



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 176, DE 2022

(Do Sr. Darci de Matos)

Institui a isenção de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) na aquisição de veículos para transporte coletivo de estudantes.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2421/2011.

APRECIAÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL
Art. 137, caput - RICD



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Dep. Darci de Matos

PROJETO DE LEI N° , DE 2021
(Do Sr. Darci de Matos)

Apresentação: 09/02/2022 13:19 - Mesa

PL n.176/2022

Institui a isenção de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) na aquisição de veículos para transporte coletivo de estudantes.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, para instituir isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), na aquisição de veículos para transporte coletivo de estudantes.

Art. 2º Incluam-se o inciso VI e o §8º ao art. 1º da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, que passa a ter a seguinte redação:

“Art. 1º.....

.....
VI - motoristas profissionais autônomos e suas cooperativas, que destinem o veículo ao transporte coletivo de estudantes, limitado a 25 (vinte e cinco) assentos e esteja devidamente habilitado e dedicado exclusivamente a essa atividade, na forma do regulamento.

.....
§8º Os veículos destinados ao transporte coletivo de estudantes não estarão submetidos às restrições técnicas de cilindrada, número de portas, e combustível descritos no *caput*.” (NR)

Art. 3º Esta lei entra vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir do primeiro dia do exercício seguinte até cinco anos.

JUSTIFICAÇÃO

O Brasil enfrentou sem dúvida uma enorme crise sanitária em 2020 e 2021, que atingiu diretamente a geração de emprego, provocou o fechamento de empresas e quase levou a extinção algumas atividades. Um

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Darci de Matos

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD227766137300>





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Dep. Darcy de Matos

setor severamente atingido foi o transporte escolar, em especial os motoristas de pequenas vans.

Em pesquisa na internet, rapidamente encontramos inúmeras notícias relatando a situação caótica em que se encontra essa categoria. Muitos foram obrigados a desistir da profissão e procurar outra atividade remunerada para sua sobrevivência.

Apresentação: 09/02/2022 13:19 - Mesa

PL n.176/2022

Diário do Nordeste

Cerca de 70% dos motoristas de transporte escolar podem desistir da categoria por conta da pandemia

Motoristas enfrentam dificuldades neste período para obter renda e alguns buscam outros ramos para sobreviver

Escrito por [Redação](#), 09:00 - 18 de Julho de 2020. [Atualizado às 09:04](#)

O impacto foi visto em todo o país, porque as aulas passaram a ser oferecidas de forma remota e os alunos permaneceram em suas residências. Na cidade de Campinas, os motoristas também foram obrigados a vender suas vans e buscar outra forma de obter renda.

Pandemia: número de motoristas de van escolar reduz em Campinas

Queda de associados a sindicato da categoria foi de 84,78%; diminuição gerou dificuldade para famílias encontrarem serviço

Da Redação | ACidadeON Campinas - 25/8/2021 13:14

Em Santa Catarina, ocorreram protestos e carreatas organizadas pelos trabalhadores, que reivindicaram ajuda do poder público.

Motoristas autônomos de vans escolares protestaram na manhã desta quinta-feira (7/5/20) em Florianópolis e Xanxerê, no Oeste catarinense. A categoria solicita a aprovação do



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Darcy de Matos

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD227766137300>



* C D 2 2 7 7 6 6 1 3 7 3 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Dep. Darcy de Matos

projeto do governo federal para ter direito ao auxílio emergencial [...]¹

Diante desse quadro caótico, vislumbra-se a possibilidade de promover algum alento a esses trabalhadores, com a isenção do IPI, capaz de incentivar o fortalecimento do setor, responsável pelas vantagens inerentes ao transporte coletivo, como a diminuição de veículos nas rodovias e grandes centros urbanos.

Ressalta-se que o projeto provoca renúncia de receitas, que já alcança quase 400 bilhões no orçamento. Muitas delas necessárias e outras nem tanto. Por isso, o art. 4º da Emenda Constitucional nº 109/2021 determinou ao Presidente da República o encaminhamento ao Congresso Nacional do plano de redução gradual de incentivos e benefícios federais de natureza tributária, materializado no PL 3.203/21, já em tramitação, acompanhado das correspondentes proposições legislativas e das estimativas dos respectivos impactos orçamentários e financeiros – representa uma indicação de que o Legislativo analisará as renúncias de receita vigentes de forma conjunta e contextualizada. Diante disso, essa seria a oportunidade para a verificação da adequação e da viabilidade fiscal do conjunto de renúncias tributárias, inclusive desta proposição.

Além disso, ainda sobre a adequação orçamentária e financeira, o requisito mais relevante se encontra atendido pelo PL, qual seja, o de conter cláusula de vigência de, no máximo, cinco anos, a partir da publicação da lei. A fixação de um termo final de validade da isenção possibilita sua revisão periódica com eventuais ajustes e a melhor previsão de estimativa de impacto financeiro-orçamentário (art. 113, ADCT).

No que tange ao cumprimento das demais condições atinentes à gestão fiscal e financeira, entende-se que há um limite constitucional à despesa primária da União trazido pelo Novo Regime Fiscal (teto da despesa primária – EC 95/2016), o qual serve de limite e procura dar sustentabilidade às contas governamentais.

¹ <https://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/2020/05/07/motoristas-autonomos-de-vans-escolares-fazem-protesto-em-sc-por-auxilio-emergencial-e-isencao-do-ipva.ghtml>
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD227766137300>





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Dep. Darcy de Matos

Diante do exposto, solicito aos pares o apoio necessário para a aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em _____ de 2022

Deputado Darcy de Matos
PSD/SC

Apresentação: 09/02/2022 13:19 - Mesa

PL n.176/2022



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Darcy de Matos
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD227766137300>



* C D 2 2 7 7 6 6 1 3 7 3 0 0 *

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI N° 8.989, DE 24 DE FEVEREIRO DE 1995

(Vide ADO nº 30/2015, cuja Decisão foi publicada no DOU de 9/9/2020)

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 com deficiência. ([Ementa com redação dada pela Lei nº 14.287, de 31/12/2021, produzindo efeitos a partir de 1º/1/2022](#))

Faço saber que o **PRESIDENTE DA REPÚBLICA** adotou a Medida Provisória nº 856, de 1995, que o Congresso Nacional aprovou, e eu, JOSÉ SARNEY, Presidente do Senado Federal, para os efeitos do disposto no parágrafo único do art. 62 da Constituição Federal, promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Ficam isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) os automóveis de passageiros de fabricação nacional, equipados com motor de cilindrada não superior a 2.000 cm³ (dois mil centímetros cúbicos), de, no mínimo, 4 (quatro) portas, inclusive a de acesso ao bagageiro, movidos a combustível de origem renovável, sistema reversível de combustão ou híbrido e elétricos, quando adquiridos por: ([“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 13.755, de 10/12/2018, vetado pelo Presidente da República, mantido pelo Congresso Nacional e publicado no DOU de 21/6/2019](#))

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); ([Inciso com redação dada pela Lei nº 9.317, de 5/12/1996](#))

II - 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);

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 com deficiência física, visual, auditiva e mental severa ou profunda e pessoas com transtorno do espectro autista, diretamente ou por intermédio de seu representante legal; ([Inciso com redação dada pela Lei nº 14.287, de 31/12/2021, produzindo efeitos a partir de 1º/1/2022](#))

V - ([VETADO na Lei nº 10.690, de 16/6/2003](#))

§ 1º Considera-se pessoa com deficiência aquela com impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial que, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas, conforme avaliação biopsicossocial prevista no § 1º do art. 2º da Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência). (Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.690, de 16/6/2003, com redação dada pela Lei nº 14.287, de 31/12/2021, produzindo efeitos a partir de 1º/1/2022)

§ 1º-A. Enquanto o Poder Executivo não regulamentar o § 1º do art. 2º da Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência), não será exigida, para fins de concessão do benefício fiscal, a avaliação biopsicossocial referida no § 1º deste artigo. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 14.287, de 31/12/2021, produzindo efeitos a partir de 1º/1/2022)

§ 2º (Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.690, de 16/6/2003, e revogado pela Lei nº 14.287, de 31/12/2021, produzindo efeitos a partir de 1º/1/2022)

§ 3º Na hipótese do inciso IV, os automóveis de passageiros a que se refere o *caput* serão adquiridos diretamente pelas pessoas que tenham plena capacidade jurídica e, no caso dos interditos, pelos curadores. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.690, de 16/6/2003)

§ 4º (Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.690, de 16/6/2003, revogado pela Lei nº 14.287, de 31/12/2021, produzindo efeitos a partir de 1º/1/2022)

§ 5º Os curadores respondem solidariamente quanto ao imposto que deixar de ser pago, em razão da isenção de que trata este artigo. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.690, de 16/6/2003)

§ 6º A exigência para aquisição de automóveis equipados com motor de cilindrada não superior a dois mil centímetros cúbicos, de no mínimo quatro portas, inclusive a de acesso ao bagageiro, movidos a combustíveis de origem renovável ou sistema reversível de combustão não se aplica aos portadores de deficiência de que trata o inciso IV do *caput* deste artigo. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.690, de 16/6/2003 e com nova redação dada pela Lei nº 10.754, de 31/10/2003)

§ 7º Na hipótese prevista no inciso IV do *caput* deste artigo, a aquisição com isenção somente se aplica a veículo novo cujo preço de venda ao consumidor, incluídos os tributos incidentes, não seja superior a R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais). (Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 1.034, de 1º/3/2021, convertida na Lei nº 14.183, de 14/7/2021, com redação dada pela Lei nº 14.287, de 31/12/2021, produzindo efeitos a partir de 1º/1/2022)

Art. 2º A isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI de que trata o art. 1º desta Lei somente poderá ser utilizada uma vez, salvo se o veículo tiver sido adquirido há mais de 2 (dois) anos. (“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 11.196, de 21/11/2005)

I - (VETADO na Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)

II - (VETADO na Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)

Parágrafo único. Na hipótese prevista no inciso IV do *caput* do art. 1º desta Lei, o prazo de que trata o *caput* deste artigo fica ampliado para 3 (três) anos. (Parágrafo único acrescido pela Lei nº 11.307, de 19/5/2006, e com nova redação dada pela Lei nº 14.183, de 14/7/2021)

.....
.....

EMENDA CONSTITUCIONAL N° 109, DE 2021

Altera os arts. 29-A, 37, 49, 84, 163, 165, 167, 168 e 169 da Constituição Federal e os arts. 101 e 109 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias; acrescenta à Constituição Federal os arts. 164-A, 167-A, 167-B, 167-C, 167-D, 167-E, 167-F e 167-G; revoga dispositivos do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias e institui regras transitórias sobre redução de benefícios tributários; desvincula parcialmente o superávit financeiro de fundos públicos; e suspende condicionalidades para realização de despesas com concessão de auxílio emergencial residual para enfrentar as consequências sociais e econômicas da pandemia da Covid-19.

As Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, nos termos do § 3º do art. 60 da Constituição Federal, promulgam a seguinte Emenda ao texto constitucional:

.....

Art. 4º O Presidente da República deve encaminhar ao Congresso Nacional, em até 6 (seis) meses após a promulgação desta Emenda Constitucional, plano de redução gradual de incentivos e benefícios federais de natureza tributária, acompanhado das correspondentes proposições legislativas e das estimativas dos respectivos impactos orçamentários e financeiros.

§ 1º As proposições legislativas a que se refere o caput devem propiciar, em conjunto, redução do montante total dos incentivos e benefícios referidos no caput deste artigo:

I - para o exercício em que forem encaminhadas, de pelo menos 10% (dez por cento), em termos anualizados, em relação aos incentivos e benefícios vigentes por ocasião da promulgação desta Emenda Constitucional;

II - de modo que esse montante, no prazo de até 8 (oito) anos, não ultrapasse 2% (dois por cento) do produto interno bruto.

§ 2º O disposto no caput deste artigo, bem como o atingimento das metas estabelecidas no § 1º deste artigo, não se aplica aos incentivos e benefícios:

I - estabelecidos com fundamento na alínea "d" do inciso III do caput e no parágrafo único do art. 146 da Constituição Federal;

II - concedidos a entidades sem fins lucrativos com fundamento na alínea "c" do inciso VI do caput do art. 150 e no § 7º do art. 195 da Constituição Federal;

III - concedidos aos programas de que trata a alínea "c" do inciso I do caput do art. 159 da Constituição Federal;

IV - relativos ao regime especial estabelecido nos termos do art. 40 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias e às áreas de livre comércio e zonas francas estabelecidas na forma da lei;

V - relacionados aos produtos que compõem a cesta básica; e

VI - concedidos aos programas estabelecidos em lei destinados à concessão de bolsas de estudo integrais e parciais para estudantes de cursos superiores em instituições privadas de ensino superior, com ou sem fins lucrativos.

§ 3º Para efeitos deste artigo, considera-se incentivo ou benefício de natureza tributária aquele assim definido na mais recente publicação do demonstrativo a que se refere o § 6º do art. 165 da Constituição Federal.

§ 4º Lei complementar tratará de:

I - critérios objetivos, metas de desempenho e procedimentos para a concessão e a alteração de incentivo ou benefício de natureza tributária, financeira ou creditícia para pessoas jurídicas do qual decorra diminuição de receita ou aumento de despesa;

II - regras para a avaliação periódica obrigatória dos impactos econômico-sociais dos incentivos ou benefícios de que trata o inciso I deste parágrafo, com divulgação irrestrita dos respectivos resultados;

III - redução gradual de incentivos fiscais federais de natureza tributária, sem prejuízo do plano emergencial de que trata o caput deste artigo.

Art. 5º Até o final do segundo exercício financeiro subsequente à data da promulgação desta Emenda Constitucional, o superávit financeiro das fontes de recursos dos fundos públicos do Poder Executivo, apurados ao final de cada exercício, poderá ser destinado à amortização da dívida pública do respectivo ente.

§ 1º Se o ente não tiver dívida pública a amortizar, o superávit financeiro das fontes de recursos dos fundos públicos do Poder Executivo será de livre aplicação.

.....

FIM DO DOCUMENTO