

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº 2.093, DE 2023

Altera a Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, para conceder isenção do Imposto Sobre Produtos Industrializados – IPI aos automóveis que possuam sistema de tração nas quatro rodas adquiridos por motoristas profissionais e cooperativas de trabalho, independentemente da cilindrada e da origem do combustível veicular.

Autor: Deputado ANDRÉ FIGUEIREDO

Relator: Deputado JOSENILDO

I - RELATÓRIO

O projeto em análise, de autoria do Deputado ANDRÉ FIGUEIREDO, altera a Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, para conceder isenção do Imposto Sobre Produtos Industrializados – IPI aos automóveis que possuam sistema de tração nas quatro rodas adquiridos por motoristas profissionais e cooperativas de trabalho, independentemente da cilindrada e da origem do combustível veicular.

Segundo a justificativa do autor, a Lei nº 8.989/1995, que concede isenção de IPI para automóveis de passageiros, é uma política importante para os taxistas, incentivando a compra de veículos novos e de qualidade. No entanto, a restrição imposta pelo art. 1º da Lei tem dificultado a prestação de serviços de táxi em atividades turísticas que demandam veículos com tração nas quatro rodas, como passeios em áreas de difícil acesso, devido à limitação de motorização e tipo de combustível.

O autor argumenta que muitos veículos com tração nas quatro rodas não se enquadram nas exigências legais, prejudicando os taxistas e



turistas. Para corrigir essa distorção, o projeto de lei propõe a isenção de IPI para veículos 4x4 adquiridos por motoristas profissionais e cooperativas, independentemente da cilindrada ou tipo de combustível, visando melhorar o transporte turístico e apoiar os taxistas.

O projeto tramita em regime Ordinário (Art. 151, III, RICD) e está sujeito à apreciação conclusiva pelas comissões - Art. 24 II, tendo sido distribuído às Comissões de Finanças e Tributação (Mérito e Art. 54, RICD) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54 RICD).

O projeto vem a esta Comissão de Finanças e Tributação para manifestação quanto à compatibilidade e adequação financeira e orçamentária e quanto ao mérito.

Transcorrido o prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RI, 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 define 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”.

O projeto sob análise promove impacto no orçamento da União, sob a forma de renúncia de receita¹, devendo a tramitação da proposição subordinar-se aos ditames do art. 14 da LRF, da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO), e do art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias da Constituição Federal.

Conforme tais dispositivos, a proposição deve estar acompanhada de estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, bem como de medidas de compensação, no período mencionado, por meio do aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, da ampliação de base de cálculo ou da majoração ou criação de tributo ou contribuição, podendo o benefício entrar em vigor apenas quando implantadas tais medidas.

Todavia, as estimativas quanto ao impacto orçamentário e financeiro e a respectiva compensação, exigidas pelos dispositivos constitucionais e infraconstitucionais anteriormente referenciados, não foram apresentadas na Proposição.

Dessa forma, a fim de dar cumprimento às exigências contidas na legislação supracitada e possibilitar a tramitação do projeto de lei no Congresso Nacional, apresentei Requerimento de Informação nº 3.611/ 2024, solicitando ao Ministro de Estado da Fazenda a estimativa de impacto.

Em resposta, o Ministério da Fazenda, mediante o Ofício SEI nº 73025/2024/MF, de 04 de Dezembro de 2024, encaminhou a Nota Cetad/Coest nº 206, de 21 de novembro de 2024, da Secretaria da Receita Federal, com os cálculos pertinentes.

Quanto à metodologia adotada, esclarece a referida nota que a estimativa de renúncia foi feita “...*extraindo do Anuário da Fenabrave de dezembro de 2023 o acumulado de emplacamentos no ano de 2023 por modelos de SUVs e Pick-up's. Destes modelos, verificou-se a quantidade de*

¹ § 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. (art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000)



modelos de veículos que possuem a opção de tração 4x4. Para cada modelo com tração 4x4 adotou-se um valor médio do preço de comercialização e sobre esse valor aplicou-se a alíquota de 18,81% de IPI. Adotando a premissa de que 10% das vendas desses veículos são destinadas às pessoas que teriam direito a usufruir desse benefício, obtém-se a estimativa de renúncia esperada do IPI.”

Tendo em vista a metodologia aplicada, calculou-se perda de arrecadação de R\$ 122,00 milhões mensais em 2024, R\$ 1,70 bilhões para todo o ano de 2025 e R\$ 1,95 bilhões em 2026. Em relação ao ano de 2027 não houve cálculo, já que a Lei nº 8.989/95 deixará de produzir efeitos em 31 de dezembro de 2026, conforme seu art. 9º.

Para compensar os efeitos de perda arrecadação, estamos propondo a emenda de adequação nº 01, que promove a alteração da Lei nº 9.249, de 26 de dezembro de 1995, aumentando a alíquota imposto de renda incidente sobre os juros pagos por pessoa jurídica a titular, sócios ou acionistas, a título de remuneração do capital próprio (Juros sobre Capital Próprio).

A alteração promove a elevação da alíquota vigente de 15% (quinze por cento), para 16,6% (dezesseis inteiros e seis décimos por cento). Conforme dados do tesouro federal, a arrecadação bruta dessa modalidade tributária em 2024, identificada por códigos de “Darf” próprios, alcançou R\$19,2 bilhões. Assim, o reajuste da alíquota proposto seria capaz de gerar um acréscimo de arrecadação já em 2025 estimado R\$ 2 bilhões ao ano, sendo suficiente para comportar a perda de receita estimada pela Receita Federal.

Cabe ressaltar que, para atender ao disposto no art. 139 da LDO 2025 (Lei nº 15.080, de 30 de dezembro de 2024), o benefício tributário ora criado deve vigorar pelo prazo máximo de cinco anos. Contudo, ressalte-se que lei que concede o referido benefício tem seus efeitos vigentes tão somente até 31 dezembro de 2026, já satisfazendo o requisito legal.

Assim, com a adoção da emenda de adequação apresentada, a proposição aqui em análise se encontra compatível e adequada orçamentária e financeiramente.



Quanto ao mérito, considero conveniente e oportuna a matéria, devendo a proposição ser aprovada, uma vez que, para além de ter sido apresentada pelo veículo legislativo adequado (art. 150, § 6º, da Constituição Federal), possui o nobre objetivo de fazer evoluir a legislação tributária e corrigir o cenário de injustiça fiscal que pesa sobre os beneficiários da norma de isenção proposta.

Historicamente, a Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, apenas se propunha a isentar do recolhimento do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), em relação aos motoristas profissionais (taxistas), os carros adquiridos por esses beneficiários que fossem equipados com motor de cilindrada de até 2.000 (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.

O regramento em questão, portanto, exclui os taxistas que visam adquirir carros cujo equipamento conte com motor de cilindrada maior que 2.000 (dois mil centímetros cúbicos) e que seja movido a combustível como óleo diesel, características tais que estão geralmente presentes nos veículos de tração nas quatro rodas (4x4).

Conforme bem destacado na justificção do projeto, o atual panorama legislativo prejudica os taxistas que possuem a intenção de trabalhar com o turismo no Brasil, o qual se relaciona, na maioria das vezes, com a visita de locais de difícil acesso, que, por sua vez, demandam a utilização de veículo equipado com sistema de tração nas quatro rodas para a realização da visita.

A proposição aqui analisada, portanto, concretiza o objetivo de justiça tributária estabelecido pelo art. 145, § 3º, da Constituição Federal, ao estender para os taxistas que possuem a intenção de trabalhar com veículos 4x4 em locais turísticos os mesmos benefícios que tais motoristas profissionais já possuem para a compra de veículos de uso urbano.

No contexto do turismo realizado em locais que demandam a utilização de veículos 4x4, convém ressaltar que consoante destacado pela Embratur², baseada em pesquisa realizada pelo portal Us News & World

² BRASIL é eleito melhor país para turismo de aventura do mundo: Ranking do Portal US News & World Report entrevistou quase 17 mil pessoas que listaram 89 nações pelo mundo. Elaborada por US News & World Report, em parceria com a Wharton School da Universidade da Pensilvânia. Disponível em:



Report, em parceria com a Wharton School da Universidade da Pensilvânia, o Brasil foi eleito como o melhor país do mundo para a realização do turismo de aventura, pelo que se destaca a relevância da proposição aqui veiculada ao permitir que os motoristas profissionais possam adquirir carros 4x4 com isenção de IPI, ainda que com motores de cilindrada superior a 2.000 (dois mil centímetros cúbicos) e movidos a óleo diesel.

Além disso, o Ministério do Turismo, fundamentado em pesquisa realizada pelo Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae), divulgou que o Turismo de Natureza e o Ecoturismo já representam 60 % (sessenta por cento) do faturamento do setor, sendo o segundo tipo de turismo mais procurado pelos brasileiros, perdendo apenas para o Turismo de Sol e Praia, que tem a preferência de 59% (cinquenta e nove por cento) dos brasileiros³.

Os tipos de turismo citados acima são realizados por meio de viagens turísticas nas quais os passeios, trilhas e visitas a locais de difícil acesso demandam a utilização de veículos 4x4.

A isenção proposta, portanto, vai ao encontro do interesse nacional em fomentar, via o mecanismo da extrafiscalidade, o Turismo de Aventura, Turismo de Natureza, Ecoturismo e o Turismo de Sol e Praia, além de estimular a atividade econômica a eles vinculadas, como é o caso dos passeios em locais de difícil acesso.

Não é demais destacar a importância econômica do setor turístico no Brasil. Nessa perspectiva, os dados do Ministério do Turismo demonstram que no ano de 2024 o valor gasto pelos turistas estrangeiros no país totalizou a quantia de US\$ 7,341 bilhões, representando alto impacto na nossa sociedade⁴.

<https://embratur.com.br/2024/09/12/brasil-e-eleito-melhor-pais-para-turismo-de-aventura-do-mundo/>. Acesso em: 22 maio 2025.

³ Pesquisa aponta turismo de natureza e ecoturismo como responsáveis por 60% do faturamento no setor: Mato Grosso e Mato Grosso do Sul são os estados com maior número de empresas que oferecem ecoturismo como principal produto. 2024. Elaborada pelo Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae). Disponível em: <https://www.gov.br/turismo/pt-br/assuntos/noticias/pesquisa-aponta-turismo-de-natureza-e-ecoturismo-como-responsaveis-por-60-do-faturamento-no-setor>. Acesso em: 22 maio 2025.

⁴ BRASIL encerra 2024 com mais de 6,7 milhões de turistas estrangeiros, alta de 14,6%. 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/turismo/pt-br/assuntos/noticias/brasil-encerra-2024-com-mais-de-6-65-milhoes-de-turistas-estrangeiros-alta-de-12-6>. Acesso em: 22 maio 2025.



Por essas razões, entende-se como oportuna e pertinente a aprovação da proposição aqui relatada, visto que diminui o ônus fiscal na aquisição, por motoristas profissionais, de veículos 4x4 equipados com motor de cilindrada maior que 2.000 (dois mil centímetros cúbicos) e que não necessariamente sejam movidos a combustíveis de origem renovável ou sistema reversível de combustão ou ainda sejam híbridos ou elétricos.

Nada obstante, faz-se necessária a proposição de emenda para incluir na nova redação dada pelo projeto de lei ao § 6º, do art. 1º da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, a referência aos motores híbridos e elétricos, a fim de que não restem dúvidas de que a isenção proposta também prescinde do fato de o veículo adquirido ser movido a motor híbrido ou elétrico.

Tal emenda se justifica pelo fato de o *caput* do art. 1º da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, isentar do 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 pelos taxistas.

Por sua vez, o louvável projeto de lei aqui analisado, ao propor nova redação para o § 6º do art. 1º da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, dispõe que não se aplicam as restrições da quantidade de cilindradas do motor e do tipo de combustível a que é movido o automóvel quando se trate de taxistas adquirindo veículos 4x4, fazendo referência, nesse particular, apenas a “*combustíveis de origem renovável ou sistema reversível de combustão*”, o que poderia levar à interpretação de que o requisito de o veículo ter que ser elétrico ou híbrido estaria mantido, o que não é o caso.

Ressalte-se, a esse respeito, que a inclusão da citada emenda não acarretará inadequação orçamentária e financeira da proposição, considerando que a metodologia utilizada na estimativa de impacto realizada pela Nota Cetad/ Coest nº 206, de 21 de novembro de 2024, da Secretaria da Receita Federal, considerou para fins de cálculo todos os veículos 4x4 adquiridos nas modalidades SUVs e Pick-ups, sem distinção acerca do tipo de combustível a



que são movidos, de modo que já levou em consideração os veículos híbridos e elétricos.

Com efeito, a citada metodologia usou como base o acumulado de emplacamentos do Anuário da Fenabrave de 2023⁵, que, por sua vez, leva em conta todos os veículos emplacados, independentemente do tipo de combustível.

Por fim, é interessante destacar que a emenda proposta também não acarreta qualquer ampliação na renúncia fiscal já concedida às pessoas com deficiência, visto que já não há, no regramento vigente, qualquer exigência para que os veículos adquiridos por tais beneficiários, para fins de aplicação da isenção, devam ser movidos a determinado tipo de combustível.

Sobre esse último ponto, veja-se que o art. 1º, §º, I, a, da Instrução Normativa nº 1.769, de 18 de dezembro de 2017, da Secretaria da Receita Federal do Brasil, ao tratar da aplicação de isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) na aquisição realizada por pessoa com deficiência, apenas coloca como requisito a “*fabricação nacional, classificados na posição 87.01 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados (Tipi)*”, nada tratando sobre o tipo de combustível a que é movido o carro a ser adquirido, a evidenciar que a inclusão da emenda sugerida apenas esclarece o regramento já existente, nos termos do *caput* do art. 1º da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995.

Assim, a aprovação do projeto de lei com as emendas de adequação e de mérito indicadas é medida que se impõe.

II.1 – CONCLUSÃO DO VOTO

Diante do exposto, voto pela compatibilidade e adequação orçamentária e financeira do Projeto de Lei nº 2.093, de 2023, com a adoção da emenda nº 1 em anexo e, no mérito, pela aprovação do projeto de lei nº 2.093, de 2023, com as duas emendas em anexo.

Sala da Comissão, em de de 2025.

⁵ Disponível em <https://www.fenabrave.org.br/anuarios/Anuario2023.pdf>. Acesso em 26 maio 2025.



Deputado JOSENILDO
Relator

2025-7634

9

Apresentação: 04/07/2025 14:57:15.080 - CFT
PRL 1 CFT => PL 2093/2023

PRL n.1



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD255341304400>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Josenildo



COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO**PROJETO DE LEI Nº 2.093, DE 2023**

Altera a Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, para conceder isenção do Imposto Sobre Produtos Industrializados – IPI aos automóveis que possuam sistema de tração nas quatro rodas adquiridos por motoristas profissionais e cooperativas de trabalho, independentemente da cilindrada e da origem do combustível veicular.

EMENDA Nº 1

Inclua-se o seguinte artigo ao projeto em epígrafe, renumerando-se os demais:

Art. 2º A Lei nº 9.249, de 26 de dezembro de 1995, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 9º.....

.....

§ 2º Os juros ficarão sujeitos à incidência do imposto de renda na fonte à alíquota de 16,6% (dezesesseis inteiros e seis décimos por cento), na data do pagamento ou do crédito ao beneficiário.

.....”

(NR)

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado JOSENILDO
Relator

2025-7634



COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº 2.093, DE 2023

Altera a Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, para conceder isenção do Imposto Sobre Produtos Industrializados – IPI aos automóveis que possuam sistema de tração nas quatro rodas adquiridos por motoristas profissionais e cooperativas de trabalho, independentemente da cilindrada e da origem do combustível veicular.

EMENDA Nº 2

Insira-se na nova redação do § 6º do art. 1º da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, proposta pelo projeto analisado os termos “*ou híbrido e elétricos*”, de modo que ele terá a seguinte redação:

Art. 1º O § 6º do art. 1º da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º

§ 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 ou híbrido e elétricos não se aplica:

I - aos portadores de deficiência de que trata o inciso IV do caput deste artigo; e

II – aos motoristas profissionais e às cooperativas de trabalho de que tratam os incisos I a III do caput deste artigo, desde que os automóveis possuam sistema de tração nas quatro rodas.

..” (NR)



Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado JOSENILDO
Relator

2025-7634

