



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.402, DE 2021

(Do Sr. Darci de Matos)

Institui a isenção Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), na aquisição de automóveis por motoristas que prestem serviço de transporte remunerado privado individual.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-4491/2020.

APRECIAÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Dep. Darcy de Matos

Apresentação: 01/07/2021 14:48 - Mesa

PL n.2402/2021

PROJETO DE LEI N° , DE 2021
(Do Sr. Darcy de Matos)

Institui a isenção Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), na aquisição de automóveis por motoristas que prestem serviço de transporte remunerado privado individual.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, para instituir isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), na aquisição de automóveis por motoristas que prestem serviço de transporte remunerado privado individual.

Art. 2º O art. 1º da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º

.....
VI – motoristas que exerçam, há pelo menos 6 (seis) meses, comprovadamente a atividade de transporte remunerado privado individual de passageiros, na forma do inciso X do art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

.....” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 13.640, de 2018, estabelece o marco regulatório sobre a exploração dos serviços de motoristas de plataforma, com a intenção de coibir o transporte ilegal de passageiros, garantindo maior segurança aos usuários.

Nesse sentido, o transporte público individual, tratado na Lei nº 12.587, de 2012, é o setor dos transportes urbanos que tem sofrido uma verdadeira revolução, pois surgiram modalidades inovadoras de tecnologia e

de arranjos de negócios, envolvendo a denominada economia compartilhada.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Darcy de Matos
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD214413397600>



* C D 2 1 4 4 1 3 3 9 7 6 0 0 *





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Dep. Darcy de Matos

Apresentação: 01/07/2021 14:48 - Mesa

PL n.2402/2021

Tais modalidades tem sido a opção de renda para muitos cidadãos brasileiros nesse momento difícil de baixa geração de emprego.

Vale destacar que o Brasil se tornou o segundo maior mercado da Uber, ficando atrás apenas dos EUA. Em abril de 2019, a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad) realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) mostrou que aplicativos de entrega e de transporte já se tornaram o maior “empregador” do país. O levantamento do IBGE também revelou que no segundo trimestre de 2019, o Brasil alcançou a marca de 1.125.092 motoristas. Em suma, a cada duzentos brasileiros, um é motorista de aplicativo.

Em **Santa Catarina**, no dia 17 de março de 2021, ocorreu uma carreata de motorista de aplicativos para demonstrar a grave situação que esses profissionais vêm passando¹. Fatores tais como o preço elevado dos combustíveis, tarifas defasadas e uma elevada oferta motoristas impactam diretamente a renda individual.

Assim, reconhecendo essa problemática e com intuito de colaborar com esses cidadãos, apresento mais esse projeto, que se junta a outros, a fim de trazer alívio às contas dos brasileiros.

Diante do exposto, solicito aos pares o apoio necessário para a aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em _____ de _____ de 2021

**Deputado Darcy de Matos
PSD/PR**



¹ <https://ndmais.com.br/direitos/motoristas-de-aplicativo-paralisam-servico-e-fazem-carreata-na-grande-florianopolis/>
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD214413397600>



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° 8.989, DE 24 DE FEVEREIRO DE 1995

(Vide ADO nº 30/2015, cuja Decisão foi publicada no DOU de 9/9/2020)

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 2.000 cm³ (dois mil centímetros cúbicos), de, no mínimo, 4 (quatro) portas, inclusive a de acesso ao bagageiro, movidos a combustível de origem renovável, sistema reversível de combustão ou híbrido e elétricos, quando adquiridos por: (*“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 13.755, de 10/12/2018, vetado pelo Presidente da República, mantido pelo Congresso Nacional e publicado no DOU de 21/6/2019*)

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*) (Vide ADO nº 30/2015, cuja Decisão foi publicada no DOU de 9/9/2020)

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, triplexia, 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 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](#))

§ 7º Na hipótese prevista no inciso IV do *caput*, até 31 de dezembro de 2021, a aquisição com isenção somente se aplica a veículo novo cujo preço de venda ao consumidor, incluídos os tributos incidentes, não seja superior a R\$ 70.000,00 (setenta mil reais). ([Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 1.034, de 1º/3/2021](#))

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. Na hipótese prevista no inciso IV do *caput* do art. 1º, o prazo de que trata o *caput* deste artigo fica ampliado para quatro anos. ([Parágrafo único acrescido pela Lei nº 11.307, de 19/5/2006, e com nova redação dada pela Medida Provisória nº 1.034, de 1º/3/2021](#))

LEI N° 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

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o *caput* deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

- I - motorizados; e
- II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

- a) de passageiros;
- b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

- a) coletivo;
- b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

- a) público;
- b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;

II - estacionamentos;

III - terminais, estações e demais conexões;

IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V - sinalização viária e de trânsito;

- VI - equipamentos e instalações; e
 VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

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.
-
.....

LEI N° 13.640, DE 26 DE MARÇO DE 2018

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros, nos termos do inciso XIII do art. 5º e do parágrafo único do art. 170 da Constituição Federal.

Art. 2º O inciso X do art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º

.....

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.

....." (NR)

.....

.....

FIM DO DOCUMENTO
