



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 6.642, DE 2013

(Da Sra. Marina Santanna)

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

DESPACHO:

APENSE-SE À (AO) PL-6521/2006.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

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 regule o serviço 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

idades 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 inconstitucionalidade 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 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 25 de Outubro de 2013.

MARINA SANT'ANNA
Deputada Federal PT-GO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

.....

**TÍTULO III
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO**

.....

**CAPÍTULO II
DA UNIÃO**

.....

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;

II - desapropriação;

III - requisições civis e militares, em caso de iminente perigo e em tempo de guerra;

IV - águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão;

V - serviço postal;

VI - sistema monetário e de medidas, títulos e garantias dos metais;

VII - política de crédito, câmbio, seguros e transferência de valores;

VIII - comércio exterior e interestadual;

IX - diretrizes da política nacional de transportes;

X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;

XI - trânsito e transporte;

XII - jazidas, minas, outros recursos minerais e metalurgia;

XIII - nacionalidade, cidadania e naturalização;

XIV - populações indígenas;

XV - emigração e imigração, entrada, extradição e expulsão de estrangeiros;

XVI - organização do sistema nacional de emprego e condições para o exercício de profissões;

XVII - organização judiciária, do Ministério Público do Distrito Federal e dos Territórios e da Defensoria Pública dos Territórios, bem como organização administrativa destes; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 69, de 2012, publicada no DOU de 30/3/2012, produzindo efeitos 120 dias após a publicação\)](#)

XVIII - sistema estatístico, sistema cartográfico e de geologia nacionais;

XIX - sistemas de poupança, captação e garantia da poupança popular;

XX - sistemas de consórcios e sorteios;

XXI - normas gerais de organização, efetivos, material bélico, garantias, convocação e mobilização das polícias militares e corpos de bombeiros militares;

XXII - competência da polícia federal e das polícias rodoviária e ferroviária federais;

XXIII - seguridade social;

XXIV - diretrizes e bases da educação nacional;

XXV - registros públicos;

XXVI - atividades nucleares de qualquer natureza;

XXVII - normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, obedecido o disposto no art. 37, XXI, e para as empresas públicas e sociedades de economia mista, nos termos do art. 173, § 1º, III; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998\)](#)

XXVIII - defesa territorial, defesa aeroespacial, defesa marítima, defesa civil e mobilização nacional;

XXIX - propaganda comercial.

Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

I - zelar pela guarda da Constituição, das leis e das instituições democráticas e conservar o patrimônio público;

II - cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência;

III - proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos;

IV - impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural;

V - proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação e à ciência;

VI - proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas;

VII - preservar as florestas, a fauna e a flora;

VIII - fomentar a produção agropecuária e organizar o abastecimento alimentar;

IX - promover programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico;

X - combater as causas da pobreza e os fatores de marginalização, promovendo a integração social dos setores desfavorecidos;

XI - registrar, acompanhar e fiscalizar as concessões de direitos de pesquisa e exploração de recursos hídricos e minerais em seus territórios;

XII - estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.

Parágrafo único. Leis complementares fixarão normas para a cooperação entre a União e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional. [\(Parágrafo único com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006\)](#)

.....

.....

LEI Nº 8.989, DE 24 DE FEVEREIRO DE 1995

Dispõe sobre a Isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, na aquisição de automóveis para utilização no transporte autônomo de passageiros, bem como por pessoas portadoras de deficiência física, e dá outras providências. [\(Ementa com redação dada pela Lei nº 10.754, de 31/10/2003\)](#)

Faço saber que o PRESIDENTE DA REPÚBLICA adotou a Medida Provisória nº 856, de 1995, que o Congresso Nacional aprovou, e eu, JOSÉ SARNEY, Presidente do Senado Federal, para os efeitos do disposto no parágrafo único do art. 62 da Constituição Federal, promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Ficam isentos do Imposto Sobre Produtos Industrializados – IPI os automóveis de passageiros de fabricação nacional, 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, quando adquiridos por: (“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 10.690, de 16/6/2003)

I - motoristas profissionais que exerçam, comprovadamente, em veículo de sua propriedade atividade de condutor autônomo de passageiros, na condição de titular de autorização, permissão ou concessão do Poder Público e que destinam o automóvel à utilização na categoria de aluguel (táxi); (Inciso com redação dada pela Lei nº 9.317, de 5/12/1996)

II - motoristas profissionais autônomos titulares de autorização, permissão ou concessão para exploração do serviço de transporte individual de passageiros (táxi), impedidos de continuar exercendo essa atividade em virtude de destruição completa, furto ou roubo do veículo, desde que destinem o veículo adquirido à utilização na categoria de aluguel (táxi);

III - cooperativas de trabalho que sejam permissionárias ou concessionárias de transporte público de passageiros, na categoria de aluguel (táxi), desde que tais veículos se destinem à utilização nessa atividade;

IV – pessoas portadoras de deficiência física, visual, mental severa ou profunda, ou autistas, diretamente ou por intermédio de seu representante legal; (Inciso com redação dada pela Lei nº 10.690, de 16/6/2003)

V - (VETADO na Lei nº 10.690, de 16/6/2003)

§ 1º Para a concessão do benefício previsto no art. 1º é considerada também pessoa portadora de deficiência física aquela que apresenta alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplegia, triparesia, hemiplegia, hemiparesia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho de funções. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.690, de 16/6/2003)

§ 2º Para a concessão do benefício previsto no art. 1º é considerada pessoa portadora de deficiência visual aquela que apresenta acuidade visual igual ou menor que 20/200 (tabela de Snellen) no melhor olho, após a melhor correção, ou campo visual inferior a 20º, ou ocorrência simultânea de ambas as situações. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.690, de 16/6/2003)

§ 3º Na hipótese do inciso IV, os automóveis de passageiros a que se refere o caput serão adquiridos diretamente pelas pessoas que tenham plena capacidade jurídica e, no caso dos interditos, pelos curadores. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.690, de 16/6/2003)

§ 4º A Secretaria Especial dos Direitos Humanos da Presidência da República, nos termos da legislação em vigor e o Ministério da Saúde definirão em ato conjunto os conceitos de pessoas portadoras de deficiência mental severa ou profunda, ou autistas, e estabelecerão as normas e requisitos para emissão dos laudos de avaliação delas. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.690, de 16/6/2003)

§ 5º Os curadores respondem solidariamente quanto ao imposto que deixar de ser pago, em razão da isenção de que trata este artigo. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.690, de 16/6/2003)

§ 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 não se aplica aos portadores de deficiência de que trata o inciso IV do caput deste artigo. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.690, de 16/6/2003 e com nova redação dada pela Lei nº 10.754, de 31/10/2003)

Art. 2º A isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI de que trata o art. 1º desta Lei somente poderá ser utilizada uma vez, salvo se o veículo tiver sido adquirido há mais de 2 (dois) anos. ("Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 11.196, de 21/11/2005)

Parágrafo único. O prazo de que trata o caput deste artigo aplica-se inclusive às aquisições realizadas antes de 22 de novembro de 2005. (Parágrafo único acrescido pela Lei nº 11.307, de 19/5/2006)

.....

LEI Nº 12.009, DE 29 DE JULHO DE 2009

Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, "mototaxista", em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e "motoboy", com o uso de motocicleta, altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas - moto- frete -, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transportes de passageiros, "mototaxista", em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e "motoboy", com o uso de motocicleta, dispõe sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas - moto-frete -, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências.

Art. 2º Para o exercício das atividades previstas no art. 1º, é necessário:

- I - ter completado 21 (vinte e um) anos;
- II - possuir habilitação, por pelo menos 2 (dois) anos, na categoria;
- III - ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do

Contran;

IV - estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos, nos termos da regulamentação do Contran.

Parágrafo único. Do profissional de serviço comunitário de rua serão exigidos ainda os seguintes documentos:

- I - carteira de identidade;
- II - título de eleitor;
- III - cédula de identificação do contribuinte - CIC;
- IV - atestado de residência;
- V - certidões negativas das varas criminais;
- VI - identificação da motocicleta utilizada em serviço.

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO
