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, e respectivas alterações nela efetuadas pelo art. 29 da Lei nº 9.317, de 5 de dezembro de 1996, e pelos arts. 1º e 2º da Lei nº 10.182, de 12 de fevereiro de 2001.

Senado Federal, em de março de 2003

Senador José Sarney
Presidente do Senado Federal

acf/pls02-015

CÂMARA DOS DEPUTADOS
73DE446A

0240

PRIMEIRA-SECRETARIA

RECEBIDO nesta Secretaria

Em, 19 / 3 / 03 às 10h55 horas

Assinatura João Vieira Ponto 4.766

Ofício nº 234 (SF)

Brasília, em 18 de março de 2003.

Senhor Primeiro-Secretário,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à revisão da Câmara dos Deputados, nos termos do art. 65 da Constituição Federal, o Projeto de Lei do Senado nº 15, de 2002, constante dos autógrafos em anexo, que “dispõe sobre a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) na aquisição de automóveis para utilização no transporte autônomo de passageiros, bem como por pessoas portadoras de deficiência física, e dá outras providências”.

Atenciosamente,



Senador ROMEU TUMA
Primeiro - Secretário

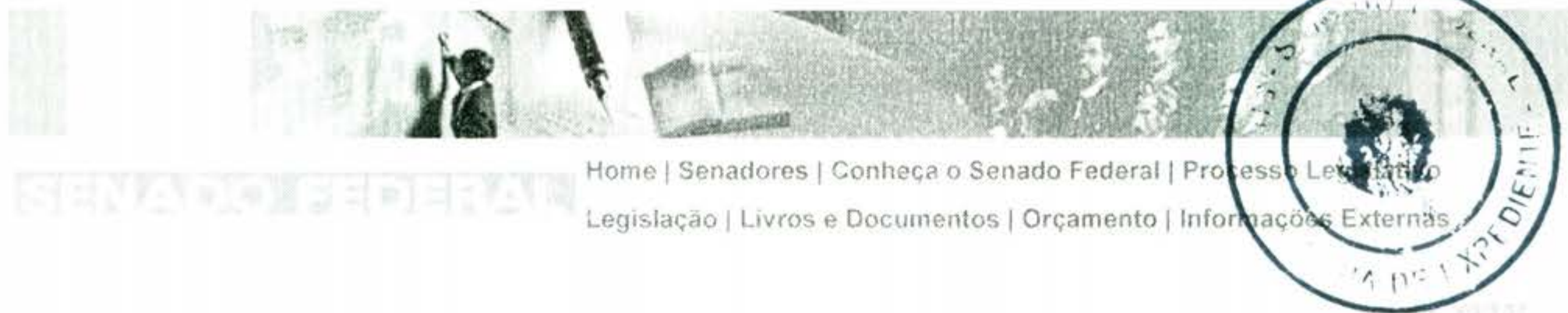
PRIMEIRA-SECRETARIA

Em, 19 / 3 / 2003

De ordem, ao Senhor Secretário
Geral da Mesa, para as devidas
Providências.


IVANI DOS SANTOS
Chefe de Gabinete

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Geddel Vieira Lima
Primeiro-Secretário da Câmara dos Deputados
acf/02-015



Home | Senadores | Conheça o Senado Federal | Processo Legislativo
Legislação | Livros e Documentos | Orçamento | Informações Externas

SF PLS 00015/2002 de 21/02/2002

Autor	SENADOR - Renan Calheiros
Ementa	Dispõe sobre isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), para taxistas.
Indexação	PROJETO DE LEI, SENADO, FIXAÇÃO, NORMAS, REQUISITOS, ISENÇÃO, (IPI), AQUISIÇÃO, ALIENAÇÃO, AUTOMÓVEL, DESTINAÇÃO, TRANSPORTE DE PASSAGEIROS, TAXI, MOTORISTA AUTÔNOMO.
Despacho Inicial	SF CAE COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS
Localização atual	SSEX - SUBSECRETARIA DE EXPEDIENTE
Última Ação	SF PLS 00015/2002 Data: 12/03/2003 Local: ATA-PLEN - SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO Situação: APROVADA A MATÉRIA (DECISÃO TERMINATIVA) Texto: A Presidência comunica ao Plenário o término do prazo ontem, sem que tenha sido interposto recurso, no sentido da apreciação da matéria pelo Plenário, que tramita em conjunto com o PLS 178/2001. Tendo sido aprovado terminativamente pela CAE, a presente matéria vai à Câmara dos Deputados. O PLS nº 178/2001, Prejudicado, vai ao Arquivo. À SSCLSF com destino à SSEXP.
Relatores	CAE Carlos Bezerra CCJ Romeu Tuma
Tramitações	Inverter ordenação de tramitações (Data ascendente) SF PLS 00015/2002 13/03/2003 SSEXP - SUBSECRETARIA DE EXPEDIENTE Anexado o texto revisado (fls. 72/74). 13/03/2003 SSEXP - SUBSECRETARIA DE EXPEDIENTE Recebido neste órgão às 10:25 hs. 13/03/2003 SSCLSF - SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO Procedida a revisão do texto final (fls. 70 a 71). À SSEXP. 12/03/2003 ATA-PLEN - SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO Situação: APROVADA A MATÉRIA (DECISÃO TERMINATIVA) A Presidência comunica ao Plenário o término do prazo ontem, sem que tenha sido interposto recurso, no sentido da apreciação da matéria pelo Plenário, que tramita em conjunto com o PLS 178/2001. Tendo sido aprovado terminativamente pela CAE, a presente matéria vai à Câmara dos Deputados. O PLS nº 178/2001, Prejudicado, vai ao Arquivo. À SSCLSF com destino à SSEXP. Publicação em 13/03/2003 no DSF Página(s): 3257 (Ver diário) 12/03/2003 SSCLSF - SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO Encaminhado ao Plenário para comunicação de encerramento de prazo para interposição de recurso. 28/02/2003 SSCLSF - SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO Situação: AGUARDANDO INTERPOSIÇÃO DE RECURSO Prazo par interposição de recurso de 05.03 a 11.03.03. 27/02/2003 ATA-PLEN - SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO Situação: AGUARDANDO INTERPOSIÇÃO DE RECURSO Leitura do Parecer nº 76/2003-CAE (Relator Senador Carlos Bezerra), pela aprovação do PLS nº 15/2002 e pela prejudicialidade do PLS nº 178/2001, na forma da Emenda nº 1-CAE (Substitutivo) que apresenta e do Parecer nº 77/2003-CAE (Relator "Ad hoc": Geraldo Melo), favorável, pela aprovação das Subemendas nºs 1 e 2 à Emenda nº 1-CAE (Substitutivo). É lido o Ofício nº 43/2002, do Presidente da CAE, comunicando que a

referida Comissão aprovou o PLS nº 15/2002, nos termos da Emenda nº 1-CAE (Substitutivo), e decidiu pela prejudicialidade do PLS nº 178/2001, com o qual tramita em conjunto, em reunião realizada em 25.6.2002. Abertura do prazo de cinco dias úteis para interposição de recurso, por um décimo da composição da Casa, para que a matéria, seja apreciada pelo Plenário. À SSCLSF. Publicação em 28/02/2003 no DSF Página(s): 2632 - 2649 (**Ver diário**)
Publicação em 28/02/2003 no DSF Página(s): 2650 (**Ver diário**)

04/02/2003 SSCLSF - SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO

Situação: AGUARDANDO LEITURA PARECER (ES)
Aguardando leitura de Parecer.

10/01/2003 SSCLSF - SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO

Matéria com tramitação normal, à vista do disposto nos incisos II, III e IV, do art. 332, do Regimento Interno, com a redação dada pela Resolução nº 17, de 2002, e conforme instruções constantes do Ato nº 97/2002, do Presidente do Senado Federal, publicado no DSF de 21/12/02. Aguardando leitura do parecer da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE).

14/11/2002 SSCLSF - SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO

Situação: AGUARDANDO LEITURA PARECER (ES)
Juntei, às fls. 63 a 69, legislação citada no parecer da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE). Aguardando leitura do parecer da CAE.

05/11/2002 CAE - COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS

Situação: APROVADO PARECER NA COMISSÃO
No Turno Suplementar de Discussão, a Comissão acata as Sub-Emendas nºs 01 e 02, de autoria do Senador Edison Lobão, que passa incorporar-se à Emenda nº 01-CAE (Substitutiva). Sendo assim, a Comissão aprova o PLS nº 15, de 2002, nos termos da Emenda nº 01-CAE (Substitutiva), e decide pela prejudicialidade do PLS nº 178, de 2001. Foi designado Relator AD HOC o Senador Geraldo Melo. À SSCLSF.

03/09/2002 CAE - COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS

Situação: PRONTO PARA A PAUTA NA COMISSÃO
Devolvido pelo relator, Senador Carlos Bezerra, com minuta de relatório favorável às Subemendas nºs 1 e 2 de autoria do Senador Edison Lobão. Cópia anexada ao processado. A matéria encontra-se pronta para a pauta.

07/08/2002 CAE - COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS

Situação: MATÉRIA COM A RELATORIA
Durante o Turno Suplementar de Discussão da Subemenda CAE-Substitutiva, oferecida ao PLS Nº 15, de 2002, foram apresentadas as Sub-Emendas nºs 01 e 02, de autoria do Senador Edison Lobão, anexadas ao processado. Ao relator, Senador Carlos Bezerra, para exame das Sub-Emendas.

25/06/2002 CAE - COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS

Situação: AGUARDANDO TURNO SUPLEMENTAR EM APRECIAÇÃO TERMINATIVA
A COMISSÃO APROVA O PROJETO NOS TERMOS DA EMENDA Nº 01 - CAE (SUBSTITUTIVO) E DECIDE PELA PREJUDICIALIDADE DO PLS Nº 178, DE 2001. O PROJETO SERÁ SUBMETIDO A TURNO SUPLEMENTAR DE DISCUSSÃO EM VIRTUDE DE HAVER RECEBIDO SUBSTITUTIVO INTEGRAL. NÃO É COMPUTADO O VOTO DO SENADOR RENAN CALHEIROS, AUTOR DA PROPOSIÇÃO (ART. 132 § 8º, RISF).

13/06/2002 CAE - COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS

Situação: PRONTO PARA A PAUTA NA COMISSÃO
Devolvido pelo relator, Senador Carlos Bezerra, com minuta de relatório pela aprovação do Projeto de Lei Nº 15, de 2002, nos termos do Substitutivo que apresenta e pela prejudicialidade do Projeto de Lei Nº 178, de 2001. Cópia anexada ao processado. A matéria encontra-se pronta para a pauta.

23/05/2002 CAE - COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS

Situação: MATÉRIA COM A RELATORIA
Ao Senador Carlos Bezerra para relatar por ordem do Presidente da Comissão, Senador Lúcio Alcântara

22/05/2002 ATA-PLEN - SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO

20:52 Aprovado o Requerimento nº 232, de 2002, a matéria

passa a tramitar em conjunto com o PLS nº 178/2001. À CAE, em decisão terminativa.

Publicação em 23/05/2002 no DSF Página(s): 8942 ([Ver diário](#))

Retificado em 04/06/2002 no DSF Página(s): 10261 ([Ver diário](#))

20/05/2002 SSCLSF - SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO

Situação: INCLUIDO REQUERIMENTO EM ORDEM DO DIA DA SESSÃO DELIBERATIVA

Incluído em Ordem do Dia da sessão deliberativa ordinária do dia 23/05/2002, o RQS nº 232/2002, de tramitação conjunta.

Votação, em turno único.

09/05/2002 SSCLSF - SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO

Agendado para o dia 23/05/2002, o RQS nº 232/2002, de tramitação conjunta. (15 dias)

08/05/2002 SSCLSF - SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO

Situação: AGUARDANDO INCLUSÃO ORDEM DO DIA DE REQUERIMENTO

Aguardando inclusão em Ordem do Dia, do RQS 232/2002, de tramitação conjunta.

08/05/2002 ATA-PLEN - SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO

É lido o Requerimento nº 232, de 2002, de autoria do Sr. Antero Paes de Barros, em que solicita a tramitação conjunta da matéria com o Projeto de Lei do Senado nº 178, de 2001, por versarem sobre matéria correlata. À SSCLSF para inclusão em Ordem do Dia, oportunamente.

Publicação em 09/05/2002 no DSF Página(s): 7552 ([Ver diário](#))

18/04/2002 SSCLSF - SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO

Encaminhado ao Plenário

17/04/2002 CAE - COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS

À SSCLSF (atender a requerimento de tramitação conjunta).

04/04/2002 CAE - COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS

Situação: PRONTO PARA A PAUTA NA COMISSÃO

Devolvido pelo, Relator Senador Carlos Bezerra, com minuta de relatório favorável nos termos do substitutivo que se apresenta. Cópia anexada ao processado. A matéria encontra-se pronta para pauta.

01/03/2002 CAE - COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS

Situação: MATÉRIA COM A RELATORIA

Ao Senador Carlos Bezerra para relatar por ordem do Presidente da Comissão.

27/02/2002 ATA-PLEN - SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO

É lido e deferido na sessão de ontem o Ofício nº 19/2002, do autor do projeto Sr. Renan Calheiros, solicitando a republicação do projeto para fazer constar alterações necessárias ao mérito, anexado ao processado juntamente do o projeto original. À CAE, em decisão terminativa, conforme o bal nº 0002.

Publicação em 27/02/2002 no DSF Página(s): 861 - 862 ([Ver diário](#))

27/02/2002 SSCLSF - SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO

Encaminhado à Subsecretaria de Ata do Senado.

27/02/2002 CAE - COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS

À SSCLSF a pedido.

21/02/2002 ATA-PLEN - SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO

Leitura. À Comissão de Assuntos Econômicos, em decisão terminativa, onde poderá receber emendas pelo prazo de cinco dias úteis, após publicado e distribuído em avulsos. Ao PLEG com destino à CAE.

Publicação em 22/02/2002 no DSF Página(s): 676 ([Ver diário](#))

Republicado em 27/02/2002 no DSF Página(s): 861 - 862 ([Ver diário](#))

21/02/2002 PLEG - PROTOCOLO LEGISLATIVO

Este processo contém 02 (duas) folhas numeradas e rubricadas. À SSCOM.

Fontes: Secretaria-Geral da Mesa

Subsecretaria de Arquivo

Dúvidas, reclamações e informações: SSINF - Subsecretaria de Informações
(311-3325, 311-3572)



18 / 3 / 03 A CÂMARA DOS DEPUTADOS ATRAVÉS DO OF/SF Nº 234



SENADO FEDERAL

PARECERES N^{os} 76 E 77, DE 2003

(Da Comissão de Assuntos Econômicos)

Sobre o Projeto de Lei do Senado n^o 15, de 2002, de autoria do Senador Renan Calheiros, que “dispõe sobre isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), para taxistas”; e sobre o Projeto de Lei do Senado n^o 178, de 2001, de autoria do Senador Antero Paes de Barros, que “altera o art. 1^o da Lei n^o 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, cuja vigência foi restaurada pela Lei n^o 10.182, de 12 de fevereiro de 2001, e que dispõe sobre a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) na aquisição de automóveis destinados ao transporte autônomo de passageiros” (tramitando em conjunto, nos termos do Requerimento n^o 232, de 2002).

PARECER N^o 76, DE 2003

Relator: Senador **Carlos Bezerra**

I – Relatório

É submetido à deliberação terminativa desta Comissão o Projeto de Lei do Senado n^o 15, de 2002, de autoria do eminente Senador Renan Calheiros, que, “dispõe sobre isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), para taxistas”, juntamente com o anexado PLS n^o 178/01, de autoria do também eminente Senador Antero Paes de Barros.

O projeto tem dois artigos. O 1^o dá nova redação ao art. 2^o da Lei n^o 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, que “dispõe sobre isenção do IPI na aquisição de automóveis para utilização no transporte autônomo de passageiros, bem como por pessoas portadoras de deficiência física e aos destinados ao transporte escolar, e dá outras providências”.

O dispositivo que se pretende alterar está assim redigido:

“Art. 2^o O benefício de que trata o art. 1^o somente poderá ser utilizado uma vez, salvo se o veículo tiver sido adquirido há mais de três anos, caso em que o benefício poderá ser utilizado uma segunda vez (redação dada pelo art. 29 da Lei n^o 9.317, de 5 de dezembro de 1996).”

A redação proposta tem a seguinte dicção:

“Art. 2^o O benefício de que trata o art. 1^o poderá ser reaplicado na aquisição de novo veículo, a álcool ou gasolina, sempre que sua utilização tenha sido, no mínimo, de três anos.”

O art. 2^o da proposição contém cláusula de vigência imediata da lei dela decorrente.

O autor declara que seu objetivo “é sanar uma grave injustiça e estabelecer um correto mecanismo que possibilite aos motoristas de táxi continuarem exercendo as suas profissões, consideradas de relevante interesse público”. Para tanto, é necessário “dar eficácia econômica e social ao acertado incentivo concedido a essa categoria, de isenção do pagamento do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) na aquisição de automóveis destinados aos serviços de transporte de passageiros”. Com efeito, ao limitar temporalmente a validade do benefício, o poder público acarretou “sérios prejuízos econômico-sociais ao País e aos motoristas de táxi”.

Segundo o proponente, “é inconcebível inviabilizar o trabalho de um pai de família, que exerce a profissão de motorista de táxi há várias décadas, pelo simples fato de que a legislação não permite que ele possa

renovar ou substituir o seu instrumento de trabalho, tantas vezes quanto necessárias". Defende, assim, "o intervalo de três anos entre uma compra e outra", argumentando que a renovação da frota é fator de segurança dos usuários, dos transeuntes e dos próprios motoristas, e atende às disposições do Código de Trânsito Brasileiro.

É o relatório.

II – Análise

II.1 – Constitucionalidade

Não há reparos a fazer quanto à constitucionalidade. Com efeito, a União é competente para legislar, concorrentemente, sobre direito tributário e, com exclusividade, sobre o IPI, a teor dos arts. 24, I, e 153, IV, da Magna Carta. E, nos termos do art. 48, I, cabe ao Congresso Nacional, com a sanção do Presidente da República, dispor sobre as matérias de competência da União, especialmente sobre sistema tributário. O art. 61, **caput**, faculta a Senador a propositura de lei sobre a matéria. Também é atendido in casu o disposto no art. 150, § 6º, da Constituição, segundo o qual isenção de imposto só pode ser concedida mediante lei específica, que regule exclusivamente a matéria.

Ademais, a proposição não fere nenhum dos princípios do Direito Constitucional Tributário. A concessão de isenção do IPI a uma categoria de adquirentes de veículos, no caso, taxistas, poderia ensejar a arguição de desrespeito ao princípio da isonomia tributária (art. 150, II), uma vez que os demais adquirentes dos mesmos veículos estariam excluídos da fruição do benefício.

Convém, a este propósito, registrar a lição do maior tratadista brasileiro sobre o tema da isenção tributária:

"O ordenamento constitucional tributário do País, **excetuados os casos com os quais se pretende substituir a justiça tributária, por uma justiça social (isenções extrafiscais)**, exige que os contribuintes, em idênticas circunstâncias características de capacidade contributiva, se submetam a idêntico regime tributário. No moderno Estado de direito, a igualdade e a generalidade são princípios básicos de tributação, com os quais colidem as isenções de pessoas ou grupos sociais estabelecidos pura e simplesmente intuitu personae, isto é, sem nenhuma consideração de justiça fiscal ou de ordem social ou econômica". (José Souto Maior Borges, in Teoria Geral da Isenção Tributária. 3ª ed., Malheiros Editores, São Paulo, 2001. p. 46) (grifos nossos).

O grande tributarista pátrio, em sua obra clássica, aduz:

"Em princípio, a isenção tributária, à semelhança do imposto, é utilizável para fins de intervencionismo econômico e social. Podem ser concedidas isenções da sujeição ao poder tributário com fundamento em razões sociais. O ordenamento tributário prescindir, nesses casos, dos seus fins estritamente fiscais para assegurar o bem-estar geral. Passa a exercer, tal exoneração tributária, função regulatória, extrafiscal e intervencionista, de setores da vida social" (ob. citi., p. 70).

Ora, são razões de ordem social, econômica e de interesse público que têm motivado o Legislador a isentar, por décadas, os taxistas e os portadores de deficiência física.

II.2 – Juridicidade

É necessário examinar a compatibilidade da proposição com as exigências da Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) – Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, que assim dispõe:

Seção II

Da Renúncia de Receita

Art. 14. A concessão ou ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária da qual decorra renúncia de receita deverá estar acompanhada de estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, atender ao disposto na lei de diretrizes orçamentárias e apelo menos uma das seguintes condições:

I – demonstração pelo proponente de que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária, na forma do art. 12, e de que não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo próprio da lei de diretrizes orçamentárias;

II – estar acompanhada de medidas de compensação, no período mencionado no caput, por meio do aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição.

§ 1º A renúncia compreende anistia, remissão, subsídio, crédito presumido, concessão de isenção em caráter não geral, alteração de alíquota ou modificação de base de cálculo que implique redução discriminada de tributos ou contribuições, e outros benefícios que correspondam a tratamento diferenciado.

§ 2º Se o ato de concessão ou ampliação do incentivo ou benefício de que trata o caput deste artigo decorrer da condição contida no inciso II, o benefício só entrará em vigor quando implementadas as medidas referidas no mencionado inciso.

§ 3º O disposto neste artigo não se aplica:

I – às alterações das alíquotas dos impostos previstos nos incisos I, II, IV e V do art. 153 da constituição, na forma do seu § 1º;

II – ao cancelamento de débito cujo montante seja inferior ao dos respectivos custos de cobrança.

O art. 12 da LRF, inserido na seção relativa à previsão e arrecadação da receita pública, prescreve:

Art. 12. As previsões de receita observarão as normas técnicas e legais, considerarão os efeitos das alterações na legislação, da variação do índice de preços, do crescimento econômico ou de qualquer outro fator relevante e serão acompanhadas de demonstrativo de sua evolução nos últimos três anos, da projeção para os dois seguintes àquele a que se referirem, e da metodologia de cálculo e premissas utilizadas.

A Lei nº 10.266, de 24 de julho de 2001, que “Dispõe sobre as diretrizes para elaboração da lei orçamentária de 2002 (LDO)”, assim preceitua:

Art. 63. O projeto de lei ou medida provisória que conceda ou amplie incentivo ou benefício de natureza tributária só será aprovada ou editada se atendidas as exigências do art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 2000.

§ 1º Aplicam-se à lei ou medida provisória que conceda ou amplie incentivo ou benefício de natureza financeira as mesmas exigências referidas no caput, podendo a compensação, alternativamente, dar-se mediante o cancelamento, pelo mesmo período, de despesas em valor equivalente.

§ 2º O Poder Executivo oferecerá, quando solicitado por deliberação do Plenário de órgão colegiado do Poder Legislativo, no prazo máximo de noventa dias, a estimativa de renúncia de receita ou subsídios técnicos para realizá-la.

Como se vê, nem a LDO nem a LRF impedem, por si sós, a aprovação de projeto de lei que vise à concessão ou ampliação de benefício ou incentivo fiscal e, em decorrência, gere renúncia de receita.

A interpretação conjugada dos dois diplomas legais em referência poderia, contudo, levar à conclusão de que a proposição cogitada – de iniciativa parlamentar – deveria estar acompanhada de:

1) estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes; e

2) medidas de compensação, no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, por meio do aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição, ressalvada a elevação de alíquota, delegada ao Poder Executivo, nos termos do § 1º do art. 153 da Constituição, relativa aos impostos sobre importação, exportação, produtos industrializados, e operações de crédito,

to, câmbio e seguro, ou relativas a títulos ou valores mobiliários;

3) ou, como alternativa a medidas de compensação, a demonstração, pelo proponente, de que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária.

A LRF impôs, assim, condicionantes à iniciativa parlamentar em matéria de renúncia fiscal, cujo propósito, certamente, foi o de dificultar a concessão de benefícios fiscais.

O projeto, que ora se examina, não cria benefício fiscal novo. A isenção para taxistas e portadores de deficiência física existe há mais de vinte anos por força de sucessivas prorrogações. A longa série de leis teve início em 1982, com o Decreto-Lei nº 1.944, ao qual se sucederam, mais recentemente, as Leis nºs 8.199, de 1991; 8.843, de 1994; 8.989, de 1995; 9.144, de 1995; 9.317, de 1996. e 10.182, de 2001, além de inúmeras medidas provisórias. Mesmo as alterações consubstanciadas no projeto não constituem inovações. Com efeito, a permissão para aquisição de veículo a gasolina e diesel, longe de ser uma novidade, era, ao contrário, a regra, só recentemente alterada. A permissão para o beneficiário usufruir a isenção uma vez a cada três anos, ainda que não admitida literalmente, já ocorria de forma indireta, por força da edição de sucessivos diplomas legais, cada qual ensejando o gozo do benefício uma ou duas vezes consecutivas.

Assim sendo, a adoção de prazo indeterminado, sugerida por nós no Substitutivo, que adiante apresentaremos, não deve ser entendida como ampliação do benefício, uma vez que a manutenção do incentivo já se tornou uma realidade gerada pelas prorrogações ininterruptas. A descontinuação do benefício é que pareceria a todos uma novidade.

Inexistindo nova concessão ou ampliação de isenção, não há, a rigor, aumento na renúncia de receita, tal qual definida no art. 14, **caput** e § 1º, da LRF. A renúncia não precisa ser recalculada em função do projeto nem do Substitutivo, pois ela já é considerada, rotineiramente, na estimativa de receita da lei orçamentária anual. Como tem ocorrido desde 1989, a Secretaria da Receita Federal elabora o Demonstrativo dos Benefícios Tributários (DBT), em conformidade com o disposto no:

a) § 6º do art. 165 da Constituição, que estabelece a obrigação de o Poder Executivo apresentar demonstrativo regionalizado do efeito, sobre as receitas e despesas, decorrente de isenções, anistias, remissões, subsídios e benefícios de natureza tributária, financeira e creditícia;

b) inciso II do art. 5º da LRF, que estabelece que o projeto de lei orçamentária anual será acompanhado de documento a que se refere o § 6º do art. 165 da Constituição, bem como das medidas de compensa-

ção a renúncias de receita e ao aumento de despesas obrigatórias de caráter continuado.

Segundo o DBT, a perda na arrecadação de IPI derivada da isenção na aquisição de automóveis destinados ao transporte autônomo de passageiros (táxi) alcançaria os seguintes valores: R\$52.974.503,00 em 2001 e R\$18.981.351,00 em 2002, apresentando, no atual exercício financeiro, um decréscimo considerável.

O Poder Executivo está instrumentado para estimar a renúncia de receita, pois essa é uma de suas funções rotineiras. Ademais, está obrigado a fazê-lo, anualmente, por exigência expressa da Constituição, da LRF e das LDO anuais. É certo que continuará desempenhando esse papel, a contento.

II.3 – Técnica Legislativa

O Substitutivo está lavrado em boa técnica legislativa. Atende às exigências da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001, que "Dispõe sobre a elaboração, a redação, alteração e a consolidação das leis, conforme determina o parágrafo único do art. 59 da Constituição Federal, e estabelece normas para a consolidação dos atos normativos que menciona

II.4 – Mérito

Por meio de sucessivos diplomas legais, o Legislador Federal já consolidou o seu entendimento e reiterou a sua vontade política de aliviar os taxistas do ônus tributário que recai sobre o seu único instrumento de trabalho: o automóvel de passageiros, sujeito ao IPI, cujas alíquotas variam de 25%, 20% a 10%. Os Estados da Federação têm procedido da mesma forma, por meio de convênios que vêm renovando a isenção do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS). Na maior parte das vezes, é o Presidente da República que, atalhando os longos caminhos do Legislativo, edita medidas provisórias concessivas do benefício.

A contínua renovação da isenção demonstra que, na avaliação do Poder Público, o custo-benefício da renúncia fiscal tem favorecido a sociedade. Dispondo de veículos novos e mais baratos, os taxistas oferecem um serviço mais seguro e confortável para os usuários. Outro aspecto importante é que as tarifas ficam mais competitivas diante da maior concorrência propiciada pelo acesso mais fácil ao automóvel por parte dos profissionais.

Tornou-se evidente que o benefício deve ser permanente, até mesmo por razões de "economia legislativa". O Congresso tem uma pauta congestionada de projetos para votar e não se justifica que despenda tanto tempo para renovar, a cada dois ou três anos, o benefício fiscal de que se trata.

É também injustificável que o profissional só possa fruir da isenção duas vezes. Essa sistemática implica que, decorridos três anos da primeira aquisição, ele só possa adquirir mais um veículo, perfazendo dois, no total. Ora, se o táxi é o seu instrumento de trabalho, dele necessitará o taxista durante toda a sua vida profissional. E, não sendo uma atividade particularmente lucrativa, terá dificuldade em comprar, a cada três anos, um automóvel novo, cujo preço final venha a embutir de 35% a 40% de impostos. A limitação a dois veículos só faz sentido quando o benefício é limitado no tempo, como ocorre atualmente. No momento em que a isenção passa a ser permanente, é lógico que o beneficiário possa gozá-la por mais de duas vezes.

É, mais uma vez, procedente sugerir a extensão do desgravamento tributário a veículos movidos a gasolina e diesel. Condicionar a retirada do gravame à exigência de que o veículo seja movido a combustível de origem renovável tornou-se descabido, pelos motivos já assinalados nas Leis nºs 9.660, de 1988, e 10.182, de 2001, conforme ressalta em sua proposta o Senador Antero Paes de Barros, reportando-se às dificuldades do fornecimento regular do produto, notadamente em algumas regiões do País, conforme fundamentos da exclusão da referida obrigatoriedade, a saber:

a) os veículos componentes da frota das Forças Armadas, os de representação dos titulares dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, e aqueles destinados à prestação de serviços públicos em faixas de fronteira e localidades desprovidas de abastecimento com combustíveis renováveis;

b) os veículos destinados aos portadores de deficiência física;

c) os veículos destinados aos integrantes de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira e de delegações especiais acreditadas junto ao Governo brasileiro, bem assim aos funcionários, peritos, técnicos ou consultores de representações de organismos internacionais ou regionais de caráter permanente, dos quais o Brasil seja membro, ou amparados, por acordos internacionais, celebrados pelo Brasil.

O mérito do projeto é, pois, indiscutível. Seu texto pode, contudo, ser aperfeiçoado. As modificações inseridas na Lei nº 8.989, de 1995, de forma explícita, e as procedidas, de forma implícita, tomaram seu texto pouco transparente e, até mesmo, confuso. A própria ementa original não condiz com o seu atual conteúdo. A mera substituição, no próprio texto, do art. 2º que se pretende

alterar, revela-se inadequada, pois o dispositivo, na realidade, tem repercussões sobre o art. 1º citado, o qual deve, pois, ser adaptado.

Entendemos que a reprodução integral em novo texto é a melhor maneira de atender, simultaneamente, aos seguintes objetivos:

1º) escoimar as imprecisões e dar transparência e clareza à norma isentiva;

2º) observar o disposto na Lei Complementar nº 95, de 1998, especialmente quanto aos preceitos de redação legislativa contidos nos seus arts. 5º, 7º, 9º e 11, II;

3º) introduzir as alterações pretendidas pelo Autor, a saber:

a) vigência do benefício por prazo indeterminado;

b) admissão de outros combustíveis, além dos de origem renovável;

c) gozo do benefício em caráter continuado e não apenas por duas vezes, a cada três anos.

III – Voto

Como conclusão, o nosso parecer é pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e, no mérito, pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 15, de 2002, e prejudicialidade do PLS 178, de 2001, na forma do seguinte Substitutivo:

EMENDA Nº 1 – CAE

(Substitutivo)

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 15, DE 2002

Dispõe sobre a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) na aquisição de automóveis para utilização no transporte autônomo de passageiros, bem como por pessoas portadoras de deficiência física, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Ficam isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) os automóveis de passageiros de fabricação nacional de até 127 HP de potência bruta (SAE), de no mínimo quatro portas, inclusive a de acesso ao bagageiro, movidos a qualquer combustível, quando adquiridos por:

I – motoristas profissionais que exerçam, comprovadamente, em veículo de sua propriedade a atividade de condutor autônomo de passageiros, na condição de titular de autorização, permissão ou concessão do Poder Público e que destinem o automóvel à utilização na categoria de aluguel (táxi);

II – motoristas profissionais autônomos titulares de autorização, permissão ou concessão para explo-

ração do serviço de transporte individual de passageiros (táxi), impedidos de continuar exercendo essa atividade em virtude de destruição completa, furto ou roubo do veículo, desde que destinem o veículo adquirido à utilização na categoria de aluguel (táxi);

III – cooperativas de trabalho que sejam permissionárias ou concessionárias de transporte público de passageiros, na categoria de aluguel (táxi), desde que tais veículos se destinem à utilização nessa atividade;

IV – pessoas que, em razão de serem portadoras de deficiência física, não possam dirigir automóveis comuns.

Parágrafo único. A exigência para aquisição de automóvel de quatro portas e de até 127 I-IP de potência bruta (SAE), não se aplica aos portadores de deficiência física de que trata o inciso IV do **caput** deste artigo.

Art. 2º O benefício de que trata o art. 1º poderá ser usufruído mais de uma vez, desde que decorridos, no mínimo, três anos da aquisição anterior.

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

Art. 4º Fica assegurada 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 nesta lei.

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 ou da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, antes de três anos contados da data de sua aquisição, a pessoas que não satisfaçam às condições e aos requisitos estabelecidos nos referidos diplomas legais, 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 No caso de falecimento ou incapacitação do motorista profissional alcançado pelos incisos I e II do art. 1º, sem que tenha efetivamente adquirido veículo profissional, o direito será transferido ao cônjuge, ou ao herdeiro designado por esse ou pelo juízo, des-

de que seja motorista profissional habilitado e destine o veículo ao serviço de táxi.

Art. 8º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 9º Revogam-se a Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, e respectivas alterações nela efetuadas pelo art. 29 da Lei nº 9.137 de 5 de dezembro de 1996, e pelos arts. 1º e 2º da Lei nº 10.182, de 12 de fevereiro de 2000.

PL Nº 474, DE 2003 - P.L. Nº 1 DE 2003
EM, 15 DE JULHO DE 2003

PRESIDENTE <i>Luís Alcântara</i>	
SENADOR RELATOR <i>Carlos Bezerra</i>	
PMDB	
TITULARES	SUPLENTE
FRANCISCO ESCÓRCIO	1-PEDRO SIMON
CARLOS BEZERRA	2- IRIS REZENDE
CASILDO MALDANER	3 - MAURO MIRANDA
GILBERTO MESTRINHO	4- SÉRGIO MACHADO
JOAO ALBERTO SOUZA	5-RENAN CALHEIROS AUTOR PL 15 DE 2002
FERNANDO RIBEIRO	6- GERSON CAMATA
GILVAM BORGES	7- ROBERTO REQUIÃO
NEY SUASSUNA	8- AMIR LANDO
WELLINGTON ROBERTO	9 - MARLUCE PINTO
PFL	
TITULARES	SUPLENTE
FRANCELINO PEREIRA	1- LEOMAR QUINTANILHA
JOSÉ AGRIPINO	2- MARIA DO CARMO ALVES
JONAS PINHEIRO	3- MOREIRA MENDES
ANTONIO CARLOS JUNIOR	4- BERNADO CABRAL
PAULO SOUTO	5-ROMEU TUMA
WALDECK ORNELAS	6- ADIR GENTIL
LINDBERG CURY	7 - JOSÉ JORGE

Ata da Assembleia Geral N° 1 DE 1964
EM, 15 de Maio de 1964

BLOCO PSDB - PPB	
TITULARES	SUPLENTE
FREITAS NETO	1- JOSE SERRA
LUCIO ALCANTRA	2- GERALDO MELO
LUDIO COELHO	3- EDUARDO SIQUEIRA CAMPOS
ROMERO JUCA	4- REGINALDO DUARTE
RICARDO SANTOS	5- ARI STADLER

BLOCO DE OPOSIÇÃO PT - PDT - PPS	
TITULARES	SUPLENTE
EDUARDO SUPPLY	1- JOSE EDUARDO DUTRA
HELOISA HELENA	2- JOSE ALENCAR
LAURO CAMPOS	3- ROBERTO FREIRE
JOSE FOGAÇA	4- JEFFERSON PERES
PSB	
TITULARES	SUPLENTE
ROBERTO SATURNINO	1- ADEMIR ANDRADE

PTB	
TITULARES	SUPLENTE
FERNANDO BEZERRA	1- ARLINDO PORTO

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS

LISTA DE VOTAÇÃO NOMINAL PL Nº 15 DE 2002 (Substitutivo)

TITULARES - PMDB	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - PMDB	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
FRANCISCO ESCÓRCIO	X				PEDRO SIMON				
CARLOS BEZERRA	X				IRIS REZENDE				
CASILDO MALDANER					MAURO MIRANDA				
GILBERTO MESTRINHO					SÉRGIO MACHADO				
JOÃO ALBERTO SOUZA					RENAN CALHEIROS			X	
FERNANIXO RIBEIRO	X				GERSON CAMATA				
GILVAM BORGES					ROBERTO REQUIÃO				
NEY SUASSUNA	X				AMIR LANDO				
WELLINGTON ROBERTO					MARLUCE PINTO	X			
TITULARES - PFL	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - PFL	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
FRANCELINO PEREIRA					LEOMAR QUINTANILHA				
JOSÉ AGRIPIANO	X				MARIA DO CARMO ALVES				
JONAS PINHEIRO	X				MORHIRA MENDES				
ANTONIO CARLOS JUNIOR					BERNARDO CABRAL				
PAULO SOUTO	X				ROMEU TUMA	X			
WALDECK ORNELAS					ADIR GENTIL				
LINDBERG CURY					JOSÉ JORGE				
TITULARES - PSDB/PPB	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - PSDB/PPB	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
FREITAS NETO					JOSÉ SERRA				
LÚCIO ALCANTARA					GERALDO MELO				
LÚDIO COELHO					EDUARDO SIQUEIRA CAMPOS				
ROMERO JUCA	X				REGINALDO DUARTE	X			
RICARDO SANTOS					ARI STADLER				
TITULARES - BLOCO OPOSIÇÃO (PT/PDT/PPS)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - BLOCO OPOSIÇÃO (PT/PDT/PPS)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
EDUARDO SUPICY					JOSÉ EDUARDO DUTRA				
HELOÍSA HELENA	X				JOSÉ ALENCAR				
LAURO CAMPOS					ROBERTO FREIRE				
JOSÉ FOGAÇA					JEFFERSON PERES				
TITULAR - PSB	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE-PSB	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
ROBERTO SATURNINO					ADEMIR ANDRADE				
TITULAR - PTB	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE-PTB	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
FERNANDO BEZERRA					ARLINDO PORTO				

TOTAL 13 SIM 12 NÃO - AUTOR 1 ABS -

SALA DAS REUNIÕES, EM 25 / 06 / 02

OBS: O VOTO DO AUTOR DA PROPOSIÇÃO NÃO SERÁ COMPUTADO, CONSIGNANDO-SE SUA PRESENÇA PARA EFEITO DE QUORUM (art. 132, § 8º, RISF)

PARECER Nº 77, DE 2003

Da Comissão de Assuntos Econômicos, sobre as Subemendas nºs 1 e 2-CAE, apresentadas perante a comissão, em turno suplementar, à Emenda nº 1-CAE (Substitutivo) ao Projeto de Lei do Senado nº 15, de 2002.

Relator: Senador **Carlos Bezerra**

Relator *ad hoc*: Senador **Geraldo Melo**

I – Relatório

Em exame nesta Comissão, o projeto em epígrafe foi aprovado, em 25 de junho de 2002, nos termos de substitutivo. Durante o turno suplementar de discussão da Emenda CAE/Substitutiva, foram apresentadas as Emendas nºs 1 e 2, de autoria do nobre Senador Edison Lobão, com fulcro no § 2º do art. 282 do Regimento Interno do Senado Federal.

A Emenda nº 1 acrescenta dispositivo ao art. 1º, estendendo a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) aos veículos automotores, dotados de pelo menos quatro portas, com lotação mínima de sete e máxima de dezesseis pessoas acomodadas em assento, quando adquiridos por motoristas profissionais autônomos titulares de autorização, permissão ou concessão para exploração do serviço de transporte público alternativo de passageiros e que destinem o veículo à utilização no referido serviço.

A Emenda nº 2, de redação, adapta as remissões feitas no parágrafo único do art. 1º e no art. 7º do substitutivo à nova redação dada ao caput do art. 1º pela Emenda nº1.

II – Análise das Emendas

A Emenda nº 1 está muito bem fundamentada pelo seu ilustre Autor. Os ônibus que operam no Sistema de Transporte Público Coletivo (STPC) estão desonerados do IPI, por força da alíquota O (zero). Os táxis que prestam o Serviço Público de Transporte Individual de Passageiros (SPTIP) são, desde muito tempo, beneficiados com a isenção temporária do IPI, que se tornará definitiva caso o projeto sob exame seja aprovado e sancionado.

Entretanto, os veículos utilizados no Serviço de Transporte Público Alternativo (STPA) – “vans”, combis e similares – são tributados com alíquotas relativamente altas. À medida que o STPA vem se consolidando como um segmento indispensável no transporte público urbano das grandes e médias cidades brasileiras, não mais se justifica que continue a ter um tratamento tributário discriminatório, vis-à-vis ao STPC e ao SPTIP. Afinal, o benefício fiscal proposto pela emenda, a exemplo do concedido aos veículos utilizados no STPC e no SPTIP, visa a favorecer não o proprietário, mas a população em geral, usuária do serviço de transporte público.

O fato de a emenda estar desacompanhada de estimativa de renúncia de receita fiscal, exigida pelo art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal nos casos de ampliação de benefício de natureza tributária, não a invalida. Com efeito, a perda de receita e as medidas de compensação correspondentes (aumento de tributação ou cancelamento de despesas em valor equivalente) serão mais bem avaliadas no momento da votação final do projeto pelo Congresso Nacional.

III – Voto

Diante do exposto, o voto é pela aprovação das Emendas nº 1 e 2 ao PLS nº 15 (Substitutivo), de 2002.

Sala da Comissão, – **Carlos Bezerras**, Relator.

Subemenda nº 1 – CAE

à Emenda nº 1 – CAE (substitutivo)

Dê-se ao **caput** do art. 1º do PLS nº 15 (Substitutivo), de 2002, a seguinte redação:

Art. 1º Ficam isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados (LPI):

I – os automóveis de passageiros de fabricação nacional de até 127 HP de potência bruta (SAE), de no mínimo quatro portas, inclusive a de acesso ao bagageiro, movidos a qualquer combustível, quando adquiridos por:

a) motoristas profissionais que exerçam, comprovadamente, em veículo de sua propriedade a atividade de condutor autônomo de passageiros, na condição de titular de autorização, permissão ou

concessão do Poder Público e que destinem o automóvel à utilização na categoria de aluguel (táxi);

b) motoristas profissionais autônomos titulares de autorização, permissão ou concessão para exploração do serviço de transporte individual de passageiros (táxi), impedidos de continuar exercendo essa atividade em virtude de destruição completa, furto ou roubo do veículo, desde que destinem o veículo adquirido à utilização na categoria de aluguel (táxi);

c) cooperativas de trabalho que sejam permissionárias ou concessionárias de transporte público de passageiros, na categoria de aluguel (táxi), desde que tais veículos se destinem à utilização nessa atividade;

d) pessoas que, em razão de serem portadoras de deficiência física, não possam dirigir automóveis comuns.

II – os veículos automotores, dotados de pelo menos quatro portas, com lotação mínima de sete e máxima de dezesseis pessoas acomodadas em assento, quando adquiridos por motoristas profissionais autônomos titulares de autorização, permissão ou concessão para exploração do serviço de transporte público alternativo de passageiros e que destinem o veículo à utilização no referido serviço.

Justificação

A emenda estende ao Serviço de Transporte Público Alternativo (STPA), o tratamento tributário previsto no presente projeto para o Serviço de Transporte Individual de Passageiros (táxi).

O STPA vem se incorporando, de forma crescente, ao Sistema de Transporte Público Coletivo, mormente nas regiões metropolitanas, capitais, grandes e médias cidades do País. O STPA tem caráter complementar ao serviço convencional de transporte coletivo; normalmente suas linhas não concorrem nem coincidem com as linhas do serviço convencional, devendo a complementaridade suprir o transporte convencional, onde este se mostre inadequado ao

tratamento da demanda, em termos econômico-financeiros, geográficos, temporais ou por segmentos diferenciados.

Os veículos utilizados são as “vans”, as kombis e similares, que tanto têm contribuído para desafogar o trânsito e aumentar a segurança e o conforto dos passageiros. A demanda crescente do mercado vem ensejando sua fabricação pelas montadoras instaladas no País, em substituição a importações. Enquanto os ônibus, usados no transporte coletivo de passageiros, e os táxis, usados no transporte individual, se encontram desonerados de IPI, os veículos empregados no transporte público alternativo são onerados com alíquotas elevadas desse imposto.

A emenda que ora submeto à apreciação dos meus pares visa tão-somente fazer prevalecer o princípio constitucional tributário da isonomia: **ubi eadem legis ratio, ibi eadem legis dispositio** (onde há a mesma razão da lei, aí deve-se aplicar a mesma disposição legal).

Sala da Comissão, – **Edison Lobão**.

EMENDA DE REDAÇÃO Nº 2 AO PLS Nº 15 (SUBSTITUTIVO), DE 2002 Subemenda nº 2 – CAE à Emenda nº 1 – CAE (Substitutivo)

Art. 1º, parágrafo único

Substitua-se a expressão “inciso IV” por “alínea **d** do inciso I”.

Art. 7º

Substitua-se a expressão “pelos incisos I e II”, por “pelas alíneas **a** e **b** do inciso I”.

Justificação

A presente emenda objetiva adaptar as remissões feitas no parágrafo único do art. 1º e no art. 7º do PLS à nova redação dada ao caput do art. 1º pela Emenda nº de nossa autoria.

Sala da Comissão, – **Edison Lobão**

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 15, DE 2002

ASSINARAM O PARECER NA REUNIÃO DE / / , OS SENHORES(AS) SENADORES(AS):

PRESIDENTE: *Luiz Pastore*

RELATOR: *AD HOC: SENADOR GERALDO MELO*

PMDB

LUIZ PASTORE	1-PEDRO SIMON
CARLOS BEZERRA	2-IRIS REZENDE
NABOR JÚNIOR	3-MAURO MIRANDA
GILBERTO MESTRINHO	4-SÉRGIO MACHADO
JOÃO ALBERTO SOUZA	5-RENAN CALHEIROS
FERNANDO RIBEIRO	6-GERSON CAMATA
ALBERTO SILVA	7-ROBERTO REQUIÃO
NEY SUASSUNA	8-AMIR LANDO
VALMIR AMARAL	9-MARLUCE PINTO

PFL

FRANCELINO PEREIRA	1-LEOMAR QUINTANILHA
JOSÉ AGRIPINO	2-JOSÉ JORGE
BELLO PARGA	3-MOREIRA MENDES
ANTONIO CARLOS JUNIOR	4-BERNARDO CABRAL
PAULO SOUTO	5-ROMEU TUMA
WALDECK ORNELAS	6-GERALDO ALTHOFF
LINDBERG CURY	7-JORGE BORNHAUSEN

BLOCO (PSDB/PPB)

FREITAS NETO	1-JOSÉ SERRA
LÚCIO ALCÂNTARA	2-GERALDO MELO
LÚDIO COELHO	3-EDUARDO SIQUEIRA CAMPOS
ROMERO JUCA	4-LUIZ PONTES
RICARDO SANTOS	5-BENÍCIO SAMPAIO

BLOCO DE OPOSIÇÃO (PT-PDT-PPS)

EDUARDO SUPPLY	1-JOSÉ EDUARDO DUTRA
HELOÍSA HELENA	2-JOSÉ ALENCAR
LAURO CAMPOS	3-ROBERTO FREIRE
JOSÉ FOGAÇA	4-JEFFERSON PERES

PSB

ROBERTO SATURNINO (1)	1-ADEMIR ANDRADE
-----------------------	------------------

PTB

FERNANDO BEZERRA	1-ARLINDO PORTO
------------------	-----------------

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS

LISTA DE VOTAÇÃO NOMINAL Subemendas 1 e 2 à Emenda nº 01 – CAE Substitutiva (PLS 15/02)

TITULARES - PMDB	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - PMDB	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
LUIZ PASTORE	X				PEDRO SIMON				
CARLOS BEZERRA					IRIS REZENDE				
NABOR JUNIOR					MAURO MIRANDA				
GILBERTO MESTRINHO	X				SÉRGIO MACHADO				
JOÃO ALBERTO SOUZA					RENAN CALHEIROS				
FERNANDO RIBEIRO					GERSON CAMATA				
ALBERTO SILVA	X				ROBERTO REQUIÃO				
NEY SUASSUNA					AMIR LANDO				
VALMIR AMARAL					MARLUCE PINTO				
TITULARES - PFL	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - PFL	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
FRANCELINO PEREIRA					LEOMAR QUINTANILHA				
JOSÉ AGRIPINO					JOSÉ JORGE				
BELLO PARGA	X				MOREIRA MENDES				
ANTONIO CARLOS JUNIOR	X				BERNARDO CABRAL				
PAULO SOUTO	X				ROMEU TUMA	X			
WALDECK ORNELAS	X				GERALDO ALTHOFF				
LINDBERG CURY					JORGE BORNHAUSEN				
TITULARES - PSDB/PPB	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - PSDB/PPB	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
FREITAS NETO	X				JOSÉ SERRA				
LÚCIO ALCÂNTARA					GERALDO MELO	X			
LÚDIO COELHO	X				EDUARDO SIQUEIRA CAMPOS	X			
ROMERO JUCÁ	X				LUIZ PONTES				
RICARDO SANTOS					BENÍCIO SAMPAIO - PPB				
TITULARES - BLOCO OPOSIÇÃO (PT/PDT/PPS)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE - BLOCO OPOSIÇÃO (PT/PDT/PPS)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
EDUARDO SUPLEY - PT					JOSÉ EDUARDO DUTRA - PT				
HELOÍSA HELENA - PT					JOSÉ ALENCAR - PL				
LAURO CAMPOS - PDT					ROBERTO FREIRE - PPS				
JOSÉ FOGAÇA - PPS					JEFFERSON PERES - PDT	X			
TITULAR - PSB	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE-PSB	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
ROBERTO SATURNINO (1)	X				ADEMIR ANDRADE				
TITULAR - PTB	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTE-PTB	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
FERNANDO BEZERRA					ARLINDO PORTO				

TOTAL 15 SIM 15 NÃO - PREJ - AUTOR - ABS - SALA DAS REUNIÕES, EM 05 / 11 / 2002

(1) Filiou-se ao PT, em 16.05.2002

OBS: O VOTO DO AUTOR DA PROPOSIÇÃO NÃO SERÁ COMPUTADO, CONSIGNANDO-SE SUA PRESENÇA PARA EFEITO DE QUORUM (art. 132, § 8º, RISF)

Atualizada em 04/11/02



**TEXTO FINAL OFERECIDO PELA
COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 15, DE 2002**

Dispõe sobre a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) na aquisição de automóveis para utilização no transporte autônomo de passageiros, bem como por pessoas portadoras de deficiência física, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Ficam isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI):

I – Os automóveis de passageiros de fabricação nacional de até 127 HP de potência bruta (SAE), de no mínimo quatro portas, inclusive a de acesso ao bagageiro, movidos a qualquer combustível, quando adquiridos por:

a) motoristas profissionais que exerçam, comprovadamente, em veículo de sua propriedade a atividade de condutor autônomo de passageiros, na condição de titular de autorização, permissão ou concessão do Poder Público e que destinem o automóvel à utilização na categoria de aluguel (táxi);

b) motoristas profissionais autônomos titulares de autorização, permissão ou concessão para exploração do serviço de transporte individual de passageiros (táxi), impedidos de continuar exercendo essa atividade em virtude de destruição completa, furto ou roubo do veículo, desde que destinem o veículo adquirido à utilização na categoria de aluguel (táxi);

c) cooperativas de trabalho que sejam permissonárias ou concessionárias de transporte público de passageiros, na categoria de aluguel (táxi), desde que tais veículos se destinem à utilização nessa atividade;

d) pessoas que, em razão de serem portadoras de deficiência física, não possam dirigir automóveis comuns.

II – Os veículos automotores, dotados de pelo menos quatro portas, com lotação mínima de sete e máxima de dezesseis pessoas acomodadas em assento, quando adquiridos por motoristas profissionais autônomos titulares de autorização, permissão ou concessão para exploração do serviço de transporte público alternativo de passageiros e que destinem o veículo à utilização no referido serviço.

Parágrafo único. A exigência para aquisição de automóvel de quatro portas e de até 127 HP de potência bruta (SAE) não se aplica aos portadores de defi-

ciência física de que trata a alínea d do inciso I do caput deste artigo.

Art. 2º O benefício de que trata o art. 1º poderá ser usufruído mais de uma vez, desde que decorridos, no mínimo, três anos da aquisição anterior.

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

Art. 4º Fica assegurada 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 nesta lei.

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 ou da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, antes de três anos contados da data de sua aquisição, a pessoas que não satisfaçam às condições e aos requisitos estabelecidos nos referidos diplomas legais, 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 No caso de falecimento ou incapacitação do motorista profissional alcançado pelas alíneas a e b do inciso I do art. 1º, sem que tenha efetivamente adquirido veículo profissional, o direito será transferido ao cônjuge, ou ao herdeiro designado por esse ou pelo juízo, desde que seja motorista profissional habilitado e destine o veículo ao serviço de táxi.

Art. 8º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 9º Revogam-se a Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, e respectivas alterações nela efetuadas pelo art. 29 da Lei nº 9.137, de 5 de dezembro de 1996, e pelos arts. 1º e 2º da Lei nº 10.182, de 12 de fevereiro de 2000.

**DOCUMENTOS ANEXADOS PELA
SECRETARIA-GERAL DA MESA, NOS TERMOS
DO ART. 250 DO REGIMENTO INTERNO.**

REQUERIMENTO Nº 232, DE 2002

Exmº. Senhor Presidente do Senado Federal,

Requeiro, nos termos dos artigos 258 **usque** 260 do Regimento Interno, que os Projetos de Lei nºs 178 de 2001 e 15 de 2002, de autoria dos Senadores Antero Paes de Barros e Renan Calheiros, respectivamente, "que alteram o art. 1º da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, cuja vigência foi restaurada pela Lei nº 10.182, de 12 de fevereiro de 2001, e que dispõe sobre a isenção do Imposto sobre Produtos Especializados (IPI) na aquisição de automóveis destinados ao transporte autônomo de passageiros"; sejam apensados para tramitação em conjunto em razão de regularem a mesma matéria.

Sala das Sessões, 16 de abril de 2002. – **Antero Paes de Barros.**

OF./CAE/37/02

Brasília, 25 de junho de 2002

Exmo. Sr.

Senador Ramez Tebet
Presidente do Senado Federal
Brasília – DF

Senhor Presidente,

Informo a Vossa Excelência que esta Comissão aprovou a Emenda nº 1 CE – CAE (substitutivo) oferecida ao Projeto de Lei do Senado nº 15, de 2002, que "dispõe sobre isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), para taxistas", e que a referida emenda será submetida à turno suplementar de discussão na próxima reunião desta Comissão.

Atenciosamente, – **Lúcio Alcântara**, Presidente da Comissão de Assuntos Econômicos.

OF./CAE/102

Brasília, 7 de novembro de 2002.

Exmo. Sr.

Senador Ramez Tebet
Presidente do Senado Federal
Brasília – DF

Senhor Presidente,

Nos termos do § 2º do Artigo 91 do Regimento Interno, comunico a V.Exª que esta Comissão aprovou o Projeto de Lei do Senado nº 15, de 2002, que "Dispõe sobre isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), para taxistas" nos termos da Emenda nº 1 – CAE (substitutivo) e decidiu pela prejudicialidade do Projeto de Lei do Senado nº 178, de 2001, que "altera o artigo 1º da Lei nº 8989, de 24 de fevereiro de 1995, cuja vigência foi restaurada pela Lei nº 10182, de 12 de fevereiro de 2001, e que dispõe sobre a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) na aquisição de automóveis

destinados ao transporte autônomo de passageiros, em reunião realizada em 25 de junho de 2002.

Atenciosamente, – **Lúcio Alcântara**, Presidente da Comissão d Assuntos Econômicos.

**LEGISLAÇÃO CITADA, ANEXADA PELA
SECRETARIA-GERAL DA MESA
CONSTITUIÇÃO DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL**

Art. 24. Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre:

I – direito tributário, financeiro, penitenciário, econômico e urbanístico;

Seção II

Das Atribuições do Congresso Nacional

Art. 48. Cabe ao Congresso Nacional, com a sanção do Presidente da República, não exigida esta para o especificado nos arts. 49, 51 e 52, dispor sobre todas as matérias de competência da União, especialmente sobre:

I – sistema tributário, arrecadação e distribuição de rendas;

Seção VIII

Do Processo Legislativo

Subseção I

Disposição Geral

Art. 59. O processo legislativo compreende a elaboração de:

- I – emendas à Constituição;
- II – leis complementares;
- III – leis ordinárias;
- IV – leis delegadas;
- V – medidas provisórias;
- VI – decretos legislativos;
- VII – resoluções.

Parágrafo único. Lei complementar disporá sobre a elaboração, redação, alteração e consolidação das leis.

Subseção III

Das Leis

Art. 61. A iniciativa das leis complementares e ordinárias cabe a qualquer membro ou Comissão da Câmara dos Deputados, do Senado Federal ou do Congresso Nacional, ao Presidente da República, ao Supremo Tribunal Federal, aos Tribunais Superiores,

ao Procurador-Geral da República e aos cidadãos, na forma e nos casos previstos nesta Constituição.

Seção II

Das Limitações do Poder de Tributar

Art. 150. Sem prejuízo de outras garantias asseguradas ao contribuinte, é vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:

II – instituir tratamento desigual entre contribuintes que se encontrem em situação equivalente, proibida qualquer distinção em razão de ocupação profissional ou função por eles exercida, independentemente da denominação jurídica dos rendimentos, títulos ou direitos;

(*) 6º

(*) Redação dada pela Emenda Constitucional nº 3, de 17-3-93:

§ 6º Qualquer subsídio ou isenção, redução de base de cálculo, concessão de crédito presumido, anistia ou remissão, relativas a impostos, taxas ou contribuições, só poderá ser concedido mediante lei específica, federal, estadual ou municipal, que regule exclusivamente as matérias acima e numeradas ou o correspondente tributo ou contribuição, sem prejuízo do disposto no artigo 155, § 2º, XII, g.

Art. 153. Compete à União instituir impostos sobre:

- I – importação de produtos estrangeiros;
- II – exportação, para o exterior, de produtos nacionais ou nacionalizados;
- III – renda e proventos de qualquer natureza;
- IV – produtos industrializados;
- V – operações de crédito, câmbio e seguro, ou relativas a títulos ou valores mobiliários;
- VI – propriedade territorial rural;
- VII – grandes fortunas, nos termos de lei complementar.

§ 1º É facultado ao Poder Executivo, atendidas as condições e os limites estabelecidos em lei, alterar as alíquotas dos impostos enumerados nos incisos I, II, IV e V.

Seção II

Dos Orçamentos

Art. 165. Leis de iniciativa do Poder Executivo estabelecerão:

- I – o plano plurianual;
- II – as diretrizes orçamentárias;
- III – os orçamentos anuais.

§ 6º O projeto de lei orçamentária será acompanhado de demonstrativo regionalizado do efeito, sobre as receitas e despesas, decorrente de isenções, anistias, remissões, subsídios e benefícios de natureza financeira, tributária e creditícia.

LEI COMPLEMENTAR Nº 95, DE 28 DE FEVEREIRO DE 1998

Dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, conforme determina o parágrafo único do art. 59 da Constituição Federal, e estabelece normas para a consolidação dos atos normativos que menciona.

Art. 5º A ementa será grafada por meio de caracteres que a realcem e explicitará, de modo conciso e sob a forma de título, o objeto da lei.

Art. 7º O primeiro artigo do texto indicará o objeto da lei e o respectivo âmbito de aplicação, observados os seguintes princípios:

I – excetuadas as codificações, cada lei tratará de um único objeto;

II – a lei não conterá matéria estranha a seu objeto ou a este não vinculada por afinidade, pertinência ou conexão;

III – o âmbito de aplicação da lei será estabelecido de forma tão específica quanto o possibilite o conhecimento técnico ou científico da área respectiva;

IV – o mesmo assunto não poderá ser disciplinado por mais de uma lei, exceto quando a subsequente se destine a complementar lei considerada básica, vinculando-se a esta por remissão expressa.

Art. 9º A cláusula de revogação deverá enumerar, expressamente, as leis ou disposições legais revogadas. (Redação dada pela Lei Complementar nº 107, de 26-4-2001)

Parágrafo único. (incluído pela Lei Complementar nº 107, de 26-4-2001) (VETADO)

Art. 11. As disposições normativas serão redigidas com clareza, precisão e ordem lógica, observadas, para esse propósito, as seguintes normas:

II – para a obtenção de precisão:

a) articular a linguagem, técnica ou comum, de modo a ensejar perfeita compreensão do objetivo da

lei e a permitir que seu texto evidencie com clareza o conteúdo e o alcance que o legislador pretende dar à norma;

b) expressar a idéia, quando repetida no texto, por meio das mesmas palavras, evitando o emprego de sinonímia com propósito meramente estilístico;

c) evitar o emprego de expressão ou palavra que confira duplo sentido ao texto;

d) escolher termos que tenham o mesmo sentido e significado na maior parte do território nacional, evitando o uso de expressões locais ou regionais;

e) usar apenas siglas consagradas pelo uso, observado o princípio de que a primeira referência no texto seja acompanhada de explicitação de seu significado;

f) grafar por extenso quaisquer referências a números e percentuais, exceto data, número de lei e nos casos em que houver prejuízo para a compreensão do texto; (Redação dada pela Lei Complementar nº 107, de 26-4-2001)

g) indicar, expressamente, o dispositivo objeto de remissão, em vez de usar as expressões "anterior", "seguinte" ou equivalentes; (Alínea incluída pela Lei Complementar nº 107, de 26-4-2001)

LEI COMPLEMENTAR Nº 101, DE 4 DE MAIO DE 2000

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

Seção III

Da Lei Orçamentária Anual

Art. 5º o projeto de lei orçamentária anual, elaborado de forma compatível com o plano plurianual, com a lei de diretrizes orçamentárias e com as normas desta Lei Complementar:

II – será acompanhado do documento a que se refere o § 6º do art 165 da Constituição, bem como das medidas de compensação a renúncias de receita e ao aumento de despesas obrigatórias de caráter continuado;

Art. 12. As previsões de receita observarão as normas técnicas e legais, considerarão os efeitos das alterações na legislação, da variação do índice de preços, do crescimento econômico ou de qualquer outro fator relevante e serão acompanhadas de de-

monstrativo de sua evolução nos últimos três anos, da projeção para os dois seguintes àquele a que se referirem, e da metodologia de cálculo e premissas utilizadas.

Seção II

Da Renúncia de Receita

Art. 14. A concessão ou ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária da qual decorra renúncia de receita deverá estar acompanhada de estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, atender ao disposto na lei de diretrizes orçamentárias e a pelo menos uma das seguintes condições:

I – demonstração pelo proponente de que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária, na forma do art. 12, e de que não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo próprio da lei de diretrizes orçamentárias;

II – estar acompanhada de medidas de compensação, no período mencionado no **caput**, por meio do aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição.

§ 1º A renúncia compreende anistia, remissão, subsídio, crédito presumido, concessão de isenção em caráter não geral, alteração de alíquota ou modificação de base de cálculo que implique redução discriminada de tributos ou contribuições, e outros benefícios que correspondam a tratamento diferenciado.

LEI COMPLEMENTAR Nº 107, DE 26 DE ABRIL DE 2001

Altera a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

LEI Nº 8.199, DE 28 DE JUNHO DE 1991

Concede isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI na aquisição de automóveis para utilização no transporte autônomo de passageiros, bem como por pessoas portadoras de deficiência física e aos destinados ao transporte escolar, e dá outras providências.

O Presidente da República.

Faço saber que o Congresso Nacional (decreta e eu promulgo, nos seguintes termos do artigo 66 da Constituição Federal, a seguinte parte vetada da Lei nº 8.199, de 28 de junho de 1991:

“IV – pessoas que, em razão de serem portadoras de deficiência física, não possam dirigir automóveis comuns.”

Fernando Collor – Presidente da República.

LEI Nº 8.843, DE 10 DE JANEIRO DE 1994

Revigora a Lei nº 8.199, de 1991.

O Presidente da República

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

Art. 1º É revigorada até 31 de dezembro de 1994 a Lei nº 8.199, de 28 de junho de 1991.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 10 de janeiro de 1994; 173º da Independência e 106º da República. – **ITAMAR FRANCO**
– **Fernando Henrique Cardoso.**

LEI Nº 8.989, DE 24 DE FEVEREIRO DE 1995.

Dispõe sobre isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) na aquisição de automóveis para utilização no transporte autônomo de passageiros, bem como por pessoas portadoras de deficiência física e aos destinados ao transporte escolar, e dá outras providências.

Art. 2º O benefício de trata o art. 1º somente poderá ser utilizado uma vez, salvo se o veículo tiver sido adquirido há mais de três anos, caso em que o benefício poderá ser utilizado uma segunda vez. (Redação dada pela Lei nº 9.317, de 5-12-1996) (Vide Medida Provisória nº 75, de 24-10-2002)

LEI Nº 9.144, DE 8 DE DEZEMBRO DE 1995

Prorroga a vigência da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados -IPI na aquisição de automóveis para utilização no transporte autônomo de passageiros, bem como por pessoas portadoras de deficiência física, e dá outras providências.

LEI Nº 9.317, DE 5 DE DEZEMBRO DE 1996

Dispõe sobre o regime tributário das microempresas e das empresas de pequeno porte, institui o Sistema Integrado de Pagamento de Impostos e Contribuições das Microempresas e das

Empresas de Pequeno Porte – SIMPLES e dá outras providências.

Seção III

Do Conselho Deliberativo do Sebrae

Art. 29. O inciso I do art. 1º e o art. 2º da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º

I – motoristas profissionais que exerçam, comprovadamente, em veículo de sua propriedade atividade de condutor autônomo de passageiros, na condição de titular de autorização, permissão ou concessão do Poder Público e que destinam o automóvel à utilização na categoria de aluguel (táxi);

Art. 2º O benefício de trata o art. 1º somente poderá ser utilizado uma vez, salvo se o veículo tiver sido adquirido há mais de três anos, caso em que o benefício poderá ser utilizado uma segunda vez.”

LEI Nº 9.660, DE 16 DE JUNHO DE 1998

Dispõe sobre a substituição gradual da frota oficial de veículos e dá outras providências.

LEI Nº 10.182, DE 12 DE FEVEREIRO DE 2001

Restaura a vigência da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) na aquisição de automóveis destinados ao transporte autônomo de passageiros e ao uso de portadores de deficiência física, reduz o imposto de importação para os produtos que especifica, e dá outras providências.

Art. 1º É restaurada a vigência da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, que, com as alterações determinadas pelo art. 29 da Lei nº 9.317, de 5 de dezembro de 1996, passa a vigorar até 31 de dezembro de 2003.

§ 1º No período de 12 de outubro a 31 de dezembro de 1999, a vigência da Lei nº 8.989, de 1995, observará as prescrições contidas no art. 2º da Lei nº 9.660, de 16 de junho de 1998.

§ 2º É mantida a isenção fiscal aos portadores de deficiência física na forma do art. 1º inciso IV da Lei nº 8.989, de 1995, para aquisição de veículos movidos a qualquer combustível.

Art. 2º O art. 1º da Lei nº 8.989, de 1995, alterado pelo art. 29 da Lei nº 9.317, de 5 de dezembro de 1996, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º Ficam isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) os automóveis de passageiros de fabricação nacional de até 127 HP de potência bruta (SAE), de no mínimo quatro portas, inclusive a de acesso ao bagageiro, movidos a combustíveis de origem renovável, quando adquiridos por:

Parágrafo único. A exigência para aquisição de automóvel de quatro portas e de até 127 HP de potência bruta (SAE) não se aplica aos deficientes físicos de que trata o inciso IV do **caput** deste artigo”. (NR)

LEI Nº 10.266, DE 24 DE JULHO DE 2001

Dispõe sobre as diretrizes para a elaboração da lei orçamentária de 2002 e dá outras providências

CAPÍTULO VII
**Das Disposições sobre Alteração
na Legislação Tributária**

Art. 63. O projeto de lei ou medida provisória que conceda ou amplie incentivo ou benefício de natureza tributária só será aprovada ou editada se atendidas as exigências do art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 2000.

§ 1º Aplicam-se à lei ou medida provisória que conceda ou amplie incentivo ou benefício de natureza financeira as mesmas exigências referidas no caput, podendo a compensação, alternativamente, dar-se mediante o cancelamento, pelo mesmo período, de despesas em valor equivalente.

§ 2º O Poder Executivo oferecerá, quando solicitado por deliberação do Plenário de órgão colegiado do Poder Legislativo, no prazo máximo de noventa dias, a estimativa de renúncia de receita ou subsídios técnicos para realizá-la.

DECRETO-LEI Nº 1.944,
DE 15 DE JUNHO DE 1982

Concede isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados para táxis com motor a álcool.

Publicado no **Diário do Senado Federal** de 28 - 02 - 2003