

## **PARECER Nº       , DE 2011**

Da COMISSÃO DE DIREITOS HUMANOS E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 164, de 2011, do Senador Acir Gurgacz, que “altera as Leis nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, que *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*, e nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para instituir contrapartidas para a isenção de Imposto sobre Produtos Industrializados na aquisição de táxis e determinar sua padronização visual”.

RELATOR: Senador **WELLINGTON DIAS**

### **I – RELATÓRIO**

Submete-se ao exame desta Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa o Projeto de Lei do Senado nº 164, de 2011, de autoria do Senador Acir Gurgacz, que objetiva instituir contrapartidas para a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) na aquisição de táxis e determinar sua padronização visual.

Para tanto, são promovidas alterações na Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, que “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”, e na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro”.

Em relação à primeira norma legal, a proposição acrescenta dispositivo no sentido de determinar que, para fruir a isenção prevista na lei vigente, os automóveis destinados ao serviço de transporte autônomo de passageiros devem contar com diversos equipamentos de segurança e conforto, especificados na lei proposta.

No tocante ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB), o projeto acrescenta a exigência de “padronização visual” àquelas a serem determinadas pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração dos serviços de transporte individual ou coletivo de passageiros, hoje referentes apenas às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto.

Argumenta o autor da iniciativa que ao benefício concedido aos condutores de táxi por meio da desoneração fiscal deveriam corresponder “serviços melhores e mais seguros para a população”.

A matéria foi distribuída às Comissões de Direitos Humanos e Legislação Participativa (CDH); de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ); e de Assuntos Econômicos (CAE), cabendo à última a decisão terminativa.

Não foram oferecidas emendas.

## **II – ANÁLISE**

Nos termos do art. 102-E do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à CDH opinar sobre a matéria em pauta, cabendo-lhe, no caso presente, o exame de mérito.

De fato, como pretende enfatizar o autor do projeto, parece justo que a isenção do IPI instituída em favor, entre outros casos, dos motoristas de táxis, seja correspondida pela qualificação dos serviços prestados em favor dos usuários.

Ocorre, contudo, que as exigências impostas nesse sentido, quais sejam as de que, para fruírem o benefício, os respectivos veículos disponham, nomeadamente, de “quatro portas, capacidade mínima do porta-malas de 450 litros, freios com dispositivo antitravamento (ABS), equipamento suplementar de retenção (*airbag*) frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro, sistema de navegação (GPS), ar-condicionado e alças de apoio para

todos os passageiros”, parecem excessivas, podendo afetar negativamente uma grande parcela dos profissionais do setor.

Ademais, parte dos equipamentos previstos, como, por exemplo, o ABS e o *airbag*, passarão a ser obrigatórios na fabricação de todos os veículos automotores a partir de 2014.

De outra parte, importa observar que, sendo o serviço de transporte urbano de passageiros sujeito à titularidade municipal, não pode a lei federal adentrar o território normativo dos entes locais, circunstância que poderia, em tese, ensejar a inconstitucionalidade da proposição.

Desse modo, sem prejuízo de compartilharmos as preocupações do autor do projeto relativamente à necessidade de crescente qualificação dos serviços de táxi, entendemos que o PLS nº 164, de 2011, deve ter suas disposições limitadas à alteração proposta para o CTB. Resguarda-se, assim, a competência dos municípios, estabelecida na Constituição Federal, para organizar e prestar, direta ou indiretamente, os serviços locais de transporte individual ou coletivo de passageiros, devendo estabelecer os requisitos de segurança, higiene e conforto a serem atendidos.

### III – VOTO

Em face do exposto, voto pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 164, de 2011, com as seguintes emendas:

#### EMENDA Nº — CDH

Dê-se à ementa do Projeto de Lei do Senado nº 164, de 2011, a seguinte redação:

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o *Código de Trânsito Brasileiro*, para determinar a padronização visual dos veículos destinados ao transporte autônomo de passageiros (táxis).

**EMENDA Nº — CDH**

Suprima-se o art. 1º do Projeto de Lei do Senado nº 164, de 2011, renumerando-se os dispositivos subsequentes.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator