



CÂMARA DOS DEPUTADOS

## COMISSÃO DE SEGURIDADE SOCIAL E FAMÍLIA

### PROJETO DE LEI Nº 339, DE 2021

Dispõe sobre a redução do IPI para 5%, no caso de veículos destinados à frota da rede socioassistencial, programa pertencente à Política Nacional de Assistência Social do Ministério da Cidadania.

**Autor:** Deputado FRANCISCO JR.

**Relator:** Deputado EDUARDO BARBOSA

## I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 339, de 2021, do ilustre Deputado Francisco Jr., pretende determinar a aplicação da alíquota de 5% no imposto sobre produtos industrializados incidente sobre veículos nacionais destinados à frota da rede socioassistencial, relativos a programa inserido na Política Nacional de Assistência Social do Ministério da Cidadania.

A proposta está fundamentada na constatação de que “Os veículos destinados à rede da frota socioassistencial têm o objetivo de assegurar proteção social a cidadãos, a indivíduos, às famílias e à comunidade no enfrentamento de súbitas dificuldades, por meio da prestação de alguns serviços/benefícios pelo Estado.” Assim, são oferecidos vários serviços, para garantir que o cidadão não fique desprotegido em situações imprevisíveis, como naquela em que uma pessoa está em idade avançada e necessita de cuidados especiais, ou no caso de pessoas com deficiência que necessitam de transporte.





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

2

Ressalta o autor que a proposta permitirá a aplicação da menor alíquota do IPI, de 5%, constante da Tabela TIPI, Capítulo 87, NCM 87.05, aplicável no caso de veículos para uso especial. Os veículos passíveis de compor a frota da rede socioassistencial também estariam indicados nesse capítulo.

A proposição tramita em regime ordinário e foi distribuída para apreciação conclusiva pelas Comissões de Seguridade Social e Família; Finanças e Tributação (mérito e art. 54 do RICD) e Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54 do RICD).

No prazo regimental não foram oferecidas emendas nesta Comissão de Seguridade Social e Família.

## II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei nº 339, de 2021, do ilustre Deputado Francisco Jr., pretende reduzir para 5% a alíquota do imposto sobre produtos industrializados incidente sobre veículos nacionais destinados à frota da rede socioassistencial, relativos a programa inserido na Política Nacional de Assistência Social do Ministério da Cidadania.

Sem olvidar da competência regimental da Comissão de Finanças e Tributação para tratar dos aspectos tributários da proposta, cumpre apresentar alguns esclarecimentos no tocante ao impacto do Projeto sobre a assistência social, matéria de competência desta Comissão de Seguridade Social e Família, nos termos do art. 32, inc. XVII, alíneas “a”, “r” e “s” do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Embora a Constituição garanta, nas alíneas “a” e “c” do inciso VI do art. 150, a imunidade de impostos sobre patrimônio, renda ou serviços da União, estados, DF e municípios e instituições de assistência social sem fins lucrativos, esta não se aplica ao imposto sobre produtos industrializados (IPI),





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

3

pois ao adquirirem um veículo, esses entes são considerados contribuintes indiretos.

É o que esclarece a doutrina, nas palavras de Roberval Rocha, que ora transcrevemos:

*“Importante observar que imunes são o patrimônio, a renda e os serviços dos entes federados, o que não afasta a tributação indireta (IPI, ICMS, ISS etc.) incidente sobre as operações de aquisição de bens e serviços por esses mesmos entes. Isto porque, no caso, serão os fornecedores desses bens e serviços os verdadeiros sujeitos passivos da relação tributária, o que leva as operações a serem gravadas. Assim, na venda de um automóvel para um órgão da Administração direta de um Município, por exemplo, incidem, sim, IPI e ICMS sobre a operação, a serem recolhidos pelo vendedor e pelo fabricante.”<sup>1</sup>*

Não é outro o entendimento do Supremo Tribunal Federal, que firmou jurisprudência no sentido de que “a imunidade tributária subjetiva se aplica a seus beneficiários na posição de contribuintes de direito, mas não na de simples contribuintes de fato, sendo irrelevante para a verificação da existência do beneplácito constitucional a discussão acerca da repercussão econômica do tributo envolvido.”<sup>2</sup>

Na proposta em análise, não se propõe a concessão de uma isenção ou até mesmo de uma eventual regulamentação da referida imunidade constitucional, mas apenas a aplicação de uma alíquota para 5% no IPI pago em razão da aquisição de veículos destinados à frota da rede socioassistencial. De acordo com o autor, a alíquota de 5% seria o menor percentual da Tabela TIPI, Capítulo 87, NCM 87.05, no caso de veículos para uso especial.

Analisando-se referida tabela, observa-se que, de fato, a alíquota do IPI em muitos casos é superior a 5%, chegando a 45%<sup>3</sup>. Ocorre que há também diversas situações nas quais a alíquota corresponde a 0%,

1 ROCHA, Roberval. Direito Tributário – Volume único. 2ª edição. Salvador: Juspodivm, 2015, p. 158-159.

2 Recurso extraordinário nº 608.872, Relator(a): DIAS TOFFOLI, Tribunal Pleno, julgado em 23/02/2017, PROCESSO ELETRÔNICO REPERCUSSÃO GERAL - MÉRITO DJe-219 DIVULG 26-09-2017 PUBLIC 27-09-2017.

3 <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/aceso-a-informacao/legislacao/documentos-e-arquivos/tipi.pdf>





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

4

como no caso de “Veículos automóveis para transporte de dez pessoas ou mais, incluindo o motorista”, quando o volume interno de habitáculo, destinado a passageiros e motorista, é igual ou superior a 9 m<sup>3</sup>, entre outras hipóteses.

Dessa forma, a instituição de uma alíquota de 5%, em alguns tipos de veículos poderia ser superior às atualmente praticadas. Em outros casos, de fato haveria uma redução da alíquota.

Em detrimento do disposto, em termos práticos, a proposição não irá prejudicar os adquirentes de veículos nacionais destinados à frota da rede socioassistencial relativos a programa inserido na Política Nacional de Assistência Social do Ministério da Cidadania. A desvantagem na compra de um veículo com alíquota inferior não ocorre porque, a rigor, inexistente um processo de reconhecimento do enquadramento de uma pessoa que faça jus a um benefício de IPI. Para se adquirir um veículo usufruindo de um benefício de IPI, solicita-se uma “autorização” à Receita Federal do Brasil, por meio eletrônico ou por atendimento presencial, a sua escolha, mediante um requerimento. Preenchido o requerimento, o solicitante anexa os documentos comprobatórios de que tem direito ao benefício.

Dada a autorização, o beneficiário tem um prazo máximo para adquirir o veículo, tendo em vista que cada autorização deve se referir a uma compra.

O prazo de validade da autorização, no caso de pessoas com deficiência, por exemplo, é de 270 (duzentos e setenta) dias, contado da data em que a autorização foi emitida pelo sistema eletrônico da RFB (IN RFB nº 1.769, de 18 de dezembro de 2017, art. 4º, §3º, inciso I). Já o tempo estimado para que se obtenha a Autorização de Aquisição para Veículo para Deficiente e Autista é de 72 horas<sup>4</sup>, período também razoável dentro dos padrões modernos de tecnologia.

Bem assim, se o adquirente de um veículo com alíquota de IPI de 0%, que tem direito ao benefício da alíquota de 5%, não quiser “usufruir” do benefício, bastará não solicitar a autorização.

4 Disponível em: < <https://receita.economia.gov.br/interface/lista-de-servicos/isencaio/deficiente-autista>>.





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

5

No tocante às situações em que efetivamente haverá redução de alíquota, cumpre ressaltar que, embora os entes públicos e privados responsáveis pela Política Nacional de Assistência Social não façam jus, enquanto contribuintes de fato, como no caso do IPI, à imunidade de impostos prevista nas alíneas “a” e “c” do inciso VI do art. 150 da Constituição, é medida de justiça tenham ao menos garantida pela legislação uma alíquota não superior a 5% de IPI na aquisição de veículos para a execução dessa Política.

A assistência social, enquanto política não contributiva, é a responsável por prover os mínimos sociais, garantindo o direito à vida e à dignidade às parcelas menos favorecidas da população, entre as quais, crianças, adolescentes, pessoas idosas e com deficiência carentes.

A compra de veículos para a consecução desses objetivos merece um tratamento diferenciado, ainda mais no contexto de restrição fiscal no qual nos encontramos, que vem dificultando a realização das transferências orçamentárias aos entes subnacionais. No início do ano passado, por exemplo, o Colegiado Nacional de Gestores Municipais de Assistência Social — CONGEMAS e o Fórum Nacional de Secretários de Estado da Assistência Social — FONSEAS alertaram para redução de 30% a 40% nos recursos destinados ao Fundo Nacional de Assistência Social, por meio da Portaria nº 2.362, de 20 de dezembro de 2019, do Ministério da Cidadania, em flagrante descumprimento ao pacto federativo<sup>5</sup>.

Com o benefício de uma alíquota do IPI equivalente a 5% para a aquisição de veículos destinados à rede socioassistencial, que reduzirá o valor final pago por diversos tipos de veículos, o impacto dessas restrições fiscais certamente poderá ser amenizado.

Diante do exposto, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 339, de 2021, na forma do Substitutivo.

Sala da Comissão, em 18 de agosto de 2022.

5 <http://congemas.org.br/congemas-e-fonseas-denunciam-reducao-de-recursos-na-assistencia-social-noticias>





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Deputado EDUARDO BARBOSA  
Relator

2021-8910

6

Apresentação: 18/08/2022 12:51 - CSSF  
PRL 1 CSSF => PL 339/2021

**PRL n.1**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eduardo Barbosa  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD222097407300>



\* CD 222097407300 \*



**COMISSÃO DE SEGURIDADE SOCIAL E FAMÍLIA**

**SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 339/2021**

Dispõe sobre alíquota de Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, aplicável na aquisição de veículos por entes públicos, entidades e organizações de assistência social sem fins lucrativos vinculadas ao Sistema Único de Assistência Social (Suas), destinados à frota da rede socioassistencial.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica assegurada aos entes públicos e às entidades e organizações sem fins lucrativos de assistência social vinculados ao Sistema Único de Assistência Social (Suas), mediante requerimento à Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil, a aplicação da alíquota de 5% do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI incidente sobre veículos nacionais destinados à frota da rede socioassistencial, para utilização exclusiva em serviços, programas ou projetos da Política Nacional de Assistência Social.

Art. 2º Os veículos passíveis de compor a frota da rede socioassistencial estão descritos na Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados – TIPI, Capítulo 87.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

Sala da Comissão, em 18 de agosto de 2022.

Deputado EDUARDO BARBOSA  
Relator

2021-8910

