



C0069391A

**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

**PROJETO DE LEI N.º 10.341, DE 2018**  
**(Do Sr. Betinho Gomes)**

Institui isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados-IPI na aquisição de automóveis por motoristas que prestem serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-6224/2005.

**APRECIAÇÃO:**  
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

**PUBLICAÇÃO INICIAL**  
Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

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

“Art.1 .....

.....  
VI-.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 nas forma prevista no inciso X do art.4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012;

VII-motoristas profissionais autônomos titulares de autorização, permissão ou concessão para exploração do serviço de transporte individual de passageiros na forma prevista no inciso X do art.4º da Lei nº 12.587, de 2012, 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 mesma atividade;

.....” (NR)

**Art. 2º** A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios, definindo, inclusive, limite para o número de prestadores de serviço habilitados.

.....” (NR)

“Art. 11-C.A regulamentação de que tratam os arts.11-A e 11-B desta Lei poderá autorizar a prestação de serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros por intermédio de pessoas jurídicas destinadas a essa finalidade, sendo que essa autorização deverá definir:

I-o número de motoristas que poderão ser contratados; e

II-as obrigações tributárias, trabalhistas e previdenciárias da empresa contratante.”

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

## JUSTIFICAÇÃO

A escassez de meios de transporte público urbano eficientes é um dos grandes problemas vivenciados pelo trabalhador brasileiro. Não é raro, em horários de maior utilização, o cidadão ter enorme dificuldade para se locomover em

grandes centros urbanos, sendo obrigado a utilizar serviços irregulares e com péssima qualidade, arriscando, até mesmo, sua integridade física. De outro lado, aqueles que possuem veículos particulares são forçados a utilizá-los, tornando o trânsito das cidades ainda mais caótico e disfuncional.

Nesse cenário, qualquer medida que venha a incentivar o transporte coletivo ou compartilhado é muito bem-vinda. Nossa intenção com a presente proposta é estender aos motoristas de empresas de transporte compartilhado, como *Uber* e *Cabify*, a mesma desoneração do Imposto sobre Produtos Industrializados concedida a taxistas. Com isso, pretendemos auxiliar na disseminação do serviço oferecido, além de garantir sua qualidade e reduzir seu preço.

Sem dúvidas, essa medida traria enorme avanço à área de mobilidade urbana, pois não só permitiria o aumento da quantidade de veículos disponíveis para o transporte compartilhado, diminuindo a demanda pelo transporte público coletivo, como também incentivaria a redução do número de automóveis particulares circulando nas vias públicas.

Assim, por todo o exposto acima, espero contar com o apoio de meus ilustres pares para a aprovação do presente Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 05 de junho de 2018.

Deputado BETINHO GOMES

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA**

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG  
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL  
Seção de Legislação Citada - SELEC

**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, triparesia, hemiparesia, hemiplegia, 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 20°, 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*)

I - (*VETADO na Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação*)

II - (*VETADO na Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação*)

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 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

### A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

### CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

.....

#### Seção I Das Definições

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando- se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. (*Inciso com redação dada pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018*)

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

## **Seção II**

### **Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana**

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

.....

Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;

II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);

III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea h do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991. ([Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018](#))

Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros. ([Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018](#))

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. ([Artigo com redação dada pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013](#))

.....

.....

<b>FIM DO DOCUMENTO</b>
-------------------------