



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 8.630, 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.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-4086/2012.

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

PUBLICAÇÃO INICIAL Art. 137, caput - RICD

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 eletricos**, 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 eletricos**, 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 descurar 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

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>

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.

Agora, mesmo que tardiamente, a União tem o dever-poder de se 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, em 19 de setembro de 2017.

Deputado Subtenente Gonzaga
PDT/MG

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI N° 8.383, DE 30 DE DEZEMBRO DE 1991

Institui a Unidade Fiscal de Referência, altera a legislação do imposto de renda, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO VIII
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 72. Ficam isentas do IOF as operações de financiamento para a aquisição de automóveis de passageiros de fabricação nacional de até 127 HP de potência bruta - SAE, quando adquiridos por:

I - motoristas profissionais que, na data da publicação desta Lei, exerçam comprovadamente em veículo de sua propriedade a atividade de condutor autônomo de passageiros, na condição de titular de autorização, permissão ou concessão do poder concedente e que destinem o automóvel à utilização na categoria de aluguel (táxi);

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, atestada pelo Departamento de Trânsito do Estado onde residirem em caráter permanente, cujo laudo de perícia médica especifique;

a) o tipo de defeito físico e a total incapacidade do requerente para dirigir automóveis convencionais;

b) a habilitação do requerente para dirigir veículo com adaptações especiais, descritas no referido laudo;

V - trabalhador desempregado ou subempregado, titular de financiamento do denominado Projeto Balcão de Ferramentas, destinado à aquisição de maquinário, equipamentos e ferramentas que possibilitem a aquisição de bens e a prestação de serviços à comunidade.

§ 1º O benefício previsto neste artigo:

a) poderá ser utilizado uma única vez;

b) será reconhecido pelo Departamento da Receita Federal mediante prévia verificação de que o adquirente possui os requisitos.

§ 2º Na hipótese do inciso V, o reconhecimento ficará adstrito aos tomadores residentes na área de atuação do Projeto, os quais serão indicados pelos Governos Estaduais, mediante convênio celebrado com a Caixa Econômica Federal.

§ 3º A alienação do veículo antes de três anos contados da data de sua aquisição, a pessoas que não satisfaçam as condições e os requisitos, acarretará o pagamento, pelo alienante, da importância correspondente à diferença da alíquota aplicável à operação e a de que trata este artigo, calculada sobre o valor do financiamento, sem prejuízo da incidência dos demais encargos previstos na legislação tributária.

Art. 73. O art. 2º da Lei nº 8.033, de 12 de abril de 1990, passa a vigorar com os seguintes acréscimos:

"Art. 2º

VII - não incidirá relativamente a ações nas seguintes hipóteses:

- a) transmissão *causa mortis* e adiantamento da legítima;
 - b) sucessão decorrente de fusão, cisão ou incorporação;
 - c) transferência das ações para sociedade controlada.
-

§ 4º Nas hipóteses do inciso VII, o imposto incidirá na ulterior transmissão das ações pelos herdeiros, legatários, donatários, sucessores e cessionários. "

.....

.....

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 10.690, DE 16 DE JUNHO DE 2003

Reabre o prazo para que os Municípios que refinanciaram suas dívidas junto à União possam contratar empréstimos ou financiamentos, dá nova redação à Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º O inciso II do parágrafo único do art. 8º da Medida Provisória nº 2.185-35, de 24 de agosto de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 8º
Parágrafo único.

II - os empréstimos ou financiamentos junto a organismos financeiros multilaterais e a instituições de fomento e cooperação ligadas a governos estrangeiros que tenham avaliação positiva da agência financiadora, ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, e à Caixa Econômica Federal - CEF, desde que contratados dentro do prazo de seis anos contados de 30 de junho de 1999 e destinados exclusivamente à complementação de programas em andamento." (NR)

LEI Nº 13.408, DE 26 DE DEZEMBRO DE 2016

Dispõe sobre as diretrizes para a elaboração e execução da Lei Orçamentária de 2017 e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO VIII DAS ALTERAÇÕES NA LEGISLAÇÃO E SUA ADEQUAÇÃO ORÇAMENTÁRIA

Seção II

Alterações na Legislação Tributária e das Demais Receitas

Art. 118. Somente será aprovado o projeto de lei ou editada a medida provisória que institua ou altere receita pública quando acompanhado da correspondente demonstração da estimativa do impacto na arrecadação, devidamente justificada.

§ 1º A criação ou alteração de tributos de natureza vinculada será acompanhada de demonstração, devidamente justificada, de sua necessidade para oferecimento dos serviços públicos ao contribuinte ou para exercício de poder de polícia sobre a atividade do sujeito passivo.

§ 2º A concessão ou ampliação de incentivos ou benefícios de natureza tributária, financeira, creditícia ou patrimonial, destinados à região do semiárido incluirão a região norte de Minas Gerais.

§ 3º As proposições que tratem de renúncia de receita, ainda que sujeitas a limites globais, devem ser acompanhadas de estimativa do impacto orçamentário-financeiro e correspondente compensação, consignar objetivo, bem como atender às condições do art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal.

§ 4º Os projetos de lei aprovados ou medidas provisórias que resultem em renúncia de receita em razão de concessão ou ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária, financeira, creditícia ou patrimonial, ou que vinculem receitas a despesas, órgãos ou fundos, deverão conter cláusula de vigência de, no máximo, cinco anos.

§ 5º O Poder Executivo adotará providências com vistas a:

I - elaborar metodologia de acompanhamento e avaliação dos benefícios tributários, incluindo o cronograma e a periodicidade das avaliações, com base em indicadores de eficiência, eficácia e efetividade; e

II - definir os órgãos responsáveis pela supervisão, acompanhamento e avaliação dos resultados alcançados pelos benefícios tributários.

Art. 119. Na estimativa das receitas e na fixação das despesas do Projeto de Lei Orçamentária de 2017 e da respectiva Lei, poderão ser considerados os efeitos de propostas de alterações na legislação tributária e das contribuições, inclusive quando se tratar de desvinculação de receitas, que sejam objeto de proposta de emenda constitucional, de projeto de lei ou de medida provisória que esteja em tramitação no Congresso Nacional.

§ 1º Se estimada a receita, na forma deste artigo, no Projeto de Lei Orçamentária de 2017:

I - serão identificadas as proposições de alterações na legislação e especificada a variação esperada na receita, em decorrência de cada uma das propostas e seus dispositivos; e

II - (VETADO).

§ 2º A troca das fontes de recursos condicionadas, constantes da Lei Orçamentária de 2017, pelas respectivas fontes definitivas, cujas alterações na legislação foram aprovadas, será efetuada até trinta dias após a publicação das referidas alterações legislativas.

FIM DO DOCUMENTO