

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 4.768, DE 2020

(Apensado o PL nº 1.390, de 2024)

Altera a Lei nº 12.587, de 2012, para estabelecer diretrizes para a prestação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, e a Lei nº 8.989, de 1995, para instituir isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI –, na aquisição de automóveis por motoristas que prestem esse serviço.

Autor: Deputado CLAUDIO CAJADO

Relator: Deputado HILDO ROCHA

I - RELATÓRIO

O projeto de lei principal pretende alterar a Lei nº 12.587, de 2012 (Lei da Mobilidade Urbana), para estabelecer diretrizes para a prestação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, e, também, a Lei nº 8.989, de 1995, para instituir isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI –, na aquisição de automóveis por motoristas que prestem esse serviço.

Argumenta o Autor que o projeto tem por objetivo garantir condições mínimas para a prestação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, ou seja, aquele intermediado por aplicativos. Dessa forma, sua preocupação diz respeito principalmente aos direitos dos usuários e dos motoristas. Aduz ainda, no que se refere à isenção tributária para aquisição de veículos, que a diferença de tratamento dispendido a motoristas do serviço citado e dos motoristas de táxi é, “no mínimo, discriminatória”. Completa alegando que “todo contribuinte que se encontre na mesma situação deve ter o mesmo tratamento tributário”, fazendo referência ao art. 150, inciso II da Constituição Federal.



O projeto foi distribuído às Comissões de Desenvolvimento Urbano e de Viação e Transportes, para análise de mérito, de Finanças e Tributação, para análise de mérito e de adequação financeira ou orçamentária, e de Constituição e Justiça e de Cidadania, esta última apenas para análise de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, conforme art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD).

Nesta Comissão, foi apresentada a Emenda nº 1, de autoria do Deputado Daniel Agrobom, cujo intuito é alterar a Lei nº 8.383, de 1991, para conferir aos motoristas de aplicativos isenção do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) nas operações de financiamento para aquisição de veículos. O Autor da Emenda entende ser uma medida justa e necessária para dar tratamento isonômico em relação aos motoristas de táxi, os quais já possuem tal benefício.

Tramita apensado o Projeto de Lei nº 1.390, de 2024, do Deputado Allan Garcês, que “Regulamenta o regime de trabalho autônomo intermediado por empresas operadoras de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros e de entregas”. O projeto insere uma série de regras para a relação entre as plataformas e os trabalhadores, como a vedação de exclusão unilateral do trabalhador da plataforma, exigência de foto dos passageiros no cadastro, limita em 10% as deduções e comissões, exigência de canal de ouvidoria para os trabalhadores, cursos de capacitação, seguro de vida, entre outras disposições.

A apreciação da proposição é conclusiva pelas Comissões e seu regime de tramitação é ordinário, conforme o art. 24, inciso II e o art. 151, inciso III, ambos do RICD.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de lei principal pretende alterar a Lei nº 12.587, de 2012 (Lei da Mobilidade Urbana), para estabelecer diretrizes para a prestação



do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, e, também, a Lei nº 8.989, de 1995, para instituir isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI –, na aquisição de automóveis por motoristas que prestem esse serviço. O Projeto de Lei apensado insere uma série de regras para a relação entre as plataformas e os trabalhadores e inclui os motoristas de aplicativos no rol dos beneficiários da Isenção de IPI para aquisição de veículos.

As proposições em exame tratam de tema de grande relevância social e econômica, que é a regulação das atividades intermediadas por plataformas digitais de transporte, responsáveis, atualmente, por uma parcela significativa da mobilidade urbana em todo o território nacional, principalmente nas grandes cidades.

Os projetos convergem na intenção de estabelecer diretrizes gerais para o exercício do transporte remunerado privado individual de passageiros, promovendo segurança jurídica, equilíbrio concorrencial e melhores condições de trabalho para os profissionais autônomos que atuam nesse setor.

O transporte por aplicativo é hoje elemento estruturante da mobilidade urbana contemporânea, pois amplia a oferta de transporte, reduz custos ao consumidor e gera oportunidades de renda em larga escala. Ao incluir parâmetros mínimos de segurança, rastreamento e cadastro de usuários, a proposição fortalece a integração dos serviços digitais à Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), ampliando o papel do transporte individual por aplicativo como componente complementar ao transporte público coletivo.

As proposições preocupam-se em aprimorar o equilíbrio entre liberdade econômica e proteção mínima ao prestador do serviço. Ao assegurar transparência na relação contratual, limitação de taxas, acesso a canais de ouvidoria e mecanismos de segurança, o texto promove condições mais dignas na prestação dos serviços, sem descaracterizar a autonomia desses profissionais.



Não obstante a nossa concordância com o mérito das matérias, alguns dispositivos extrapolam a natureza autônoma da relação entre prestador e plataforma, impondo encargos que configuram características típicas de vínculo empregatício ou criam ônus excessivos às empresas operadoras.

Para evitar conflitos jurídicos e preservar o equilíbrio econômico da atividade, estamos propondo substitutivo no qual mantemos a coerência sistêmica das propostas e asseguramos que a futura lei sirva como marco regulatório realista e compatível com as diretrizes da mobilidade urbana.

Com relação à isenção tributária para aquisição de veículos, entendemos que ela visa colocar em condições de igualdade os motoristas de aplicativo e os motoristas de táxi. Embora nosso entendimento seja o de que não são serviços da mesma natureza, visto que os serviços de táxi são outorgados pelo poder público, não nos opomos a que os veículos sejam adquiridos a preços mais baixos por motoristas de aplicativo. Certamente a medida diminuirá os custos da prestação de serviço e poderá contribuir para reduzir o valor das viagens, favorecendo tanto os motoristas como os usuários do serviço. Para evitar a fruição do benefício por motoristas que estejam exercendo temporariamente a atividade de motorista de aplicativo, estamos limitando a isenção do IPI para os profissionais que exerçam, comprovadamente, pelo período mínimo de dois anos, essa atividade profissional.

Pelo mesmo motivo, somos favoráveis à Emenda nº 1, que tem o propósito de conferir isenção de IOF aos motoristas de aplicativo nas operações de financiamento para aquisição de veículos e de seus seguros. Ressaltamos que a Comissão de Finanças e Tributação irá analisar a adequação financeira ou orçamentária das medidas.

Por essas razões, no que cabe a esta Comissão analisar, somos pela APROVAÇÃO do PL nº 4.768, de 2020, e do PL nº 1.390, de 2024, e da Emenda nº 1 apresentada nesta Comissão, na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2026.



2023-18988

Deputado HILDO ROCHA
Relator

5

Apresentação: 27/05/2026 16:34:05.983 - CDU
PRL 2 CDU => PL 4768/2020

PRL n.2



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD261885845600>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hildo Rocha



* CD 261885845600 *

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

SUSBTITUTIVO AOS PROJETOS DE LEI Nº 4.768, DE 2020, E Nº 1.390, DE 2024.

Altera a Lei nº 12.587, de 2012, para estabelecer diretrizes para a prestação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, a Lei nº 8.989, de 1995, para instituir isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI –, na aquisição de automóveis por motoristas que prestem esse serviço, e a Lei nº 8.383, de 1991, para instituir isenção do Imposto sobre Operações Financeiras – IOF –, nas operações de financiamento para a aquisição de automóveis destinados a esse serviço.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para estabelecer diretriz para a prestação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, 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 esse serviço, e a Lei nº 8.383, de 1991, para instituir isenção do Imposto sobre Operações Financeiras – IOF –, nas operações de financiamento para a aquisição de automóveis destinados a esse serviço.

Art. 2º O parágrafo único do art. 11-A da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso:

“Art. 11-A 11-
A.”

Parágrafo único
.....

.



IV – limitação do percentual cobrado pelas empresas sobre o valor das viagens realizadas pelos motoristas em, no máximo, 10% (dez por cento);

V – previsão de aviso prévio aos motoristas, referente à sua exclusão do aplicativo ou plataforma, garantido o devido direito à ampla defesa e ao contraditório;

VI – obrigatoriedade de informação ao motorista, antes do início de qualquer viagem, sobre a localização exata de seu destino;

VII – proibição da exclusão de motoristas com base na taxa de aceitação de viagens;

VIII – previsão de pagamento ao motorista de taxa de cancelamento de corrida, quando este chegar ao local de embarque solicitado e o passageiro não comparecer ao local em até 5 (cinco) minutos;

IX – exigência de documento com foto e comprovante de residência para cadastramento dos passageiros pelas empresas, bem como uso de aplicativo de reconhecimento facial para solicitação de viagem;

X – exigência de instalação, no veículo, de dispositivo de rastreamento e monitoramento via satélite, com tecnologia sistema de posicionamento global – GPS, e de dispositivo eletrônico de segurança – botão do pânico.

XI – disponibilização de canal de comunicação direta com os motoristas para recebimento de reclamações, sugestões e dúvidas decorrentes da prestação de serviço, bem como para recebimento e resposta a eventuais recursos administrativos;

XII – disponibilização de cursos de capacitação para o prestador de serviços sobre os riscos inerentes à profissão e medidas de prevenção de sinistros.” (NR)

Art. 3º O caput art. 72 da Lei nº 8.383, de 1991, passa a vigorar acrescido do inciso VI, com a seguinte redação:

“Art.
72.

.....

.

VI – motoristas profissionais que exerçam, comprovadamente, pelo período mínimo de dois anos, atividade de condutor autônomo de passageiros e que destinem o automóvel adquirido à utilização na forma prevista no inciso X do art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012;

.....

.



§ 4º A isenção de que trata o caput deste artigo, estende-se também às operações de aquisição de seguros relativos aos veículos adquiridos.” (NR)

Art. 4º O caput do art. 1º da Lei nº 8.989, de 1995, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VI:

"Art.

1º

.....

.

VI – motoristas profissionais que exerçam, comprovadamente, pelo período mínimo de dois anos, atividade de condutor autônomo de passageiros e que destinem o automóvel adquirido à utilização na forma prevista no inciso X do art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012;

..... "

(NR)

Art. 54º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2026.

Deputado HILDO ROCHA
Relator

2023-18988

