



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete da Senadora **ANA PAULA LOBATO**

**PARECER N° , DE 2023**

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS, sobre o Projeto de Lei nº 4.437, de 2019, do Senador Siqueira Campos, que *altera as Leis nº 8.383, de 30 de dezembro de 1991, nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, e nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para estender os benefícios tributários e de mobilidade urbana vigentes em favor de taxistas aos motoristas de transporte remunerado privado individual de passageiros cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.*

Relatora: Senadora **ANA PAULA LOBATO**

**I – RELATÓRIO**

O Projeto de Lei (PL) nº 4.437, de 2019, de autoria do Senador Siqueira Campos, propõe três alterações no ordenamento jurídico brasileiro, todas com o objetivo de estender aos motoristas de transporte remunerado privado individual de passageiros cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, como o “UBER” e a “99”, por exemplo, os benefícios tributários e de mobilidade urbana vigentes em favor de taxistas.

Em seu primeiro artigo, o PL acrescenta o inciso VI ao art. 72 da Lei nº 8.383, de 30 de dezembro de 1991, para isentar do **IOF** (Imposto sobre Operações de Crédito, Câmbio e Seguro, ou relativas a Títulos ou Valores Mobiliários) as operações de financiamento para a aquisição de automóveis de passageiros fabricados no território nacional de até 127 HP (cento e vinte e sete *horse-power*) de potência bruta, segundo a classificação normativa da *Society of Automotive Engineers* (SAE), e os veículos híbridos e elétricos, quando adquiridos por motoristas que exerçam comprovadamente em veículo de sua propriedade a atividade de transporte remunerado privado individual de





**SENADO FEDERAL**  
Gabinete da Senadora **ANA PAULA LOBATO**

passageiros, desde que estejam previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede há, no mínimo, dois anos.

No segundo artigo, o PL acrescenta o inciso VI ao art. 1º da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, para isentar do **IPI** (Imposto sobre Produtos Industrializados) a aquisição de automóveis de passageiros de fabricação nacional, equipados com motor de cilindrada não superior a 2.000 cm<sup>3</sup> (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 pelos mesmos motoristas do artigo anterior.

A última alteração na legislação ocorre com o art. 3º, que estabelece nova diretriz para a Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012. O PL acresce o art. 11-C na mencionada Lei com vistas a estabelecer que as vagas em estacionamentos públicos e privados e o trânsito em vias especiais destinadas ao táxi poderão ser utilizadas por veículos de transporte remunerado privado individual de passageiros.

O último artigo do PL prevê que a lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Na justificação, o autor do PL ressalta que o serviço de transporte realizado por motoristas cadastrados nos aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede é uma realidade irrevogável. Destaca, ainda, que a utilização dessas plataformas por taxistas é cada vez mais comum, os quais, devido aos benefícios tributários específicos previstos na legislação para a categoria, gozam de vantagem competitiva indevida em relação aos outros motoristas que não são registrados como taxistas. Termina afirmando que tal situação de tratamento diferenciado afronta o princípio constitucional da isonomia.

Não foram apresentadas emendas. O PL será posteriormente apreciado pela Comissão de Assuntos Econômicos em decisão terminativa.





**SENADO FEDERAL**  
Gabinete da Senadora **ANA PAULA LOBATO**

## **II – ANÁLISE**

Compete à Comissão de Assuntos Sociais, segundo o art. 100, I, do Regimento Interno do Senado, opinar sobre proposições que digam respeito às condições para o exercício de profissões e assuntos correlatos.

Entendemos que é meritória a proposição do eminente Senador, na parte em que estende aos motoristas cadastrados nas plataformas de serviços de transporte os benefícios tributários relativos ao IOF e ao IPI que hoje gozam os taxistas. De fato, o serviço de transporte realizado pelos motoristas cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede tornou-se um dos mais importantes serviços de mobilidade pública em nosso país. Milhões de brasileiros, hoje, utilizam esse serviço devido a sua comodidade, segurança e baixo custo, o que contribui para a redução do número de veículos em circulação e para a diminuição da poluição urbana.

Recente pesquisa realizada pelo Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (Cebrap) e pela Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (Amobitec) revela que no Brasil há 1.660.023 pessoas trabalhando como motoristas ou entregadores de aplicativos. Desse total, aproximadamente 1,27 milhão são motoristas de aplicativos. A pesquisa identificou que 63% dos motoristas trabalham exclusivamente nesse serviço de transporte. Os outros 37% utilizam essa atividade como complementação de renda. Além disso, a pesquisa identificou que a renda líquida mensal dos motoristas varia entre R\$ 2.925,00 e R\$ 4.756,00.

Esses profissionais possuem diversos gastos mensais para manter a atividade, tais como manutenção de seus veículos, seguro, financiamento, combustível. Qualquer incidente pode consumir todo o resultado líquido de vários meses de trabalho. A tributação a que estão sujeitos agrava esse cenário de altos custos para a atividade.

Na aquisição dos veículos nacionais incidem dois impostos federais: o IOF e o IPI. Esses custos tributários são, na prática, suportados pelos motoristas, o que encarece o preço dos veículos, reduzindo sua margem líquida. Em sentido contrário, os taxistas possuem isenção de ambos os tributos quando adquirem veículos com determinadas características previstas, respectivamente, nas Leis nº 8.383, de 1991, e nº 8.989, de 1995. Essas leis, à





**SENADO FEDERAL**  
Gabinete da Senadora **ANA PAULA LOBATO**

época, asseguraram esse tratamento beneficiado aos taxistas por entenderem o relevante papel social que essa atividade desenvolvia no quesito de mobilidade urbana.

Passados vários anos, a realidade mudou, e o transporte mediado por aplicativos assumiu um relevante papel na economia. Contudo, as empresas de táxi não ficaram paradas diante dessa nova concorrência e passaram a incorporar as mesmas tecnologias das empresas de aplicativos, passando a oferecer os serviços, também, por meio eletrônico. Estudos recentes reforçam a tendência de retomada dos serviços de táxi pelos brasileiros.

Temos, então, no contexto atual, o mesmo serviço sendo prestado por taxistas e motoristas autônomos, contudo com tratamentos tributários distintos. Isso desrespeita o princípio constitucional da isonomia tributária que propugna que é vedado aos entes federados instituir tratamento desigual entre contribuintes que se encontrem em situação equivalente, proibida qualquer distinção em razão de ocupação profissional (art. 150, II da Constituição Federal).

Para assegurar o respeito aos princípios da liberdade econômica e da justa concorrência, faz-se necessário estender aos motoristas autônomos cadastrados nas plataformas de serviços de transporte os mesmos benefícios tributários relativos ao IOF e ao IPI já gozados pelos taxistas há vários anos.

Importante destacar, ainda nesse contexto, que a exigência fixada pelo autor da proposição, no sentido de condicionar o gozo do benefício ao prévio cadastramento nas plataformas há, no mínimo, dois anos dificultará a fruição indevida das isenções. Sem esse pré-requisito, seria esperado que várias pessoas se cadastrassem nas plataformas somente para gozar o benefício de isenção, mesmo não trabalhando efetivamente nessa atividade.

Contudo, entendemos que o art. 3º deste PL, que pretende estender aos motoristas de aplicativos o direito de utilizarem as vagas em estacionamentos públicos e privados e as vias de trânsito especiais destinados aos táxis, apesar de sua nobre intenção, é de difícil execução, haja vista que os veículos utilizados para a prestação do serviço de transporte por aplicativo não possuem identificação na pintura, tampouco possuem placas especiais, o que dificultaria a identificação pelos órgãos de trânsito que fiscalizam o exercício





**SENADO FEDERAL**  
Gabinete da Senadora **ANA PAULA LOBATO**

desse direito. Ademais, tal previsão poderia incentivar o uso indevido desses estacionamentos e vias especiais por motoristas que não prestam os serviços de que trata o PL.

**III – VOTO**

Diante do exposto, opinamos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 4.437, de 2019, com a seguinte emenda:

**EMENDA N° – CAS**

Suprima-se o art. 3º do Projeto de Lei nº 4.437, de 2019, e renumere-se o art. 4º.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relatora



ic2023-12676

Assinado eletronicamente, por Sen. Ana Paula Lobato

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8550633538>