SF/26690.96784-52 (LexEdit*)

CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1399/2026
(à MPV 1399/2026)

Dê-se às linhas respectivas dos anexos I, II e III da Medida Provisória nº 1.399, de 2026, a seguinte redação:

"ANEXO I

ALÍQUOTAS-BASE PREVISTAS PARA OS VEÍCULOS

Descrição	Alíquota-base (%)
Veículos classificados na posição 87.03 da NCM/SH	3,15
Veículos classificados nas posições 8704.21, 8704.31 e nos códigos 8704.41.00, 8704.51.00, 8704.60.00 e 8704.90.00 da NCM/SH	1,95

.....

ANEXO II

AJUSTES DE ALÍQUOTAS PREVISTOS PARA OS VEÍCULOS CLASSIFICADOS NA POSIÇÃO 87.03 DA NCM/SH

Critério 1: Fonte de energia e tecnologia de propulsão	Ajuste de alíquota (pontos percentuais)
.....	
Híbrido recarregável gasolina	+1,0
Híbrido completo gasolina	+1,5
Híbrido leve gasolina	+2,25
Híbrido recarregável *diesel*	+1,5
Híbrido completo *diesel*	+2,0
Híbrido leve *diesel*	+2,75
Gasolina	+3,25
Diesel	+6,0

SF/26690.96784-52 (LexEdit*)

.....

ANEXO III

AJUSTES DE ALÍQUOTAS PREVISTOS PARA OS VEÍCULOS CLASSIFICADOS NAS POSIÇÕES 8704.21, 8704.31 E NOS CÓDIGOS 8704.41.00, 8704.51.00, 8704.60.00 e 8704.90.00 DA NCM/SH

Critério 1: Fonte de energia e tecnologia de propulsão	Ajuste de alíquota (pontos percentuais)
.....	.....
Híbrido recarregável gasolina	+0,25
Híbrido completo gasolina	+0,5
Híbrido leve gasolina	+0,88
Híbrido recarregável *diesel*	+0,5
Híbrido completo *diesel*	+0,75
Híbrido leve *diesel*	+1,0
Gasolina	+1,13
Diesel	+1,25

....."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca promover ajuste prudencial nas alíquotas do Imposto Seletivo incidentes sobre veículos movidos a gasolina e a diesel, preservando os objetivos de longo prazo da política de descarbonização sem desconsiderar as condições econômicas e produtivas atuais do País.

A própria Medida Provisória nº 1.399, de 2026, ao instituir um Regime de Implementação Gradual para o Imposto Seletivo, reconhece expressamente a natureza transitória do momento vivenciado pela economia brasileira e a necessidade de assegurar estabilidade regulatória, segurança jurídica e adaptação progressiva dos agentes econômicos às novas diretrizes tributárias e ambientais. A opção legislativa por um Regime de Implementação Gradual e pelo envio de novo projeto de lei até 31 de maio de 2027, para estabelecimento das alíquotas aplicáveis a partir de 2028, evidencia que os parâmetros inicialmente fixados não devem ser compreendidos como definitivos, especialmente enquanto ainda se encontra em curso o processo de observação dos impactos concretos do novo modelo sobre consumidores, empresas e cadeias produtivas.

SF/26690.96784-52 (LexEdit*)

No caso dos veículos movidos a gasolina e a diesel, é importante considerar que tais bens continuam desempenhando papel relevante na mobilidade de pessoas, no transporte de mercadorias, na prestação de serviços e no funcionamento de diversas cadeias produtivas. Os custos associados à sua aquisição e utilização são frequentemente repassados aos preços de bens e serviços ao longo de múltiplos segmentos da economia, alcançando desde atividades industriais e agrícolas até o comércio e a logística. A imposição de elevações tributárias excessivamente aceleradas durante o período de transição pode resultar em efeitos secundários indesejados, com repercussões inflacionárias que afetam empresas, trabalhadores e consumidores.

A experiência internacional indica que processos de descarbonização são mais bem-sucedidos quando combinam sinalização de preços adequada com gradualismo regulatório e previsibilidade para os investimentos. Quando a tributação ambiental produz aumentos abruptos de custos em setores ainda dependentes de tecnologias de transição, há risco de geração de externalidades econômicas negativas, como pressões inflacionárias, redução da competitividade de determinados segmentos produtivos e encarecimento de serviços essenciais. Em tais circunstâncias, os custos econômicos e sociais da medida podem ser mais danosos do que aqueles que se pretende mitigar por meio da internalização de externalidades ambientais.

A emenda ora proposta não suprime nem descaracteriza os mecanismos de diferenciação ambiental previstos na medida provisória. Permanecem preservados os critérios relacionados à fonte de energia e propulsão, à eficiência energética, à potência do veículo, à reciclabilidade e aos requisitos de segurança. Mantém-se, portanto, a lógica segundo a qual veículos de menor impacto ambiental tendem a suportar carga tributária inferior àquela incidente sobre tecnologias mais emissoras.

Dessa forma, a emenda preserva os princípios de proporcionalidade, razoabilidade e segurança econômica que inspiram o próprio regime de implementação gradual previsto na medida provisória, contribuindo para uma transição ambientalmente responsável e economicamente sustentável.

Sala da comissão, 10 de novembro de 2026.

Senador Carlos Portinho
(PL - RJ)
Senador