

Comissão de Viação e Transportes
(AUDIÊNCIA PÚBLICA EXTRAORDINÁRIA (SEMIPRESENCIAL))
TRANSCRIÇÃO PRELIMINAR*

Em 3 de dezembro de 2024

(terça-feira)

Às 15 horas e 30 minutos

O SR. PRESIDENTE (Zé Trovão. PL - SC) - Boa tarde a todos, na qualidade de membro desta Comissão, sob a Proteção de Deus, declaro abertos os trabalhos.

Destaco que a participação nesta audiência pública autoriza a Câmara dos Deputados a divulgar e publicar, por tempo indeterminado, por qualquer meio e formato, inclusive mediante a transmissão ao vivo ou gravada os pronunciamentos e as imagens das pessoas presentes nesta audiência pública.

Esta Comissão reúne-se hoje com o objetivo de debater *a essencialidade dos caminhões semi-leves para os fins de tributação*.

Em virtude da aprovação do Requerimento nº 90, de 2024, de minha autoria, participarão desta audiência pública Sérgio Zonta, Vice-Presidente da Federação Nacional de Distribuição de Veículos Automotores — Fenabrave — *on line*; Thomas Caldellas, Coordenador-Geral de Regulamentos Técnicos e Mobilidade Sustentável do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços — MDIC; Brenno da Silva Alves, Assessor da Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários — ANFIR; João Hamilton Rech, Auditor-Fiscal da Receita Federal — RFB; em caráter excepcional, Ricardo Alípio, Presidente Executivo da Associação Brasileira de Importadores e Distribuidores de Pneus — ABIDIP.

Associação Nacional dos Transportadores de Cargas & Logística, Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos; Agência Nacional de Transportes Terrestres e Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos também foram convidados, mas optaram por não comparecer. Estão de parabéns.

Solicito que os telefones fiquem sem áudio, por gentileza.

Antes de passar a palavra aos convidados, peço atenção dos senhores representantes para as normas estabelecidas no Regimento Interno da Casa.

Cada expositor disporá de 10 minutos para suas explanações. Informo que esses 10 minutos serão respeitados rigorosamente, até porque os nossos trabalhos são bem longos na Casa. Informo que somente Deputados e Deputadas poderão interpelar os expositores. Esclareço que esta reunião está sendo gravada, por isso solicito que falem ao microfone, declinando o nome quando não anunciado por esta Presidência.

Quero agradecer, antes de chamar os primeiros expositores, pela presença de todos vocês. Um assunto tão importante que muitos abdicaram de discutir. Parece que a discussão não quer ser tomada pelo corpo geral. Mas não tem problema. Façamos nós o nosso papel e mostremos a necessidade daquilo que é tão importante para o nosso País. Quando se fala de carga tributária, quando se fala de imposto, quando se fala de tomar cuidado com o dinheiro, precisamos ter muita responsabilidade. Então, a gente vem aqui e se debruça sobre o trabalho para que a gente alcance os resultados necessários. Tudo o que impacta a economia, o trabalhador e pessoas, eu, como Deputado, tenho a obrigação e o dever de estar aqui para representá-los e trabalhar em favor dos mesmos.

Convido agora a fazer uso da palavra o Sr. Sérgio Dante Zonta, Vice-Presidente da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores — Fenabrave.

O SR. SÉRGIO DANTE ZONTA - Boa tarde a todos que estão me ouvindo.

O SR. PRESIDENTE (Zé Trovão. PL - SC) - Boa tarde. Estamos ouvindo o senhor, sim. Só vou pedir que o senhor se afaste um pouco da câmera, senão não conseguimos visualizar o rosto do senhor.

O SR. SÉRGIO DANTE ZONTA - Boa tarde a todos. Inicialmente, quero cumprimentar o conterrâneo, Deputado Federal Zé Trovão, que preside a audiência pública, e seus participantes.

Sou Sérgio Dante Zonta, Vice-Presidente do seguimento de caminhões, ônibus e implementos rodoviários da Federação Nacional dos Distribuidores de Veículos Automotores — Fenabrave. Somos mais de 8 mil concessionários no País e estamos em mais de 1 mil cidades em todo o nosso querido Brasil.

Caminhão é PIB. Quando o PIB cresce, o caminhão anda nas estradas: de 60% a 65% de toda a riqueza produzida no nosso País é transportada por caminhão, por caminhões de 3,5 toneladas até o extrapesado. Todos os caminhões hoje de 3 toneladas até o extrapesado são isentos de PIB. Caminhão é um bem de produção. Caminhão é uma ferramenta de trabalho. Durante a pandemia, os caminhões de 3,5 toneladas até 5 toneladas foram importantes e essenciais na distribuição de medicamentos, alimentos e produtos essenciais. É importante nominar o governo como um dos maiores consumidores desse segmento de 3,5 toneladas até 5 toneladas na segurança, nos serviços de socorro, bombeiros, hospitais, no transporte de deficientes e doentes.

Hoje, entrar em cidades com caminhões de mais toneladas é praticamente impossível. E o trabalho é realizado exatamente pelos caminhões de 3,5 toneladas até 5 toneladas. Por isso, esses caminhões não podem ser tributados, principalmente no IPI. Os veículos de 3,5 e 6 toneladas possuem a capilaridade de entrega de produtos essenciais para todas as comunidades.

Em princípio, como concessionário, esse foi o momento que eu tinha para me esforçar para falar.

Termino parabenizando essa ilustre Casa pelo debate.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Zé Trovão. PL - SC) - Obrigado. Já encerrou?

O SR. SÉRGIO DANTE ZONTA - Sim, encerrei.

O SR. PRESIDENTE (Zé Trovão. PL - SC) - Sr. Sérgio, quero agradecer ao senhor pela explanação. É importante que esses dados sejam todos eles computados para que a gente entenda a gravidade dessa situação. A reforma tributária tem que ter uma responsabilidade muito grande sobre tudo o que está acontecendo. E com relação a essa colocação ou essa falta de entendimento da própria receita ou dos seus órgãos competentes é muito oneroso e muito perigoso. Então, agradeço ao senhor pela explanação.

Convido agora o Sr. Thomas Caldellas, Coordenador-Geral de Regulamentos Técnicos e Mobilidade Sustentável do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviço — MDIC. O senhor tem a palavra.

O SR. THOMAS PARIS CALDELLAS - Obrigado, Deputado Zé Trovão, é um prazer estar aqui de novo com vocês. Também quero agradecer a todos os colegas presentes aqui hoje.

Eu tenho uma pequena e rápida apresentação, não sei se poderiam me auxiliar. A ideia é tentar explicar um pouquinho como é que é feita essa classificação de veículos de carga, o que é quase um limbo ali entre 3.500 kg acima até 5 mil kg, cada legislação define um critério diferente e isso acaba ou não tendo reflexos tributários. Então, primeiro eu queria fazer essa breve explanação, acho que seria bastante didática. Pode seguir, por gentileza.

(Segue-se exibição de imagens.)

Bom, nas buscas que nós fizemos, primeiro, sobre o regramento referente ao caminhão. O caminhão parece ser uma coisa tão simples, todo mundo tem uma concepção do que seja um caminhão, mas para fins tributários ele acaba só sendo escrito, e é preciso definir com algum critério objetivo o que é um caminhão ou não.

Então, em 1957 ainda, havia um anexo da norma que tratava das tarifas alfandegárias que colocava tudo no mesmo bojo basicamente — caminhões, ônibus, micro-ônibus —, e o critério era: pesar mais de 4 mil, pesar menos de 4 mil kg.

E com o passar do tempo, com a criação do MERCOSUL, principalmente, desde 1995, nós usamos a Nomenclatura Comum do MERCOSUL — NCM, que é baseada no Sistema Harmonizado — SH da Organização Mundial de Alfândegas que, a cada 5 anos, mais ou menos, passa por um aprimoramento e os códigos são mudados.

Então, hoje a gente não fala em caminhão, o termo que é utilizado para esse veículo é "automóvel para transporte de mercadorias". Então, vai se desdobrando as posições, chegando-se até a 8 números. Então, vai se ter uma que pega os veículos a diesel, outra que pega os por centelha, que seriam os de etanol e de gasolina, outros híbridos e outros elétricos.

Normalmente, essa diferenciação é feita até 5 toneladas, de 5 a 20 toneladas e superior a 20 toneladas.

Então, é isso que a gente usa hoje no impôs de importação.

E até é interessante notar, por exemplo, que triciclo para carga também é classificado, não é classificado junto com motocicletas.

Como às vezes é difícil essa categorização, em alguns casos mais específicos, têm notas interpretativas do Sistema Harmonizado transpostas aqui na legislação nacional, por ato da Receita Federal. Eles até mencionam que veículos polivalentes, que seria o caso de forjões e de algumas caminhonetes, para se classificar como de passageiros ou como de mercadorias é preciso observar se eles foram projetado para o transporte de cargas ou não. Há alguns requisitos que podem mostrar se foram feitos realmente para o transporte de carga e não para o transporte de pessoas.

Quando fizemos, no ano passado, a Medida Provisória nº 1.175, que tratava do desconto patrocinado, usamos uma categoria para o veículo de transporte de carga: caminhões acima de 3,5 toneladas e até 6 mil quilos. É um outro tipo de classificação que é usado principalmente pelas associações do setor. Seriam os caminhões semi-leves.

Bom, temos também alguns acordos de complementação econômica. Esse é um acordo bilateral do Brasil feito com a Argentina. É um acordo sobre a política automotiva comum. Ele tem uma lista positiva do que seriam produtos automotivos.

Nesse caso, eles definem veículos comerciais leves, por exemplo, caminhões, mais comerciais leves com até 1.500 kg de capacidade de carga. É um outro critério utilizado que ele vem sendo substituído por até 3.500 kg de Peso Bruto Total — PBT. Isso já se reflete em acordos mais modernos. Esse é o acordo com o Uruguai, é mais recente protocolo adicional, ele já trata caminhões como veículos para transporte de carga acima de 3.500 toneladas de Peso Bruto Total.

Bom, o Conselho Nacional do Meio Ambiente —CONAMA trata das normas referentes a todos os programas de controle de poluição ambiental de veículos leves e o de pesados. Para isso, ele faz uma diferenciação. Só que como a norma foi baseada em uma norma norte-americana, acabamos tendo um outro peso dando essa diferença. Então, tem até 3.856 kg, que foi uma transposição pura dos 8.500 libras de peso que estavam na norma americana. Então, é um outro critério também que está fazendo essa diferenciação de comercial leve para caminhões.

Por fim, temos o Código de Trânsito. Não existia sequer a definição de caminhão, que entrou em 2022. Hoje está posto que para fins do Código de Trânsito um caminhão é qualquer veículo para transporte de carga com peso bruto total acima de 3.500 kg. Tem algumas coisas que são estranhas, tipo a própria caminhoneta, que é um veículo misto que pode transportar passageiros ou carga. São coisas que não costumam existir assim no mundo afora. E reforça também a questão da categoria C para habilitação, que é para se poder dirigir caminhão, que é qualquer veículo que tem um Peso Bruto Total que excede os 3.500 kg.

Bom, no MERCOSUL também tem um regulamento técnico do Subgrupo de Trabalho 3, baseado nas normas das Nações Unidas sobre construção de veículos, e praticamente todas as normas hoje, principalmente do CONTRAN e do SENATRAN refletem nesse tipo de categoria. Então, temos veículos categoria "M", que é para automóveis de passageiros normais; categorias "N", que é para transporte de carga. Então, ali ele também faz a diferenciação, "N1" e "N2". O corte é sempre os 3.500 toneladas.

Bem, aí na Tabela de incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados —TIPI temos uma coisa que é parecida, mas é um pouco diferente. A TIPI é a tabela de incidência do IPI. Ela é baseada nessas normas comuns que a gente usa no comércio exterior, só que os códigos podem ter descrições ou exceções um pouco diversas. Então, de modo geral, ela replica o que está ali na NCM — Nomenclatura Comum do Mercosul. Só que no IPI eu até imagino que à época o objetivo seria tentar dividir o que seria talvez uma picape de luxo acima de 3.500 kg, alguma coisa nesse sentido, de um veículo realmente de trabalho. Foi feita uma exceção que fala de caminhonetas, furgões, picapes e semelhantes. Mas eu volto a dizer que picapes, por exemplo, não estão definidas no Código de Trânsito, eu não lembro de ver isso na (*ininteligível*). Furgões, ele é um tipo, hoje, a única referência que temos na legislação, é que é um tipo de carroceria que pode ser aplicada tanto para caminhonetes, quanto para caminhões. No regulamento do SENATRAN, de transformação de veículos, também. Então, é uma característica um pouquinho diferente. Enquanto o outro está tudo baseado em 3.500 kg ou 5 mil kg, aqui no IPI especificamente temos essa definição de que dependendo do tipo de acabamento do veículo, dependendo do tipo de carroceria, ele tem uma alíquota diferente.

Bom, aí é só uma continuação, porque ele replica também essa questão de diferença entre veículo híbrido, elétrico, por centelha, diesel.

Bom, resumindo, essa definição de caminhão, dependendo do objetivo da norma tem uma descrição diferente. De modo geral, tudo vem se alinhando para essa questão dos 3.500 toneladas de preço bruto, mas temos exceções aqui que são bastante relevantes, eu diria a primeira na instrução normativa da Receita, que traz toda a descrição de como é feita a cobrança do PIS-COFINS. Existem duas partes, tem uma que seria um caminhão chassi, que é 1.800 kg, e se for um caminhão monobloco, um peso inferior. O ACE-14 trata essa questão de acima de 1 tonelada e meia de capacidade de carga. O ACE-14 3.500 kg também, como as outras normas. E, por fim, essa questão da TIPI, que ela tem uma exceção para as caminhonetas, furgões e picapes semelhantes, que de acordo com a portaria do SENATRAN seria só um tipo de carroceria, que ela pode ser aplicada em diferentes tipos de veículos.

E há a nossa preocupação também no projeto de lei complementar que trata do Imposto Seletivo, quando entra "exceto os caminhões", talvez ainda gere uma insegurança jurídica, mantém uma insegurança jurídica que talvez já exista hoje. Não sei se o melhor caminho poderia ser um peso, que é para onde tudo vem se caminhando hoje, essa questão dos 3.500

kg, mas talvez fosse interessante que isso fosse debatido aqui pela Casa para que se pudesse acabar com essa insegurança no futuro, ao menos.

O SR. PRESIDENTE (Zé Trovão. PL - SC) - Sr. Thomas, muito obrigado.

Eu acho que um ponto importante, realmente, é que temos que separar o que é veículo de passeio e o que é veículo de trabalho. Se conseguirmos fazer essa separação de uma maneira clara... Porque senão... O manicômio jurídico a gente já vive todos os dias. Ninguém sabe como tributar nada, porque cada coisa tem uma regra. Essa é a maior imbecilidade do nosso País. Eu imagino que o Sr. João Hamilton deve sofrer como técnico da Receita Federal para conseguir chegar no resultado. Mas o que nós precisamos talvez aqui, e essa é a discussão que a Mercedes e as outras entidades estão trazendo, é encontrar o caminho para nós simplificar. O que nós precisamos é simplificar. Separamos o que é passeio do que é de trabalho e assim fica bem mais fácil. Quer dizer, gostaríamos que fosse bem mais fácil.

Quero convidar agora para fazer uso da palavra o Sr. Brenno da Silva Alves, assessor da Associação Nacional dos Fabricantes e Implementos Rodoviários — ANFIR. O Sr. tem a palavra.

O SR. BRENNO DA SILVA ALVES - O.k. Boa tarde, Deputado Zé Trovão. Gostaria de cumprimentar todos os Deputados aqui presentes, os colegas aqui também do setor automotivo, do Governo, o Thomas, senhoras e senhores.

Então, Deputado, eu sou da Associação Nacional dos Fabricantes e Implementos Rodoviários. Nós somos a categoria responsável pela fabricação dos reboque, semirreboque, e também carroceria sob chassi, que vai acoplada em um caminhão. E, normalmente, o nosso IPI acompanha o IPI do caminhão. E, no caso, como já foi falado, o IPI do caminhão acima de 5 toneladas está zerado. E entendemos que, porque tem 3,5 a quase 5 toneladas também é um caminhão. Não deixa de ser um caminhão. Então, é um bem de capital e deveria ter também o IPI zerado.

E acreditamos, na nossa concepção, que apostar na indústria não tem erro, Deputado. Por isso, esse debate aqui é muito oportuno, é chave, porque todos ganham, é uma aposta que só tem ganho para todos.

E podemos dizer que esse Governo e outros governos têm construído políticas públicas vitoriosas para a nossa indústria, enfim, programas aí que têm trazido muitos investimentos — Rota, Mover, Nova Indústria Brasil —, quer dizer, esse parque industrial foi construído com muito esforço de todos nós.

Então, acho que essa discussão é oportuna para que a gente não tenha retrocessos. Acreditamos também que os países mais ricos, economias mais ricas não tributam a produção, eles tributam consumo, renda, patrimônio. É claro que vivemos uma outra realidade, talvez isso não seja possível no Brasil, mas, pelo menos, que não venham tributos para bens de capital essenciais, no caso, do caminhão, de 3,5 a 5 toneladas, seria um retrocesso, entendemos isso, entendeu, Deputado?

Então, se a gente realmente quer chegar, como o senhor falou aí, aumentar a nossa renda *per capita*, aumentar o nosso bem-estar, a renda da nossa população, porque que vamos seguir um caminho que outros países que estão vencendo, que estão crescendo, não seguem, entendeu?

Acreditamos que seria um retrocesso essa tributação em cima desse caminhão, está certo? Então, a ANFIR está muito preocupada com a questão, juntamente com outras entidades. É claro, estamos aqui para debater, discutir, para entender melhor também, mas, com certeza, esse debate é chave, viu, Deputado? Sim, pode ter certeza que esse veículo é para entrega.

E tem uma grande questão aí também que é a do caminhoneiro, que o senhor tem valorizado muito. Esse profissional também tem que ser olhado, ele vai ser afetado, questão de frete, vai aumentar o frete. Então, eu acho que também é um contrassenso, que o MDIC, como eu falei, tem feito muitas medidas importantes para o nosso setor e agora meio que está se chocando aí nessa, outro órgão vem, é contraditório, um pouco assim, mas estamos aqui para contribuir, estou à disposição.

Parabéns, aí, pela convocação e... Bom, é isso, estamos à disposição.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Zé Trovão. PL - SC) - Eu que agradeço. A gente está tratando de algo que é matemático. Se se dificulta a economia das pessoas que vivem do trabalho se arrecada menos, naturalmente. Quando eu comprei a guerra da reforma tributária alguns achavam que era por extremismo, direita, extrema direita. Não, era pela lógica: se eu encareço o produto daquele que consome, eu reduzo a arrecadação, porque ele vai deixar de consumir. Quem comprava anteriormente 3 quilos de carne, compra 500 gramas, porque não consegue equalizar o quanto ganha com o quanto paga. Cargas tributárias mais altas, pesos sobre serviços vão trazer oneração.

O que nos preocupa, o senhor bem falou, é que estamos tratando de um assunto que vai tirar mais uma classe do mercado. Eu não tenho os dados aqui agora, a Mercedes, por exemplo, já pagou algumas centenas de milhões de reais. Quanto

foi? O ano passado foi R\$ 1 bilhão e 300 milhões, em 5 anos, que a Mercedes teve que bancar. O que vai acontecer com uma empresa como a Mercedes é que ela vai fechar as portas, se ela continuar tendo que pagar esse retrocesso. Ela simplesmente vai dizer: "*Cara, não dá mais, eu não consigo mais pagar o que veio do passado*". Se construirmos uma regra e dizer o seguinte: "*Olha, da validade do produto daqui para frente vamos tocar*", o.k. Daqui para frente está tudo certo, a lei é essa, funciona desse jeito. Mas se voltarmos a fita, rebobinar e for cobrar o que ficou para trás em uma lei em que ninguém se entendia, nós vamos ter a falência de muitas empresas, como foi com a Ford que fechou as portas no Brasil. Claro, por outros motivos também, mas que simplesmente achou que a gente fecha campos de trabalho. Cinco mil empregos, 10 mil empregos, quando você vai ver, você criou um problema astronômico para o Brasil.

Eu estou falando do meu pouco entendimento. Vocês são... O Thomas mesmo, eu admiro muito a sua leitura, o seu conhecimento, a maneira com que você lida com esses dados, com esses números, é muito importante para nós.

Nós vamos agora ouvir o Sr. Ricardo Alípio, da ABIDIP, que está com a palavra.

O SR. RICARDO ALÍPIO DA COSTA - Boa tarde. Deputado. Obrigado pelo convite da Mercedes para a participação desta audiência importante.

Preliminarmente, eu gostaria de falar, Deputado, novamente daquela questão anterior, que foi conduzida, comandada por esta Comissão, pelo senhor e que evitou que se cometesse uma grande injustiça contra os caminhoneiros, que foi de evitar o aumento do imposto de importação dos pneus de caminhão. Não sei se é do seu conhecimento, mas o Governo chegou a deferir, o órgão técnico-Governo. A Câmara de Comércio Exterior — Camex deferiu o aumento do imposto de 16% para 20%, por 12 meses e, graças à atuação desta Comissão, o Comitê Executivo do (*ininteligível*) não acatou o aumento, manteve a alíquota em 16%. E seria uma tragédia, porque hoje o frete marítimo está nas alturas, está por 9 mil dólares por contêiner; o dólar, nem falar, a 6 reais, nem se... Agora, imagine ainda mais o imposto de importação. Então, nós somos muito gratos pela sua atuação junto aos caminhoneiros, os caminhoneiros autônomos, que carregam este País nas costas, que levam as nossas economias, nossas safras e nossas riquezas por todas as estradas.

E o tema que me traz aqui hoje, como disse, à convite da Mercedes, é com relação à classificação tarifária dos furgões, que não são veículos, são carrocerias, essa controvérsia que existe entre físico e empresa, e eu não poderia também deixar de trazer que o mesmo problema existe com relação aos pneus que equipam esses carros, na importação dos pneus que equipam esses carros, que são os pneus para os veículos comerciais leves.

Então, para jogar luz sobre o problema, eu trouxe quatro casos práticos para saberem com o que o empresário lida no seu dia a dia, com as surpresas na questão da fiscalização aduaneira que ocorrem.

Eu vindo para esta audiência, indo para o aeroporto, me deparei com uma Sprinter 416 CDI da Mercedes. Aí, rapidamente puxei pela Internet, puxei a ficha técnica desse automóvel, que tem peso bruto total de 4.100 quilos, e os pneus que equipam esse carro são os 225-75R16C. O pneu 225-75R16C é um pneu classificado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia —INMETRO como um pneu para veículo comercial leve.

Porém, aí há uma outra informação importante também, que é a intervenção da Justiça em muitos casos de classificação tarifária, inclusive com o trânsito em julgado, determinando que os pneus comerciais leves sejam classificados na raiz do pneu de caminhão, e esse pneu especificamente o 225-75R16C faz parte de uma decisão judicial, lá do Tribunal da 4ª Região, que entendeu que os pneus que equipam veículos com peso bruto total acima de 3.500 quilos, os pneus, devem ser classificados como pneus de caminhão.

Aí eu me pergunto se os pneus devem ser classificados como pneus de caminhão, por que não os veículos também devem ser classificados como caminhão, se o pneu é considerado pneu de caminhão? Já cria o primeiro paradigma aí entre Justiça e Receita, Justiça e classificação, quer dizer, cria-se uma via de entendimento ou de unificação de entendimento, a partir dessa unidade de medida de 3.500 quilos de Peso Bruto Total.

Um segundo caso prático aconteceu também em Manaus e em Belo Horizonte com relação aos pneus 17565R14C e 17570R14C. Esses dois pneus são para veículos comerciais também leves, porém a medida do pneu também é idêntica ao pneu de passeio.

O que aconteceu na fiscalização aduaneira desses dois pneus? São pneus com a mesma medida do pneu de passeio. Existe o pneu comercial de carga. O fiscal exigiu o recolhimento do antidumping. O antidumping, para quem não sabe, é uma alíquota. Além de todos os tributos que já incidem é uma alíquota *ad valorem* sobre importações que estejam abaixo do preço considerado normal, é cobrada uma alíquota adicional. Então, o auditor fiscal exigiu de um pneu de carga o antidumping de pneu de passeio e o argumento que ele utilizou é que o consumidor, na hora de trocar, pode optar pelo pneu de carga em um pneu de passeio ou pneu de passeio no veículo de carga.

Então, aí, nós vamos ao absurdo de imaginar de autuar o contribuinte, de exigir o quanto que o ônibus paga o antidumping, de imaginar que o consumidor possa escolher o pneu ou trocar o pneu pelo veículo e tal, sendo que a classificação tarifária

tem que se dar em relação ao produto, se há diferença entre o produto e não o que possa vir a fazer o consumidor. Isso é uma coisa, assim, absurda. Tanto em Manaus, quanto em Belo Horizonte aconteceu esse caso.

Um outro caso prático em Itajaí foi com pneu 750 por 16, 750 por 16 é um pneu de caminhão, porém, existe um antidumping para pneus agrícolas com essa mesma medida. O fiscal pediu o antidumping de pneu agrícola para esse pneu de caminhão e aí o importador alegou: *"Mas esse pneu não é agrícola"*. O fiscal pediu uma perícia técnica, ele requereu, nomeou o perito da Receita Federal, o perito veio, constatou que era pneu de caminhão, mas mesmo assim o fiscal manteve a cobrança do antidumping, dizendo, não, que a medida ali na resolução do pneu agrícola é a mesma.

Então, o importador teve que entrar na justiça para provar que existe um pneu de trator daquele mesmo tamanho, porém o que difere um pneu de trator de um pneu de caminhão? A composição da borracha, a banda de rodagem. É a mesma medida de um pneu de trator Massey Ferguson 265 de um pneu de caminhão, e o fiscal se baseou apenas pelo tamanho do pneu e não pela composição. Quando você vai tentar argumentar regulamentação técnica, *"não, eu só me baseio para o Sistema Harmonizado, eu não quero saber de regulamento técnico, de INMETRO, não quero saber de nada, IBAMA ou o que for, eu só me baseio para o Sistema Harmonizado"*. A questão está na justiça.

Finalmente, esse é o mais absurdo de todos, importações que ocorreram de uma empresa, que ocorreram pela Receita Federal de Itajaí, foram consumadas importações, várias importações de duas medidas de pneu 215, o Deputado conhece as medidas de pneu de caminhão, 215,75 R17,5; 235,75 R17,5. Em 2021, em função da pandemia, o frete marítimo estava igual ao que está hoje, o frete marítimo dólar, e o governo da época, o Governo Bolsonaro, decidiu reduzir para 0% a alíquota de 5 medidas de pneus de caminhão, para que, não para que houvesse algum ganho dos importadores, apenas para neutralizar os efeitos, os impactos do frete marítimo e do dólar na época. Então, ele reduziu para zero o imposto de importação de 5 medidas de pneu de caminhão e, dentro dessas 5 medidas, dos pneus 215,75 R17,5 e 235,75 R17,5.

Muito tempo depois, a Receita Federal de Curitiba, não a de Itajaí, de Curitiba, fez uma revisão aduaneira, autuou o importador, dizendo que esse não era um pneu de caminhão, e, sim, um pneu de caminhão leve, e pediu a devolução do imposto de importação e a devolução da diferença de IPI; multou a empresa. E essa questão também está na Justiça, dizendo que os pneus 215 e o 235 não são pneus para caminhões, sendo que ambos, os dois tipos de pneus são para caminhões de mais de 6 mil quilos. Então, são pneus de caminhão. Os caminhões que equipam esses pneus, são de 6 mil quilos. Então, volta a questão daquele índice de 3.500 quilos. Mas está na justiça, Conselho Administrativo de Recursos Fiscais — CARF, entendeu? E aí o importador tem que depositar o dinheiro, depositar em juízo o valor para discutir, e a empresa vai parando, vai empatando capital para questões desse tipo, entendeu?

Então, assim, a gente joga a luz em questões práticas para vermos que não é só no caso das vans que existe esse problema de falta de sincronismo entre as legislações, normas técnicas e o entendimento da Receita, a tabela do IPI mesmo. Então vemos que não existe sincronismo entre INMETRO, entre lei de trânsito, o próprio do Ministério da Indústria e Comércio falou de várias legislações e as suas diferenças, um que considera carroceria, outro que considera peso e tal. Então, não há um sincronismo entre normas.

Era isso que eu queria dizer, já agradecendo novamente a oportunidade e endossando a necessidade de serem revistas as normas e uma proposta de unificação de entendimentos para que o contribuinte não tenha que de liminares a vida toda.

Obrigado, Deputado.

O SR. PRESIDENTE (Zé Trovão. PL - SC) - Agradeço a explanação do Sr. Ricardo, é muito importante falarmos sobre isso.

Temos que ter noção que tudo isso tem relevância social. Olha o impacto que podemos causar, por exemplo, para os bombeiros, para o SAMU, para a segurança. Isso pode ser um impacto negativo gigantesco.

Eu tenho estudado aqui uma maneira, por exemplo, de conseguirmos zerar os impostos de uma maneira geral para qualquer veículo que faça parte de corporação, bombeiro, polícia. Por quê? não podemos pegar um dinheiro público que já vem do imposto e comprar um veículo — eu vou comprar algumas viaturas agora, R\$ 500 mil reais — e essa viatura podia custar 100 mil, essa viatura podia custar 150 mil, ela vai servir, ela está sendo comprada com dinheiro público para servir o público. A conta não fecha quando entendemos que o próprio Governo que arrecada paga mais caro para ter benefícios. Então, a gente tenta encontrar uma maneira, e da maneira que está esse impacto social aqui vai ser muito grande, inclusive na vida das pessoas.

Eu quero convidar a D. Fernanda, da Mercedes, para fazer uso da palavra. Ela é uma grande estudiosa desse embaraço, assim como os senhores todos que explanaram, para trazer um pouco de lucidez a todos nós.

Inclusive, quero agradecer todo o apoio que a Mercedes, através da pessoa da senhora, está nos dando para encontrar a solução deste problema que nos parece cada vez mais "insolucionável", mas nós vamos achar o caminho para vencer essa guerra de toma lado a cá e puxa para um lado.

A SRA. FERNANDA CARLA DE SOUSA CARRER - Sem dúvida. Boa tarde, Deputado, boa tarde a todos os colegas. Acho que mais do que essa luta Deputado — não é, Deputado? — é só esclarecer, porque assim como bem já disse todos os nossos colegas aqui presentes, a falta, a insegurança jurídica não pode conviver mais com os nossos negócios. O nosso mercado não admite mais isso e isso não é falando somente em reforma tributária a partir daqui a 2 anos. Não, falamos no passado, no presente e no futuro. E esse é um ponto que tem nos preocupado demais e, aí, tentando inclusive trazer essa imparcialidade, o senhor bem trouxe alguns números que tem nos aterrorizado nos últimos anos, mas o que mais nos preocupa é que se falarmos em questão de furgão, como bem o Thomas disse, não há uma delimitação, não há um consento em todas as legislações nacionais, mas o que mais nos preocupa hoje, inclusive, Deputado, são as possibilidades potenciais de inovação ante as omissões que nós já temos.

Disponibilizei um material, muito dele inclusive vem de encontro a toda essa insegurança que o MDIC nos trouxe, mas eu acho que esse ponto é essencial para a nossa discussão. Quando falamos em tributação, todas as legislações nacionais que nós temos hoje são controversas, não temos uma harmonia com a legislação nacional.

(Segue-se exibição de imagens.)

Temos, sim, uma série de legislações nacionais que defendem e asseguram que caminhão é acima de 3 mil toneladas e, aqui, de novo, a gente não fala de uma legislação ou de várias legislações vigentes a partir de 2023, 2024. Não, falamos desde 1957, ano que norteou todo o setor automotivo.

Em paralelo, temos algumas inovações, ante algumas omissões da própria legislação tributária, na qual a Receita Federal, como bem trouxe o Sr. Alípio, tem defendido essa decisão, esse entendimento de que as legislações nacionais não são passíveis de aplicação para a classificação de produtos, o que muito nos deixa preocupados, porque se avaliarmos cada uma das legislações, temos omissões dentro de cada um dos detalhes, e é natural que haja, até que venha uma reforma tributária passível de harmonização, independente de ter uma majoração maior ou não.

Aqui fizemos uma simulação de quais são as tributações hoje aplicáveis nos nossos produtos, e quando falamos nossos é o setor automotivo. Temos aqui caminhão acima de 3,5 toneladas de capacidade de carga, uma média de até 58% de tributação aplicável sobre esse produto. Se a gente fizer essa transposição e considerar que caminhão não é mais acima de 3,5, mas, sim, a partir de 5 toneladas, desde o IPI, podemos, sim, concluir que a tributação ao final da cadeia, já que toda a base é acumulativa, pode chegar em um impacto de até 130% aplicável sobre o produto. Isso é extremamente delicado. Não somente quando falamos no atual, no passado, quando falamos no retroativo dos últimos 5 anos, multas, correções monetárias, mas principalmente daqui para frente.

O que a reforma tributária trará? Quando olhamos a base de IPI, em que não há uma classificação certa para caminhão, e muito menos entendimento de que caminhão precisa ser classificado de acordo com a carroceria, podemos chegar a um entendimento de que caminhão é acima de 5 toneladas de Preço Bruto Total — PBT. Qual é o risco disso? O IPI vai ser somado ao PIS e COFINS, que tem um outro patamar, uma outra classificação, que vai resultar em uma Contribuição sobre Bens e Serviços — CBS que ainda não tem alíquota definida. Quando falamos em ICMS-ST — Substituição Tributária, tem uma outra também, fala que é acima de 3,9 PBT. ISS é especificado de acordo com cada Município. Como a gente chegará aí em um Imposto sobre Bens e Serviços — IBS aplicável ao setor? Também não sabemos.

Quando avaliamos o Anexo 17, que fala sobre imposto seletivo lá no PLP 68, ele trouxe simplesmente a disposição de que a NCM 870421 (Nomenclatura Comum do MERCOSUL), "exceto caminhões", estão excluídos do Imposto Seletivo... Lembrando que a NCM 870421 diz respeito a todos os veículos de carga até 5 toneladas movidos a diesel. Então, como que vamos conseguir distinguir o que é caminhão para incidência de Imposto Seletivo se em toda a base de cima, como a gente bem trouxe, ainda há essa confusão?

Trouxemos aqui um estudo, do lado direito, produzido pela CNT, que numa simulação simplesmente da alíquota que nós temos hoje com aqueles produtos em que não há dúvida de classificação. A gente já chega a uma alíquota média de 12, 17,2. Após a reforma tributária, com todas as análises que foram feitas, a CNT concluiu que chegaremos ao impacto de 25,9. Isso para uma alíquota nova.

Quanto seria então o Imposto Seletivo se aplicável aos caminhões de 3,5 a 5 toneladas? Essa é uma dúvida que paira no ar e que, de novo, não pode se manter de acordo com toda a insegurança que nós já temos enfrentado nos últimos anos.

Não somente o setor de automotivos tem sofrido com essa insegurança jurídica, como o Sr. Alípio trouxe, como o setor de pneumáticos também. Nós fizemos esse *approach* com o setor de pneumáticos para entender se a justificativa da Receita Federal era exatamente tão contraditória como o Sr. Alípio bem trouxe e ficou claro de que não há essa definição.

Então, o nosso receio é o de que esse risco, que hoje já paira sobre o setor automotivo, paira sobre o setor pneumático, inevitavelmente vai recair cedo ou tarde sobre a indústria de autopeças também. E o que isso ocasionará? Um aumento de custo direto, sem qualquer tipo de questionamento sobre os transportadores autônomos de carga, linha de financiamentos, serviços públicos, como o Deputado bem comentou, além do frete, aumento de frete, insumo e, conseqüentemente, inflação.

Os concessionários também que hoje lidam com regimes especiais, licenças ambientais, todos eles que, sim, consideram, acima de 3,5, como um caminhão, possuem todas essas licenças para atuar em nome dos caminhoneiros, como eles seriam, então, classificáveis? Fica aqui a nossa insegurança jurídica.

E, por fim, só para exemplificar uma preocupação também que nós trouxemos em relações aos impactos econômicos dessa nova atuação. É justamente disso, Deputado, do que estávamos falando. Não são somente os transportadores autônomos, os implementadores que são mais de 380 implementadores hoje já habilitados no País para trabalhar com os nossos produtos. São eles, sim, aqueles microempreendedores, microempresários que atuam em nome do setor privado e, principalmente, do setor público, fornecendo e transformando, implementando esses caminhões que são de carroceria inacabada, ainda que sejam de carroceria do tipo fechada, furgão, que é o nome comercial que nós aplicamos, o setor aplica.

E aqui chamo a atenção para a segunda linha. Trazemos um exemplo de construção civil e o terceiro modelo, que é o de assistência. O por quê, então, que esses produtos estariam aqui se eles não têm essa carroceria fechada do tipo furgão? Esclareço, e é o que é o mais preocupante: a Receita Federal tem defendido que, independentemente da aplicação ser destinada exclusivamente a obras, a transporte de produtos de carga, e destinado não somente a passeio e, principalmente, a obras e construção civil e segmentos e setores consideráveis da indústria, elas são equiparáveis a picapes por terem a carroceria aberta. Quando falamos isso, parece algo extremamente esdrúxulo, mas é isso que nós temos enfrentado em todos os autos de infração que nós recebemos. Autos de infrações, de novo, milionários, alegando que chassi com motor e cabina é equiparável a picape por ter carroceria aberta, sendo que, na verdade, são veículos, chassi com motor e cabina, conforme estipulado no próprio Código Brasileiro de Trânsito, e demais legislações, com carroceria. Não, ela é inacabada, ela não tem uma carroceria fechada, acabada, do mesmo material da picape. É impossível a gente, até mesmo como cidadãos, olhar para esse produto e entender e tentar compreender o porquê da Receita Federal colocar na mesma taxaço.

E, aí, sim, faz sentido essa defesa, inclusive, da Receita Federal, com todo o respeito, de que as legislações são mistas e são contraditórias.

Então, de novo, Deputado, não é somente falando no R\$ 1 bilhões e 300 milhões, seja lá qual for o valor do passado, é pensando e falando sobre futuro, presente, passado e futuro. O que será do setor de segmento do transportador autônomo tão independente, assim como dos transportes urbanos? O que será desse produto se for desconsiderado como caminhões leves que são?

Agradeço a atenção de todos, obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Zé Trovão. PL - SC) - Muito importante esse entendimento que a senhora tem e é isso que vamos construir a tentar achar a solução. Acho que essa audiência é o primeiro passo. Precisamos sempre ter essa conversa e discutir e falar exatamente a língua de quem está lá fora, porque aqui dentro vamos discutir dados, números, que é pouco entendido pela população, principalmente pelo caminhoneiro. Quando você fala para o caminhoneiro, de dados, de números, ele olha e diz: "*Cara, não sei nem do que você está falando*". Agora, é simples você olhar para a cara dele e dizer assim: "*Irmão, você vai quebrar, você vai falir, você vai perder receita, você não vai poder mais sustentar a sua família*". Aí você começa... é isso que as pessoas lá fora precisam entender, porque quando você constrói essa mentalidade você pega a opinião pública, atrai ela para o seu lado para conseguir, junto às esferas do Governo, construir uma saída.

E nós precisamos de vocês. Nós não queremos construir nada e simplesmente colocar como ponto final. Eu sou completamente contrário a essa ideia de que o que o Congresso faz tem que ser respeitado, porque essa Casa faz muita "cagada". Então não podemos... Precisamos ouvir a opinião pública e a opinião pública é exatamente vocês, as entidades, as empresas, o trabalhador para que a gente construa junto. Se a gente construir algo juntos — nada é perfeito, costume dizer que é perfeito só Jesus Cristo, tão perfeito que não casou, não teve filhos, só adotou a gente, Ele foi perfeito, o resto não é perfeito —, se continuarmos lidando com cada coisa no seu devido paralelo nós não vamos chegar... nós vamos continuar discutindo isto aqui.

O MDIC não sabe como resolver o problema, porque ele segue as normas. A Receita não sabe como resolver o problema porque ela serve uma norma e ela não olha as outras. Entendeu? É simplificar. E é muito importante isso.

Agradeço já, de antemão, ao Sr. João Hamilton Rech, da Receita Federal, que fará uso da palavra neste momento. E, mais uma vez, quero dizer que esta audiência pública, e o convite feito a V.Exas., não é para colocá-los contra a parede. Nós queremos construir algo que pode ser para o futuro muito melhor de todos. O senhor tem a palavra.

O SR. JOÃO HAMILTON RECH - Boa tarde a todas e todos. Inclusive, quem nos assiste remotamente. Cumprimento o Deputado Zé Trovão e todos os participantes dessa audiência.

Eu pretendo falar um pouco mais já focado no que nós vamos ter de novo, que é a reforma tributária. O IPI é um tributo que vai acabar. Não vai acabar exatamente, porque, por causa da Zona Franca vão ser mantidos alguns produtos que são lá fabricados e ainda vão ter incidência do IPI. Mas o resto de produtos todos vão ter alíquota zerado lá para o 2027.

Então, o que nós vamos ter no lugar do IPI é o Imposto Seletivo. O Imposto Seletivo, ao contrário do IPI, não está regido por essencialidade. O IPI tinha, sim, a regra da essencialidade escrita na Constituição, lá no art. 153, se não me engano. O seletivo não tem isso. O seletivo é focado em bens e serviços que têm externalidades negativas para a saúde ou, no caso que nós estamos falando aqui, seria mais ligado ao meio ambiente, que é a outra vertente.

No mundo todo, não vou dizer no mundo todo, mas vamos dizer na Europa, que está mais avançada nesse aspecto de tributação verde, o foco é tributar os combustíveis fósseis pelo Imposto Seletivo, para, então, desestimular o consumo de gasolina, diesel, etc., e se passe a fontes de energia renováveis e menos poluentes.

No Brasil, isso é complicado, porque o Deputado bem sabe que o nosso principal modal de transporte no Brasil é o rodoviário. Uma pena que não temos ferrovias, que não usamos navegação de cabotagem, mas é o rodoviário. Caminhão. Caminhão é diesel. Se onerarmos o diesel com o Imposto Seletivo, se onera o frete, se aumenta o preço dos produtos e gerar inflação.

Então, pelo que se optou? No seletivo, em vez de fazer como se fez em outros países, de criar o seletivo sobre os combustíveis fósseis, vão colocar ele sobre os veículos, mas, por conta até disso que eu falei, da questão de caminhão principal modal de transporte, foi dado aquele comandinho: "Exceto caminhões". Talvez ali a falha foi não ser mais detalhado. Essa palavra "caminhões", como vimos aqui na palestra do Thomas, também foi falado pela Alípio, é uma palavra que tem uma certa indefinição aí. É 3,5 toneladas? É 5 toneladas? A Receita também não é especialista nisso. Foi só colocado "Exceto caminhões" e, desculpe dizer, acho que foi por sugestão da MDIC. Então, talvez a gente precisasse aprimorar aquela descrição que está lá no anexo 18 do PLP 68, que tem os códigos NCM, que foi mostrado já mais de uma vez aqui nas apresentações, e tem, entre parênteses, "exceto caminhões". Talvez ali pudéssemos melhorar isso aí.

Quando foi se formatar esse seletivo sobre veículos, que o seletivo engloba outras coisas, temos cigarros, bebidas, etc. — cada produto tem um tratamento —, no caso de veículos, na época em que estávamos formatando, se soube, se descobriu que o MDIC estava justamente trabalhando, naquela época, num novo programa de incentivo à indústria automobilística, indústria de produtos veiculares, no sentido de incentivar a evolução tecnológica, que é o programa MOVER.

Nós tínhamos o programa Rota 2030 e agora vamos ter o programa MOVER.

Então, a gente pensou: "*Puxa, não podemos criar um seletivo que daqui a pouco vai bater de frente com esse novo programa, que também é Governo*". O Governo não pode trabalhar contra ele mesmo. Temos que ter uma coordenação. Então, naquela época, a gente entrou em contato com o MDIC e tentamos fazer no seletivo uma forma que o que se pretende no MOVER, que ele vai ser implementado aos poucos, ele ainda não está totalmente implementado, já esteja contemplado no seletivo.

Basicamente, uma questão que se chama de *malus* e bônus, quanto a alíquota. O seletivo vai ter uma alíquota que não está definida ainda, no momento nós não estamos discutindo alíquotas, o PLP 68 não tem alíquotas, as alíquotas serão definidas em lei ordinária, acredito que provavelmente aqui no Congresso, ano que vem, mas já tem diretrizes, e lá nas diretrizes está dizendo que essas alíquotas vão ter que considerar a sustentabilidade do veículo, vão ter que considerar, por exemplo, se o motor dele é elétrico, vão ter que considerar a pegada de carbono, se o motor é à combustão. Então, vamos ter alguns critérios, vamos dizer assim, chamados critérios verdes, que vão reduzir ou aumentar a alíquota, se o veículo for muito poluidor, bom, então a alíquota sobe. Então, isso está de acordo com esse programa MOVER, então está tudo já colocado lá no PLP 68.

Por isso eu acho, assim, essa discussão vai ter que ser muito com o MDIC também, porque eles vão ter que dizer qual é a melhor formatação, o que nós vamos dar mais peso, o que não vamos dar mais peso, etapas produtivas no País, o que vai ser, tem vários critérios lá que só estão colocados na lei, mas não há uma definição quantitativa.

Então, nesse caso, esses comerciais mais leves, eu não sei se eles se enquadrariam dentro do programa MOVER. Aí, se eles se enquadraram dentro do programa MOVER, não quer dizer que eles vão ter uma alíquota alta, eventualmente vão ter produtos com alíquota zero, porque se eles forem sustentáveis, se eles tiverem lá motor elétrico, se eles forem eficientes, etc., a alíquota está prevista para ser zerada, inclusive do seletivo, vai haver uma redução a zero.

Mas é claro que não é também tão simples, porque não é, por exemplo, que um veículo seja elétrico e ele vai ter alíquota zero automaticamente, porque é o processo inteiro de produção do veículo que vai ser considerado.

Então, se aquele veículo é elétrico, etc., mas ele utilizou borracha e plástico que foi produzido em um processo não sustentável, gerou muita poluição. Então, aquilo vai ter um peso e a alíquota, então, também não vai ficar tão reduzida, porque vai se considerar isso aí. Não é questão só de motor, não é uma questão tão simples aí. Mas tudo isso me foi dito pelo pessoal do MDIC, que a gente não entende muito disso na Receita. Vão ser critérios lá do MDIC.

Por fim, eu queria falar o seguinte. Então, nós temos duas saídas. Vamos ver o que acontece nessa especificação desse veículo. Se, por acaso, eles caírem dentro do programa MOVER e, portanto, se tiverem sujeitos, aí se sobe e desce de alíquota, ou eles vão ser diretamente excecionados. Mas eu concordo que a exceção que está no momento no anexo não é suficiente. Está muito... "Exceto caminhões", não diz muita coisa. Eu também não sabia disso, mas a palavra é leiga, não é uma palavra criativa. Não, caminhão é isso, isso e isso. Não. Uma legislação diz de um jeito, uma legislação diz de outro jeito. Então, isso não adianta.

Só que eu ia comentar, assim que foi muito batido aqui, a questão de classificação fiscal. Classificação fiscal tem regras estritas, que não é a Receita que inventou. São regras lá do Sistema Harmonizado, que são definidas lá em Bruxelas, lá na Organização Mundial das Aduanas. E essas regras têm uma sequência. Primeira regra, segunda regra, terceira regra. Se eu não conseguir classificar pela primeira, eu vou para a segunda. Se não, eu vou para o tipo de material. E tem regras muito estritas que levam a uma classificação única. *"Ah, não, mas eu quero essa, pode ser essa ou pode ser aquela."* Não, não existe isso. Vai ter uma classificação, tudo no mundo será classificado em um só código. Aquele produto só vai ter uma classificação certa. Eu diria que a maior especialista em classificação trabalha na Receita, chama Cláudia Helena. Ela participa dessas reuniões lá em Bruxelas, até para definir as mudanças. Então, quando precisamos de uma classificação, chama a Cláudia Helena e ela vai dizer lá como classifica. INMETRO, IBAMA, não têm esse poder, porque eles não têm essa expertise de usar o Sistema Harmonizado. Não é porque *"ah, mas eu acho que ficaria melhor classificado assim"*. Não! Temos que seguir aquelas regras. Aquelas regras, infelizmente, podem levar a outro resultado. Se há algum problema nisso, vamos mudar o Sistema Harmonizado? Eventualmente, pode-se propor uma alteração. Mas não se pode acusar a Receita de fazer, assim, classificações de má vontade. *"Ah, porque o INMETRO diz que aquilo não é caminhão e a Receita diz que é caminhão."* Se a Receita está dizendo que é caminhão, é porque pelas regras da Organização Mundial das Aduanas — OMA nos levou à conclusão de que aquilo, infelizmente, ou felizmente, é considerado um caminhão.

É o mesmo problema que temos medicamentos. Medicamentos também são classificados conforme essas regras. Ah, mas a ANVISA quer classificar em outro código, que tem um benefício fiscal. Mas a ANVISA não conhece as regras. As regras são essas e levam à classificação naquele código X, não no código Y. Então, nós temos que respeitar isso.

E, simplesmente, eu quero só finalizar dizendo o seguinte, que nós temos que cuidar um pouco. Falamos muito assim: *"Vamos zerar a alíquota, vamos zerar a alíquota de um produto"*. Zerar a alíquota de um produto, agora do IBS, do CBS, na reforma tributária, do mesmo seletivo, não quer dizer exatamente que o preço vai baixar. Uma coisa, assim, parece que há uma convicção plena de que se retirar R\$ 100,00 de tributo, no outro dia o preço do produto baixa R\$ 100,00. Infelizmente, não é assim. Nós temos condições de mercado, condições de oferta e demanda, a gente sabe de casos, por estudos da Receita, de desonerações que foram feitas há 10 anos e se verificou que não baixou preço coisa nenhuma. Aquilo foi apropriado como lucro da empresa e tal. Agora, se isso está certo ou está errado, não sei, mas o que não podemos é ter uma narrativa falsa de que *"ah, baixei o tributo, baixou o preço"*. As coisas não funcionam exatamente assim.

Então, há que se ter muito cuidado nisso, que estamos abrindo mão de recursos, no caso do imposto de IBS, vai ser dos Estados e Municípios, e a CBS da Previdência Social.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Zé Trovão. PL - SC) - Muito obrigado, Sr. João Hamilton, pela explanação, a gente respeita todos os pontos de vista.

É engraçado, não é? Seria muito bom mesmo se o que baixasse de imposto baixasse já no mercado, porque toda vez que esse desgoverno ou que as pessoas que fazem parte dele abram a boca ou falam alguma bobagem, temos alta do dólar, que quebra a nossa economia todos os dias. Seguimos o modelo de futuro verde da Europa, que desmatou todo o seu hemisfério. E o Brasil, que é referência nas suas matas e na sua preservação é tido como o devastador. Eu não consigo

entender. A gente deveria usar o Brasil como referência. Eu falo isso com propriedade. Agricultura sustentável. Quem fala? Governo. EMBRAPA. Maior agricultura sustentável do mundo. Nós somos o único do mundo que produzimos com sustentabilidade. E nós não somos exemplos. Interessante, o Brasil tem que seguir a Agenda 30 da preservação ambiental que o Macron inventou. Não foi ele que desmatou, mas ele é Presidente do País que acabou com tudo.

Então, assim, o que nos preocupa, e isso tem que ser tratado fora da esfera política partidária. Tem que ser tratado dentro da esfera do diálogo. Não podemos continuar tapando o sol com a peneira. O Brasil está sendo penalizado pelos erros que não fomos nós que cometemos. Ponto final.

Nós somos obrigados a importar, por exemplo, os nossos insumos, porque simplesmente as nossas leis ambientais atrapalham a produção. Então, quer dizer, tudo que poderíamos ter de mais barato no Brasil, não se tem, porque nós somos obrigados a importar. Aqui existe um cidadão, para não usar outra palavra, que sequer pisou na lama, que sequer conhece a realidade e diz que não podemos extrair determinados locais por isso, por aquilo ou por aquilo outro, como a produção. Falar de produção indígena, falar dos povos originários, que tem um bando aqui dentro que diz que defende, quem defende povos originários aqui se chama Zé Trovão, rapaz, que luta até hoje para dar dignidade a esse povo. Estive agora com eles no Mato Grosso, conversando frente a frente, dentro da reserva indígena com eles, e vi o descaso com que o IBAMA trata essas pessoas. A audiência pública não é para tratar disso, mas como falamos de sustentabilidade, de seguir uma agenda verde, que tipo de agenda verde nós estamos seguindo? Nós estamos seguindo a agenda verde de quem não conhece o que é o verde. Nós estamos pegando ideias de quem destruiu, e as nossas ideias aqui dentro não servem de nada. Eu concordo quando o senhor falou, o senhor segue o que está no papel, que bom, então vamos transformar o papel para que isso seja seguido de maneira séria, de maneira responsável, de maneira que não traga conflitos, nem com o MDIC, nem com a Receita Federal, mas principalmente que não traga um efeito colateral para o cidadão brasileiro que todos os dias levanta para trabalhar e pagar este Governo que só faz consumir com os nossos recursos. Responsabilidade fiscal o Brasil não tem nenhuma, nenhuma. Eu afirmo para vocês que não tem. Primeira vez na história que passamos a R \$ 6.11 por 1 dólar! Então nós estamos tratando de várias coisas dentro de um problema que parece ser pequeno, mas que no fundo vai ser o maior problema da história. Não existe. O maior país sobre trilhos, os Estados Unidos, tem uma frota de 23 milhões de caminhões. O Brasil, que tem muito mais potencial, tem muito mais condições de produzir muito mais, tem uma frota de 3.6 milhões. Falta investimento sobre as ferrovias? Concordo, falta. Precisamos colocar os trens para andar longe e caminhoneiro para ficar perto de casa para cuidar da sua família, porque há muito tempo o caminhoneiro não cuida da sua família. Caminhoneiro tem o seu filho criado por outro tio, por primo, por avô, por avó, porque ele está na estrada. É sobre isso que nós estamos. Sobre quem realmente sua todos os dias para levar para sua Casa a dignidade. E se nós, todos, aqui, pessoas, que se propuseram a algo para melhorar a vida deles e não conseguir melhorar, quem vai melhorar? Nós somos o ponto de equilíbrio do Brasil. O Parlamento, e é por isso que mais uma vez eu digo a todos os senhores, a discussão sempre tem que ser ampla, tem que ser plural, tem que ser discutida em todos os aspectos. Quando nós conseguirmos discutir todos a mesma ideia, sem querer puxar a sardinha para o seu barco, ou sem querer culpar os outros pela sua ineficiência, nós vamos alcançar o resultado positivo. Que Deus abençoe vocês.

Agradeço a presença dos expositores, dos senhores e das senhoras Parlamentares, dos assessores e demais presentes.

Encerro a presente audiência pública, antes, convocando para reunião extraordinária deliberativa amanhã, às 10 horas da manhã, neste Plenário, para discussão e votação de sugestões de emendas ao Projeto de Lei Orçamentária para o ano de 2025.

Reunião extraordinária deliberativa, amanhã, às 10h30min, neste Plenário, com pauta já divulgada na Internet.

Está encerrada a presente reunião.