



**COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

**REQUERIMENTO N ° \_\_\_\_ de 2024**

**(Do Sr. Zé Trovão)**

Requer a realização de Audiência Pública para discutir a essencialidade dos Caminhões Semi-Leves para fins de tributação.

Senhor Presidente,

Requeiro nos termos do art. 24, III do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, ouvido o Plenário desta Comissão, a realização de Audiência Pública no âmbito desta Comissão, para discutir a essencialidade inerente aos Caminhões Semi-Leves, tanto os com Carroçaria Inacaba (chassi com cabina) quanto os Caminhões com carroçaria fechada do tipo furgão, com PBT acima de 3,5 toneladas, para fins de taxaço de IPI - Imposto sobre produtos industrializados e futuro Imposto Seletivo, conforme previsão do PL 64/2024 em trâmite no d.d. Senado.

Solicito que sejam convidados os representantes:

- CNTA (Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos);
- ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres);
- NTC&Logística (Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística);
- ANFIR - Associação Nacional Fabricantes de Implementos Rodoviários
- Cosit (Coordenação-Geral de Tributação da Receita Federal).
- ANIP (Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos)
- FENABRAVE (Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores)
- Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio;





### JUSTIFICATIVA

A audiência pública tem como objetivo principal debater o impasse existente na atual classificação de Caminhões com capacidade de carga total entre 3,5ton e 5toneladas, em especial no que tange a taxaço de estes e consequentemente, de seus itens.

Considerando que desde a [Lei nº 3.244, de 14 de agosto de 1957](#) com o advento da Primeira classificação brasileira Tarifa das Alfandegas, com base na Nomenclatura Brasileira de Mercadorias (NBM), o conceito de Caminhões sempre foi vinculado à capacidade de carga em PBT de um veículo.

Considerando que tanto as regulamentações posteriores ([D70162 \(planalto.gov.br\)](#) e [AND87981-82.pdf \(planalto.gov.br\)](#)), quanto todas as demais legislações nacionais e internacionais no qual o Brasil é parte, também sempre definiram Caminhões conforme sua capacidade de carga:

- Código de Trânsito Brasileiro
- Programa Nacional de Renovação de Frota (Medida Provisória 1175/23)
- SENATRAN (Portarias n 65/16, 49/18, 966/12) e (Res. CONTRAN n 916/22)
- ANTT (PORTARIA nº 63/09) - Rodoviários
- INMETRO (Portaria DENATRAN Nº 190/09) - Segurança
- MMA – Programa de Emissões Veiculares (Proconve)
- INOVAR-Auto e ROTA 2030 (Políticas Automotivas)
- Acordos Internacionais de Comércio (ex. ACE 02, ACE14 etc)
- ABNT NBR 6067/07 e NBR 13776 (Definição de veículos rodoviários)

Considerando a recente tentativa de alteração de entendimento, historicamente consolidado, para sobretaxar os produtos conforme sua carroçaria ao invés de sua capacidade de carga somada à sua carroçaria, e que isso tem resultado insegurança jurídica aos Caminhões com Carroçaria Inacaba (chassi com cabina) e aos Caminhões com carroçaria fechada do tipo furgão (conceito Res. CONTRAN n 916/22).



Considerando que essa tentativa de sobretaxação tem gerado insegurança jurídica também à cadeia de fornecedores de insumos, tais como ao setor de pneumáticos e que, conseqüentemente, anuncia grave ameaça ao setor de autopeças, ao sistema financeiro, além de atingir a cadeia de fabricantes e implementadores (mais de 380 empresas nacionais) e microempreendedores, tais como os Transportadores Autônomos.

Considerando, que os Caminhões Semi-Leves são extremamente relevantes para o próprio Poder Público para a prestação de serviços de socorro (SAMU), policiamento (Delegacias móveis de Polícias Militares Estaduais), unidades de combate à incêndios (Bombeiros), transporte de pessoas com deficiência e projetos culturais e educacionais que transportam bibliotecas, cinemas e escritórios ambulantes para regiões de difícil acesso (ex. MovCeu.com).

Considerando assim que toda e qualquer sobretaxação aplicada aos Caminhões-Leves poderá resultar em aumento de custo de serviços públicos, insumos, fretes, logística e, conseqüentemente, aumento da inflação nacional.

Considerando que o Imposto sobre Produtos Industrializados é um tributo dotado de função extrafiscal, que precisa aplicar taxaço menor àqueles produtos tidos como essenciais, que será substituído pelo Imposto Seletivo mas que também será nortado pelo mesmo Princípio da Essencialidade fiscal.

Considerando que o país, esta D. Casa e o r. Senado, estão às voltas com uma reforma tributária sobre o consumo e que, no bojo da aludida reforma, existe a previsão de um imposto seletivo que excetua os Caminhões sem, todavia, conceituá-los.

Por fim, considerando a essencialidade dos Caminhões Semi-Leves para o transporte de cargas no Brasil, seja pela extensa indústria fabricante, importadora e comerciante, quanto de seus insumos, é fundamental ouvir todas as partes interessadas para buscar uma solução equilibrada e justa, entendendo que o impacto é abrangente e considerável ao país e seus cidadãos.

Dessa forma, entende-se como primordial que haja melhor entendimento acerca dos resultados da sobretaxação dos Caminhões Semi-Leves e seus respectivos



impactos para a cadeia de fornecedores, Poder Público e sociedade.

Justifico a necessidade da audiência pública como uma ferramenta democrática essencial para discutir o assunto de maneira ampla e transparente junto às entidades envolvidas e ao governo.

Sala das sessões,                      de setembro de 2024.

**ZÉ TROVÃO**  
**Deputado Federal PL/SC**

Apresentação: 02/10/2024 13:36:04.533 - CVT

REQ n.90/2024



Câmara dos Deputados Anexo IV, Gabinete 921 CEP 70.160-900 - Brasília/DF  
Fones: (61) 3215-5921 / 3215-3921 dep.zetrovao@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD240900345000>  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Trovão

