



**PROJETO DE LEI Nº , DE 2013**  
**(Da Sra. MARINA SANT'ANNA)**

Estabelece isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI na aquisição de motocicletas para utilização no transporte autônomo de passageiros, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º** Esta Lei isenta do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI as motocicletas adquiridas para utilização no transporte autônomo de passageiros, nos termos que especifica.

**Art. 2º** Aplica-se o disposto na Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, às motocicletas de fabricação nacional, equipadas com motor de cilindrada não superior a cento e cinquenta centímetros cúbicos, movidas a combustíveis de origem renovável ou sistema reversível de combustão, quando adquiridas para utilização no transporte de passageiros, realizado nos termos da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009.

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



## JUSTIFICAÇÃO

Existente há décadas, em regiões extremamente pobres da Ásia, mais notadamente no Vietnã, o Serviço Automotivo de Transporte Alternativo e Remunerado de Passageiros (popularmente chamado mototáxi) foi incorporado ao dia a dia de várias cidades brasileiras. Adotado para driblar a lentidão do trânsito e fruto do pré-falado desemprego, o serviço de mototáxi consiste na combinação da filosofia de serviço dos táxis com a utilização de motocicletas. No Brasil, essa ideia surgiu em 1997 e rapidamente se espalhou por outros Estados, especialmente pela região Nordeste.

Hoje, o serviço de mototáxi é uma realidade vivida por muitos municípios brasileiros. Só em Pernambuco, conforme levantamento do sindicato da categoria, são 75 prestando esse serviço. Há pouco mais de quatro anos eram cerca de duas mil motos, mas atualmente as mototáxi tem apresentado um crescimento acelerado, em média de 100% ao ano, chegando aos 23,5 mil mototaxistas. Hoje, 100 cidades já têm o serviço regulamentado. Estima-se que ele exista clandestinamente, em cerca de mil outros municípios espalhados pelo interior de São Paulo, Minas Gerais e Nordeste. Não há um cálculo preciso da frota clandestina hoje em circulação, mas ela está em plena fase de crescimento em 89,2% das cidades de grande e médio porte. Em Fortaleza, uma das capitais onde o serviço de mototáxi existe há mais tempo, a aceitação do novo meio de transporte entre a população foi tão grande que, mesmo contrariada, a prefeitura decidiu regulamentá-lo.

A pesquisa Perfil dos Municípios Brasileiros, divulgada em 2010, pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE), endossou esse crescimento. Segundo o levantamento, em 2008, 59,9% dos municípios tinham serviço de transporte de van e 52,7%, de mototáxis. Em 2009, esse índice aumentou para 66,7% e 53,9%, respectivamente.

Mesmo entre as cidades com mais de 500 mil habitantes, o percentual é maior comparando os dois anos – houve um aumento de 3,9 pontos percentuais no serviço de mototáxi e passou de 73% para 80% o transporte por vans nesses municípios. Percebe-se, porém, uma maior presença no serviço de mototáxi nas cidades com população entre 20 mil e 100 mil habitantes, onde o percentual chega a 71,8%.

O negócio funciona de forma precária. O condutor, identificado por um colete colorido, circula de moto pela cidade. Os interessados fazem sinal para ele parar, sobem na garupa, colocam o capacete e seguem para o



destino combinado. Em alguns municípios, o serviço já está consolidado a ponto de já existirem aqueles que instalaram mototaxímetros.

Em geral, o custo da viagem é combinado antes da partida e de acordo com a distância a ser percorrida. O preço é bem inferior ao de um táxi comum. Os passageiros pagam um valor que varia de R\$ 1,00 a R\$ 5,00, dependendo da hora e da distância percorrida. São valores relativamente baixos se tomarmos como referência o preço cobrado por uma viagem de táxi em que a bandeirada começa com R\$ 3,00.

Por meio desse tipo de serviço, o percurso é feito em menos tempo, mas tem a desvantagem de oferecer riscos maiores aos passageiros. Em Fortaleza, os acidentes fatais com motocicletas aumentaram desde que apareceram as primeiras mototáxis na cidade.

Além disso, o fato de não existir legislação federal que regulamente as mototáxis torna vulnerável a constituição de qualquer negócio relacionado ao serviço. É que apesar de poder ser regulamentado por Lei municipal, existe o risco de contestação – por meio de ação direta de inconstitucionalidade – e a lei municipal pode perder sua eficácia, o que lançaria o empreendedor na irregularidade.

Pesquisa realizada em maio de 2013 pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) e pela Associação Nacional de Empresas de Transporte Urbano (NTU) mostrou que as políticas de repressão e legalização adotadas em várias cidades não têm provocado os resultados esperados. A explicação é simples: por um lado, os municípios não têm estrutura para fiscalizar com rigor. Por outro, a maior parte dos perueiros e afins não está disposta a assumir impostos que viriam com legalização, já que boa parte da rentabilidade do negócio está na ausência de encargos e de regras que obriguem a circulação fora dos horários de pico. O estudo mostra que a insatisfação com a qualidade do serviço prestado pelos ônibus convencionais é a principal causa da migração de passageiros. Eles reclamam da lentidão, da falta de regularidade das linhas e do desconforto.

Hoje, é possível comprar uma moto pequena, de até 250 cilindradas R\$ 3 mil e existem planos de financiamento a R\$ 65 reais/mês. As máquinas utilizadas no serviço de mototáxi podem ser desde uma motocicleta 125 cilindradas até o que se convencionou chamar “sidecar” (carro ao lado, em inglês). Inspirado nas motos dos anos 40, o sidecar é um utilitário que funciona como



extensão lateral da moto e vem sendo muito usado em cidades do interior, principalmente em serviços de mototáxi.

A proliferação de perueiros preocupa os mototaxistas. Os perueiros concorrem no mesmo mercado que os mototaxistas. Em Ribeirão Preto/SP, a Prefeitura ainda não terminou de regularizar o serviço que foi regulamentado em outubro de 1998 e tem apenas 68 mototaxistas com carteira de registro da categoria. A ideia é estipular um mototaxista para cada 600 habitantes.

### **Legislação Específica**

A profissão de mototaxista foi sancionada em 2009 pelo ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Pela lei federal, os municípios têm autonomia para regulamentar a profissão de mototaxista. O assunto ainda é polêmico entre os gestores – principalmente nas grandes cidades. Em São Paulo, por exemplo, prevalece uma lei de 1998 que proíbe o uso de motos para o transporte remunerado de passageiros. No Rio de Janeiro, onde o serviço também é proibido, estima-se que quase 2 mil mototaxistas trabalhem de forma ilegal.

A concessão de transporte individual ou coletivo é atribuição do Conselho Nacional de Trânsito, mas existem interpretações que, baseadas na regra clássica do Direito Civil, concluem que se uma ação não é proibida por lei, sua regulamentação poderá obter permissão através do Poder Legislativo Municipal.

Questiona-se a possível legalidade ou não do serviço. Para alguns setores, na falta de regulamentação federal, o serviço pode ser legalizado suplementarmente por legislação ordinária municipal. A defesa baseia-se, ainda, na regra clássica do Direito Civil, que afirma que se uma ação não é proibida por lei, sua regulamentação poderá obter permissão pelo Poder Legislativo Municipal. Em contrapartida, a Constituição Federal, em seu artigo 22, inciso XI, afirma que: "Compete privativamente a União legislar sobre: XI – Trânsito e Transporte." Isso significa que apenas o Conselho Nacional de Trânsito pode regulamentar o Serviço de Transporte. Entretanto, existem municípios que tornaram legal a exploração desse serviço, o que não os isenta de serem contestados por meio de ação de constitucionalidade e verem sua decisão reavaliada, podendo inclusive a lei municipal perder eficácia.

Em Ourinhos/SP, o prefeito assinou o decreto nº 4.606 que regulamenta o serviço de transporte individual de passageiros em motos. Segundo o decreto, a tarifa será fixada pela Prefeitura e os alvarás serão concedidos na



CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete da Deputada Federal Marina Sant'Anna PT/GO

DEPUTADA FEDERAL   
**marina** Sant'Anna

proporção de dois mototáxis para cada 1.000 habitantes; O preenchimento das vagas será feito mediante seleção a ser fixada brevemente e para se habilitar o motociclista terá de ser maior de 21 anos, CNH com mais de 1 ano e ter Atestado de Antecedentes Criminais. As motos terão de ser de fabricação não superior a oito anos.

Sala das Sessões, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2013.

MARINA SANT'ANNA

## Deputada Federal PT-GO

Praça dos Três Poderes, Câmara dos Deputados  
Anexo III – 1º andar, Gab. 279  
Brasília / DF – CEP: 70.160-900  
Fone: (61) 3215-5279 / Fax: (61) 3215-2279

Escritório Político:  
Rua 103, nº280, Qd. F-24, LT 36, Setor Sul  
Goiânia- GO – CEP 74.080-200

\* 1E064DFF40\*