

PROJETO DE LEI Nº , DE 2017

(Do Sr. Subtenente Gonzaga)

Altera a redação do **caput** art. 72 da Lei nº 8.383 de 30 de dezembro de 1991 e o **caput** art. 2º da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, ampliar o alcance destes dispositivos, relativamente aos taxistas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta altera a redação do **caput** do art. 72 da Lei nº 8.383 de 30 de dezembro de 1991 e o **caput** do art. 1º da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, para ampliar o alcance destes dispositivos relativamente aos taxistas.

Art. 2º O **caput** art. 72 da Lei nº 8.383, de 30 de dezembro de 1991 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 72 Ficam isentas do IOF as operações de financiamento para a aquisição de automóveis de passageiros fabricados no território nacional de até 127 HP de potência bruta (SAE) e os **veículos híbridos e elétricos**, quando adquiridos por:

.....”(NR)

Art. 3º O **caput** do art. 1º da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995 passa a vigorar com a seguinte redação:

“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, sistema reversível de combustão **ou híbrido e elétricos**, quando adquiridos por:

.....”(NR)

Art. 4º As isenções previstas nesta Lei vigorarão pelo prazo de cinco anos.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Justificativa

A queda de braço travada por taxistas e motoristas de aplicativos de transporte, tendo o Uber como o seu representante mais conhecido, vem trazendo muita insegurança para aqueles que, há anos, por que não dizer gerações, trabalham como motoristas profissionais de transporte de passageiros, autônomos ou filiados às Cooperativas.

Este foi o clamor que chegou até nós por meio de representantes do Grupo de Associados Taxistas Auxiliares e Permissionários – GATAP BRASIL, que pleiteiam políticas afirmativas por parte da União, para poderem se contrapor as novas tecnologias, como os aplicativos, através de oferecimento de melhores serviços aos usuários dos serviços por eles prestados, como uma forma de minorar esta questão que vem tirando o sono de milhares chefes de família que dependem do taxi para sustenta-las.

Não só por isto, mas os Executivos (federal, estadual e municipal) e o Parlamento não podem ficar inertes a esta questão que vem trazendo, também, grandes problemas, em especial, nas vias de acesso as grandes cidades brasileiras, em razão desta disputa, nem descuidar do bem estar dos usuários de transporte de passageiros, representada por uma grande parcela da população brasileira, que justifica a existência, tanto dos taxis como do serviço prestado por aquele que se utiliza de aplicativo de transporte.

Uma das soluções pode e deve levar em consideração o incentivo do uso de Carros híbridos e eletricos, o que há de mais moderno, uma vez que aliam um motor de combustão e um elétrico, de forma a reduzir o consumo de combustível e também as emissões de CO2, no transporte de passageiros, pelos taxistas.

Este caminho, já está sendo utilizado na modernização da frota de táxis do Rio de Janeiro, mas para isto tenha sido possível, ou seja, a disponibilização dos carros híbridos para os taxistas do estado foi necessária um esforço por parte dos governos municipal e estadual, em parceria com a

iniciativa privada. Segundo notícia midiática¹, dentre outras ações, o gerente de Assuntos Governamentais da Toyota, Roberto Matarazo Braun, apresentou aos governantes do Rio de Janeiro o Prius, veículo híbrido que não precisa de postos especiais para abastecimento.

Contudo, foi a prefeitura de São Paulo a primeira a incentivar a inclusão do veículo híbrido na praça. Sabe-se que os passageiros paulistanos contam com 104 táxis híbridos, que além de propiciar mais conforto para os passageiros, contribui para a solução de outro grande problema daquela metrópole, qual seja: reduzir as emissões de gases poluentes, pois, enquanto projetos de mobilidade urbana são caros e demoram a se concretizar, algumas pequenas medidas no transporte público e privado, como este, ganham corpo e podem produzir bons resultados.

Mais recentemente, no dia 21 de junho deste ano, nesta mesma linha, a Prefeitura de Belo Horizonte (PBH), por intermédio da BHTrans, e o Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais (BDMG) entregaram as primeiras chaves da frota de 600 táxis híbridos do sistema de transporte público da cidade. Nesta oportunidade, o prefeito Alexandre Kalil lembrou que a inserção de modelos de veículos com motores à combustão e à energia elétrica está em consonância com a política de mobilidade sustentável na capital. "Esse é mais um passo importante para melhorar a qualidade do serviço prestado à população e, também, para melhorar o transporte público em Belo Horizonte". Nesta mesma oportunidade, o presidente do BDMG destacou que a parceria do governo estadual, por meio do banco de fomento, e a Prefeitura de BH, visaram em última análise, à qualidade de vida dos usuários de táxis da capital mineira.

Temos registro, também, que um projeto de lei, de autoria dos vereadores Goura (PDT) e Jairo Marcelino (PSD), tramita na Câmara legislativa de Curitiba para beneficiar taxistas proprietários de veículos elétricos ou híbridos. Entre as vantagens dos veículos elétricos, dizem os vereadores, estão a não emissão de gases, o menor consumo de energia e a redução dos ruídos gerados, o que tornaria o ambiente de trabalho mais adequados aos motoristas.

Verifica-se neste breve relato, que os Governos Estaduais e Municipais, e seus respectivos legislativos, estão buscando a melhoria do serviço oferecido pelos taxistas, combinado com o combate à poluição para que eles, possam melhor competir com as inovações e modernizações tecnológicas surgidas nesta última década.

¹ <http://www.folhadomotorista.com.br/index.php/rio-de-janeiro-b/370-carro-hibrido-pode-rodar-vinte-e-cinco-quilometros-por-litro-de-combustivel>

Agora, mesmo que tardiamente, a União tem o dever-poder de somar as experiências exitosas dos entes federados e possibilitar o acesso efetivo dos taxistas e suas respectivas cooperativas, ao que há de mais moderno que são os carros híbridos, e, para tanto, necessário se faz a inclusão destes, **na política eficaz introduzida nos anos 90**, pelas Leis nºs 8.383 de 30 de dezembro de 1991 e 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, atualizadas em 2003, pela Lei nº 10.690, em prol desta aguerrida categoria, com reflexos imediatos para o conforto dos passageiros e no combate à poluição.

A proposta em atendimento ao comando do art. 118 da LDO de 2017, também, prevê a cláusula de vigência, de cinco anos, o máximo permitido pelo dispositivo acima citado, para o incentivo da aquisição de veículos híbridos.

E mais. Com a aprovação do presente projeto, além do benefício que trará para todos, certamente, haverá um aumento da venda dos carros híbridos, que são mais ecologicamente corretos, incrementando a fabricação destes no Brasil, gerando muito mais receita do que a diminuição desta, em razão da possibilidade da isenção de IOF e IPI, nos mesmos moldes já concedidos para outras categorias de veículos, para a aquisição dos carros híbridos por taxistas.

Sala das Sessões,

Deputado Subtenente Gonzaga
PDT/MG