

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº 2.295, DE 2021

Apensado: PL nº 2.629/2021

Altera a Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, para conceder às autoescolas a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados na aquisição de veículos novos.

Autor: Deputado MARRECA FILHO

Relator: Deputado LUIS MIRANDA

I - RELATÓRIO

O projeto em análise, de autoria do Deputado MARRECA FILHO, altera a Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, para isentar as autoescolas do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) incidente na aquisição de veículos novos.

Segundo a justificativa do autor, “O processo de ensino-aprendizagem nos veículos de Autoescola e Centros de Formação de Condutores (CFC) é extremamente importante na formação dos condutores do País e contribui para a inserção dos jovens e desempregados no mercado trabalho e para o deslocamento autônomo dos estudantes em busca do conhecimento. Trata-se, portanto, de um benefício fiscal justo e necessário, de grande alcance sócio econômico, fundamental para aliviar os efeitos econômicos da pandemia do Covid-19, que aumentou consideravelmente o problema do desemprego e da evasão escolar”.

Ao projeto principal, foi apensado o PL nº 2.629/2021, de autoria do Deputado Abou Anni, que concede isenção do IPI em relação aos veículos adquiridos pelos centros de formação de condutores para fins de atividades de aprendizagem.



Os referidos projetos tramitam em regime ordinário (Art. 151, III, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados - RICD) e estão sujeitos à apreciação conclusiva pelas comissões (Art. 24 II, do RICD), tendo sido distribuídos à Comissão de Finanças e Tributação (CFT), para a análise da compatibilidade e adequação financeira e orçamentária e do mérito; e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), para apreciação da sua constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa.

No âmbito da CFT, transcorrido o prazo regimental, não foram apresentadas emendas às proposições.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

II.1 – Adequação Financeira e Orçamentária

O Regimento Interno da Câmara dos Deputados (arts. 32, X, “h”, e 53, II) e a Norma Interna da Comissão de Finanças e Tributação (NI/CFT) definem que o exame de compatibilidade ou adequação se fará por meio da análise da conformidade da proposição com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual.

Além disso, a NI/CFT prescreve que também nortearão a análise outras normas pertinentes à receita e despesa públicas. São consideradas como outras normas, especialmente, a Constituição Federal e a Lei de Responsabilidade Fiscal-LRF (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000).

O art. 1º, §1º, da NI/CFT define como compatível “a proposição que não conflite com as normas do plano plurianual, da lei de diretrizes orçamentárias, da lei orçamentária anual e das demais disposições legais em vigor” e como adequada “a proposição que se adapte, se ajuste ou esteja abrangida pelo plano plurianual, pela lei de diretrizes orçamentárias e pela lei orçamentária anual”.

* C D 2 2 8 1 7 5 2 2 6 1 0 0 *



A Lei de Diretrizes Orçamentárias determina que as proposições legislativas e respectivas emendas que, direta ou indiretamente, importem ou autorizem diminuição de receita ou aumento de despesa da União deverão estar acompanhadas de estimativas desses efeitos no exercício em que entrarem em vigor e nos dois subsequentes, detalhando a memória de cálculo respectiva e correspondente compensação.

Em reforço, a Súmula nº 1/08 desta Comissão dispõe que "é incompatível e inadequada a proposição, inclusive em caráter autorizativo, que, conflitando com as normas da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 - Lei de Responsabilidade Fiscal - deixe de apresentar a estimativa de seu impacto orçamentário e financeiro bem como a respectiva compensação".

Por fim, e não menos relevante, cumpre destacar que, com a promulgação da Emenda Constitucional nº 95, de 2016, foi conferido *status* constitucional às disposições previstas na LRF e na LDO, as quais têm orientado o exame de adequação orçamentária e financeira por parte desta Comissão.

Nesse sentido, o art. 113 do Ato das Disposições constitucionais Transitórias reforçou o controle sobre alterações legislativas geradoras de impacto orçamentário, ao estabelecer que a proposição legislativa que crie ou altere despesa obrigatória ou renúncia de receita deverá ser acompanhada da estimativa do seu impacto orçamentário e financeiro.

Todavia, as estimativas quanto ao impacto orçamentário e financeiro e à respectiva compensação, exigidos pelos dispositivos constitucionais e infraconstitucionais anteriormente citados, não foram apresentadas, quer na proposição principal, quer no projeto de lei apensado.

Dessa forma, a fim de dar cumprimento às exigências contidas na legislação supracitada e possibilitar a tramitação dos referidos projetos de leis no Congresso Nacional, apresentei o Requerimento de Informação nº 1.138/2021, solicitando ao Senhor Ministro de Estado da Economia a estimativa do impacto orçamentário e financeiro decorrente dos Projetos de Lei nº 2.295/2021 e nº 2.629/2021(apensado).



Em resposta, o Ministério da Economia enviou a Nota Cetad/Coest nº 189, de 08 de outubro de 2021, da Receita Federal, com as seguintes estimativas do impacto financeiro das proposições em tela:

Isenção IPI - Veículos para Formação de Condutores

				R\$ milhões
IPI Auto Escola	2021 Mensal	2022	2023	2024
Automóveis até 2000m3	7,44	104,93	119,67	135,01
Veículos de uso Misto	3,12	43,93	50,10	56,52
Veículos de Carga	1,00	14,06	16,03	18,09
Motocicletas	2,56	36,09	41,16	46,44
Soma	14,12	199,01	226,96	256,06

Fonte: Nota Cetad/Coest nº189, de 08 de outubro de 2021-Receita Federal

Conforme a referida nota, a estimativa da renúncia “(...) baseou-se nos dados de frota de veículos das autoescolas, disponibilizados pela FENEAUTO – Federação Nacional das Autoescolas e Centros de Formação de Condutores, e com a suposição de que essa frota será renovada a cada cinco (5) anos. Os dados fornecidos pela FENEAUTO referem-se à frota em 2011. Foi realizada uma atualização desses dados com a série histórica do crescimento das frotas de veículos fornecido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE para o ano de 2020”.



Além disso, afirma-se que foram utilizados “(...) dados das Notas Fiscais Eletrônicas de 2020 para a obtenção do valor médio do veículo e a alíquota média por tipo de veículo”.

Para compensar os efeitos financeiros estimados da proposição, optamos preferencialmente pelo ajuste mediante a revogação de renúncias fiscais vigentes relacionadas ao próprio tributo objeto do benefício concedido – o IPI.

Assim, utilizamos as informações contidas no Demonstrativo de Gastos Tributários, contido nas informações complementares ao Projeto de Lei Orçamentária da União para 2022 (PLOA 2022), exigidas em cumprimento ao disposto no Anexo II da LDO 2022, item VIII, “b”, trata “dos efeitos, por região, decorrente dos benefícios tributários, com indicação, por tributo, da perda de receita que lhes possa ser atribuída”.

No Quadro XVI do Volume II das referidas Informações Complementares ao PLOA 2022, são demonstradas projeções para 2022 dos gastos tributários do IPI vinculado à importação.

No item 3 desse quadro observa-se que a estimativa de renúncia do IPI-vinculado relativo a embarcações e Aeronaves é calculada no valor de R\$ 268.441.345,00. De acordo com tal demonstrativo, tais valores de renúncia decorrem da aplicação dos seguintes dispositivos legais: (i) art. 2º, II, j e art. 3º, I da Lei nº 8.032/1990; (ii) art. 1º, IV da Lei nº 8.402/1992; e (iii) art. 11 da Lei nº 9.493/97.

Portanto, apresentamos emenda de adequação aos projetos em análise, na forma do substitutivo anexo, de modo a revogar a legislação que concede os benefícios fiscais referidos, o que resultará na implementação da devida e suficiente compensação fiscal anual exigida para a concessão do benefício fiscal preconizado pelos projetos de lei em análise, qual seja, a isenção do IPI na aquisição de veículos novos por centros de formação de condutores.

II.2 – Mérito

Em relação ao mérito, entendemos que as medidas propostas nos projetos em análise são convenientes e oportunas, devendo ser acolhidas.



Com efeito, atualmente a Lei nº 8.989/1995 isenta do IPI os automóveis de passageiros de fabricação nacional, com 4 portas ou mais e motor de cilindrada de até 2.000 cm³, adquiridos por taxistas ou por pessoas com deficiência.

O referido benefício fiscal tem como objetivos estimular a produção nacional de automóveis e promover finalidades de interesse público, quais sejam o estímulo à oferta de serviços de mobilidade pública e a promoção de medidas de acessibilidade.

Ocorre que, diante do atual quadro de desaquecimento do setor automobilístico, causado principalmente pelo advento da pandemia de COVID-19, entendemos que se faz imperiosa a ampliação das medidas de estímulo ao aludido setor, fomentando a geração de emprego e renda no País.

Nesse contexto, somos favoráveis à concessão de isenção às autoescolas para a aquisição de veículos, pois essas, como bem pontuado pelo Deputado Marreca Filho, autor do Projeto de Lei nº 2.295, 2021, têm por característica o emprego extensivo de mão-de-obra, sendo responsáveis pela geração de inúmeros empregos diretos.

Ademais, como bem observado pelo nobre Deputado Abou Anni na justificção do PL nº 2.629/2021, a formação adequada dos condutores significa o incremento da segurança no trânsito e a consequente proteção da vida e da integridade física das pessoas.

De fato, a redução de acidentes no trânsito depende da implementação de uma política pública que abranja, dentre outras coisas, os incentivos às entidades responsáveis por promover a aprendizagem do condutor e educação no trânsito.

Por todas essas razões, temos convicção de que os projetos de lei mencionados devem ser aprovados, na forma de nosso substitutivo, no qual introduzimos aperfeiçoamentos pontuais, destinados a melhor atender aos seus objetivos. São eles:

- (i) a incorporação ao texto da nomenclatura utilizada pelo art. 156 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Lei nº 9.503/1995), que se refere aos centros de formação de



condutores como “*auto-escolas e outras entidades destinadas à formação de condutores*”;

(ii) a inserção do benefício fiscal ora tratado em artigo autônomo da Lei nº 8.989/1995, de modo a evidenciar que a isenção aplicável aos centros de formação de condutores (a) não está sujeita a algumas das restrições aplicáveis à isenção destinada a taxistas ou pessoas com deficiência e (b) compreende também os carros com menos de 4 portas, as motocicletas, os ônibus e os caminhões;

(iii) a fixação em 5 anos do prazo no qual a alienação do veículo pelo centro de formação de condutores acarretará o dever de pagamento do imposto anteriormente dispensado, de modo a desestimular que a revenda de veículos adquiridos com o benefício fiscal se torne excessivamente vantajosa, o que poderia desvirtuar o seu propósito; e

(iv) a alteração das Leis nº 8.032/90, nº 8.402/92 e nº 9.493/97, de modo a revogar a isenção do IPI aplicável às aquisições de embarcações e aeronaves, como forma de compensação financeira e orçamentária pelo benefício fiscal ora instituído.

II.3 – Conclusão

Diante do exposto, votamos:

(i) pela **compatibilidade e adequação orçamentária e financeira** do Projeto de Lei nº 2.295, de 2021, e do Projeto de Lei apensado nº 2.629, de 2021, com as alterações promovidas pelo substitutivo anexo; e

(ii) no **mérito**, pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 2.295, de 2021, e do Projeto de Lei apensado nº 2.629, de 2021, na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2022.

* C D 2 2 8 1 7 5 2 2 6 1 0 0 *



Deputado LUIS MIRANDA
Relator

2022-7417

Apresentação: 12/07/2022 12:02 - CFT
PRL 1 CFT => PL 2295/2021

PRL n.1



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luis Miranda

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD228175226100>



COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

SUBSTITUTIVO AOS PROJETOS DE LEI Nº 2.295, DE 2021, E Nº 2.629, DE 2021

Altera a Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, para conceder às autoescolas e demais entidades destinadas à formação de condutores a isenção do IPI na aquisição de veículos novos; e modifica as Leis nº 8.032, de 12 de abril de 1990, nº 8.402, de 8 de janeiro de 1992, e nº 9.493, de 10 de setembro de 1997, para revogar as isenções do IPI aplicáveis à aquisição de aeronaves e embarcações.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei concede às autoescolas e demais entidades destinadas à formação de condutores a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados na aquisição de veículos novos e revoga benefícios fiscais do imposto incidente sobre a aquisição de aeronaves e embarcações.

Art. 2º A Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º-A. Ficam isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) os veículos automotores e elétricos, todos de fabricação nacional, classificados nos códigos 87.02, 87.03, 87.04 e 87.11 da Tabela do IPI (TIPI), quando adquiridos por autoescolas e demais entidades destinadas à formação de condutores, de que trata o art. 156 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, em funcionamento legal e regular no país, e desde que os veículos sejam destinados exclusivamente para as atividades de aprendizagem.”

“Art. 4º

.....

III - ao imposto pago no desembaraço aduaneiro referente a automóvel originário e procedente de países integrantes do Mercado Comum do Sul - MERCOSUL, saído do estabelecimento importador de pessoa jurídica fabricante de



automóveis das posições 87.02, 87.03, 87.04 e 87.11 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - TIPI com a isenção de que trata o art. 1º-A.” (NR)

“Art. 6º A alienação do veículo adquirido nos termos desta Lei a pessoas que não satisfaçam as condições e os requisitos estabelecidos para a fruição da isenção acarretará o pagamento pelo alienante do tributo dispensado, atualizado na forma prevista na legislação tributária, salvo quando a alienação ocorrer em prazo superior:

I – a 2 (dois) anos contados da data da aquisição do veículo, nas hipóteses previstas no art. 1º; e

I - a 5 (cinco) anos, contados da data da aquisição do veículo, nas hipóteses previstas no art. 1º-A.

.....” (NR)

Art. 3º O art. 3º da Lei nº 8.032, de 12 de abril de 1990, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 3º

I - nas hipóteses previstas no art. 2º desta lei, exceto a prevista na alínea “j” do seu inciso II, e desde que satisfeitos os requisitos e condições exigidos para a concessão do benefício análogo relativo ao Imposto de Importação;

.....” (NR)

Art. 4º O art. 1º da Lei nº 8.402, de 8 de janeiro de 1992, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º

IV - isenção e redução do Imposto de Importação e Imposto sobre Produtos Industrializados, a que se refere o art. 2º, incisos I e II, alíneas “a” a “f” e “h” e o art. 3º da Lei nº 8.032, de 12 de abril de 1990;

IV-A – isenção do imposto de importação, a que se refere a alínea “j” do inciso II do art. 2º da Lei nº 8.032, de 12 de abril de 1990;

.....” (NR)

Art. 5º o art. 11 da Lei nº 9.493, de 10 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:



“Art. 11. Ficam isentos do Imposto sobre Importação - II as partes, peças e componentes destinados ao emprego na conservação, modernização e conversão de embarcações registradas no REB, desde que realizadas em estaleiros navais brasileiros.” (NR)

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos noventa dias após a sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2022.

Deputado LUIS MIRANDA
Relator

2022-7417

