



SENADO FEDERAL

SF/25975.424489-65

PARECER N° , DE 2025

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS, sobre o Projeto de Lei nº 759, de 2022, do Senador Zequinha Marinho, que *altera a Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, para estender a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para a aquisição de veículos para uso profissional por motoristas de aplicativos (de transporte remunerado privado individual de passageiros), mototaxistas e motoboys;* e o Projeto de Lei nº 3.743, de 2023, do Senador Cleitinho, que *altera 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.*

Relatora: Senadora **DAMARES ALVES**

I – RELATÓRIO

Vêm ao exame desta Comissão de Assuntos Sociais (CAS) o Projeto de Lei nº 759, de 2022, do Senador Zequinha Marinho, que *altera a Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, para estender a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para a aquisição de veículos para uso profissional por motoristas de aplicativos (de transporte remunerado privado individual de passageiros), mototaxistas e motoboys,* e o Projeto de Lei nº 3.743, de 2023, do Senador Cleitinho, que *altera a Lei nº 8.989, de 1995, para instituir isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI*





SENADO FEDERAL

- , na aquisição de automóveis por motoristas que prestem esse serviço.

O PL nº 759, de 2022, em seu art. 1º, amplia o regime de isenção do IPI para abranger, além dos automóveis de passeio, as motocicletas e motonetas de fabricação nacional com motor de cilindrada não superior a 250 cm³. Acresce ao rol de beneficiários da isenção do *caput* os profissionais de motofrete e os motoristas de aplicativo que exerçam transporte remunerado privado individual de passageiros. Insere o § 8º, que estende a isenção de IPI aos equipamentos de segurança previstos no art. 139-A do Código de Trânsito Brasileiro. No art. 4º, inciso II, estende a manutenção do crédito do IPI no desembarque aduaneiro a motocicletas com origem em países do Mercosul, assim como já ocorre com os automóveis. Altera ainda o art. 7º, de forma a prever a esses profissionais o direito da transferência do desconto em caso de falecimento ou incapacitação, como já ocorre com os taxistas. Por fim, o art. 2º estabelece vigência da lei na data de sua publicação.

Já o PL nº 3.743, de 2023, em seu art. 1º, amplia o rol de beneficiários da isenção do IPI para incluir os motoristas profissionais que comprovem ter realizado mais de 10.000 corridas e mais de 5 anos de atuação como condutores autônomos de passageiros, desde que destinem o automóvel à categoria de aluguel.

Nas justificações, ambos os autores apontam que se propõem a eliminar uma distinção tributária injusta que favorece taxistas em detrimento de outros profissionais de transporte.

O Projeto de Lei nº 759, de 2022, foi recebido pelo Plenário em 30 de março de 2022 e foi distribuído inicialmente para análise nesta Comissão. Em 08 de agosto de 2023, foi determinada a tramitação conjunta daquela matéria com o Projeto de Lei nº 3.743, de 2023, nos termos do art. 48, § 1º, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF). Após a análise pela Comissão de Assuntos Sociais, a Comissão de Assuntos Econômicos decidirá sobre as matérias, em apreciação terminativa.





SENADO FEDERAL

SF/25975.42489-65

II – ANÁLISE

Conforme o art. 100 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Assuntos Sociais apreciar matérias relativas às condições de exercício de profissões. Os projetos ora examinados tratam, justamente, do principal instrumento de trabalho de motoristas de aplicativo, mototaxistas e entregadores, razão pela qual a análise deste colegiado se impõe.

Quanto à constitucionalidade, o Imposto sobre Produtos Industrializados é de competência federal, nos termos do art. 153, IV da Constituição Federal. Além disso, a proposição não está contida no rol de matérias de iniciativa privativa do Presidente da República, cabendo, portanto, iniciativa parlamentar. Quanto à juridicidade, as matérias estão em consonância com o ordenamento jurídico nacional, inclusive no que concerne à técnica legislativa, tendo em vista que o texto dos projetos se encontra igualmente de acordo com as normas estabelecidas pela Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que *dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis*.

Quanto ao mérito, primeiramente, a ampliação da isenção do IPI a essas categorias corrige injustiça tributária: tais profissionais prestam serviços de transporte de forma análoga aos taxistas, que já são beneficiados. Manter essa distinção fiscal significa uma injustiça para contribuintes que exercem atividades similares, mas estão sujeitos a tratamento tributário distinto. Assim, ao equiparar o tratamento tributário, a proposta concretiza o princípio constitucional da isonomia.

Em segundo lugar, a redução dos tributos sobre o veículo de trabalho favorece a modernização da frota e garante maior proteção a condutores, entregadores, usuários dos serviços de transporte e aos demais cidadãos. Carros e motocicletas de modelos mais recentes dispõem de sistemas de segurança mais avançados e têm menor risco de falha mecânica, propiciando às famílias brasileiras maior confiança de que seus familiares retornarão ao lar com segurança. A medida, portanto, valoriza a vida e reforça o direito social ao transporte.





SENADO FEDERAL

Cumpre ainda destacar que, durante a pandemia, o transporte por aplicativo e o serviço de entrega em motocicleta funcionaram como um verdadeiro colchão social. A flexibilidade para ingressar na atividade – bastando dispor de um veículo – permitiu a milhares de trabalhadores recompor a renda perdida em setores paralisados. O encarecimento dos automóveis e das motocicletas ameaça essa porta de entrada de baixo custo ao mercado de trabalho: quanto mais alto o investimento inicial exigido, menos atrativa se torna essa alternativa. A isenção do IPI tem o efeito de fomentar essa flexibilidade, garantindo emprego e renda digna a chefes de família que encontram nesse ofício um meio imediato de sustento honesto.

Por fim, quanto aos critérios de comprovação do exercício profissional para obtenção do benefício, a própria redação do art. 1º da Lei 8.989, de 1995 – mantida pelas proposições – já exige comprovação da atividade. Assim, cabe à regulamentação detalhar os documentos e prazos exigidos, à semelhança do que ocorre hoje com os taxistas. É desnecessária, portanto, a inclusão legal de requisitos específicos quanto ao tempo de serviço ou número de corridas, como proposto no PL nº 3.743, de 2023.

Mesmo reconhecendo o valor e a importância do PL nº 3.743, de 2023, somos levados a declarar a sua prejudicialidade, pela precedência que deve ser dada ao projeto de lei mais antigo, quando em tramitação conjunta, conforme dispõe o art. 260, inciso II, alínea b, do RISF.

A Nota Técnica de Impacto Orçamentário e Financeiro nº 73/2024, da Consultoria de Orçamentos, Fiscalização e Controle (CONORF), apresenta as seguintes estimativas:

Estimativas do impacto orçamentário e financeiro do PL nº 759/2022	
2025 (set/dez)	R\$ 973,94 milhões
2026	R\$ 3.109,20 milhões
2027	R\$ 3.298,24 milhões
2028	R\$ 3.498,78 milhões





SENADO FEDERAL

III – VOTO

Pelo exposto, voto pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 759, de 2022, e pela **declaração de prejudicialidade** do Projeto de Lei nº 3.743, de 2023.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relatora