CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 01399/2026
(à MPV 1399/2026)

Acrescentem-se inciso V ao *caput* do art. 4º e §§ 2º a 5º ao art. 4º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

"Art. 4º .....

.....

V – veículos adquiridos por motorista profissional que exerça, comprovadamente, em veículo de sua propriedade, a atividade de transporte remunerado privado individual de passageiros de que trata o inciso X do art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

.....

§ 2º A redução de que trata o inciso V do caput depende de prévio reconhecimento do direito pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil, mediante verificação do cumprimento cumulativo dos seguintes requisitos:

I – exercício habitual e efetivo da atividade nos doze meses anteriores ao pedido, comprovado por informações prestadas pelas empresas operadoras de aplicativo ou plataformas de intermediação, vedada a comprovação exclusivamente por declaração do interessado;

II – posse de Carteira Nacional de Habilitação com a informação de que exerce atividade remunerada, nos termos do inciso I do art. 11-B da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012;

III – inscrição no Regime Geral de Previdência Social como contribuinte individual ou microempreendedor individual;

IV – preço de venda ao consumidor do veículo, incluídos os tributos incidentes, não superior a R$ 120.000,00 (cento e vinte mil reais), ou a R$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais) no caso de veículo elétrico ou híbrido flex-fuel ou a etanol, conforme as definições de tecnologia de propulsão referidas no art. 3º, § 2º, inciso II, alínea "a"; e

V – inexistência de utilização do benefício nos dois anos anteriores.

§ 3º O beneficiado deverá manter o veículo em seu nome e em uso habitual na atividade pelo prazo de dois anos contado da aquisição.

LexEdit
CD266129412100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266129412100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Domingos Neto

§ 4º O regulamento definirá os critérios de habitualidade de que tratam o inciso I do § 2º e o § 3º, bem como a forma de prestação das informações pelas empresas operadoras de aplicativo e plataformas de intermediação.

§ 5º O descumprimento do disposto no § 3º, a alienação do veículo antes de dois anos da aquisição a pessoa que não satisfaça as condições deste artigo ou a sua utilização em finalidade diversa sujeitam o adquirente ao recolhimento do IS que deixou de ser pago, com os acréscimos legais, sem prejuízo das penalidades cabíveis."

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

O art. 4º, inciso I, da Medida Provisória reduz a zero o Imposto Seletivo (IS) sobre veículos adquiridos por taxistas, reproduzindo o tratamento que o IPI concede há três décadas (Lei nº 8.989, de 1995). Esse tratamento existe porque, para o taxista, o automóvel não é bem de consumo, mas instrumento de trabalho.

O mesmo deveria ser aplicado para o motorista de aplicativo. Desde a Lei nº 13.640, de 2018, ele exerce atividade econômica reconhecida em lei federal (o transporte remunerado privado individual de passageiros), de natureza idêntica à do serviço de táxi, qual seja o transporte individual remunerado. Ainda assim, essa importante parcela da sociedade ficou fora do benefício. São centenas de milhares de trabalhadores, em grande parte autônomos que financiam o próprio veículo e para quem o preço do carro define a renda líquida do mês.

O Imposto Seletivo foi criado pela Emenda Constitucional nº 132, de 2023, para desestimular o consumo de bens prejudiciais à saúde ou ao meio ambiente. Não há finalidade extrafiscal em encarecer o instrumento de trabalho de quem presta serviço de mobilidade urbana. Ao contrário, a renovação da frota resulta em veículos mais seguros, mais eficientes e menos poluentes.

A emenda também estimula a renovação da frota por veículos menos poluentes. Para carros elétricos ou híbridos movidos a etanol ou flex, o teto de preço é maior, o que compensa o custo mais alto dessas tecnologias e torna a opção limpa acessível ao motorista. Por se tratar de veículos de uso intenso nas cidades, a troca contribui diretamente para a redução de emissões e da poluição urbana, em linha com a finalidade ambiental do próprio Imposto Seletivo.

Como mecanismo de segurança, a emenda impede o uso indevido do benefício. O taxista já passa por um filtro externo, a permissão municipal, instrumento que carece ao motorista de aplicativo. Por isso, não bastaria estar

LexEdit
CD266129412100
Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266129412100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Domingos Neto

cadastrado em uma plataforma, seria preciso comprovar atividade habitual e efetiva no último ano, com base em dados informados pelas próprias plataformas, e não por autodeclaração.

Adicionalmente, são exigidos a CNH com anotação de atividade remunerada e a inscrição na Previdência. O benefício não se encerra na compra do automotor, o veículo deve permanecer em uso na atividade por dois anos, e, se for revendido, deixar a atividade ou receber outra finalidade, o imposto será cobrado de volta com os acréscimos legais. Os parâmetros quantitativos de habitualidade ficam a cargo do regulamento, que poderá ajustá-los à realidade do setor sem necessidade de nova lei.

Quanto ao impacto fiscal, a medida é focalizada, com teto de preço e periodicidade limitada. Além disso, o art. 16 da própria Medida Provisória determina que a receita estimada do IS seja considerada no cálculo da alíquota de referência da CBS, o que absorve no sistema o efeito arrecadatório da emenda.

Por todo o exposto, contamos com o apoio dos nobres pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 10 de novembro de 2026.

Deputado Domingos Neto
(PSD - CE)

LexEdit
CD266129412100

Para verificar a assinatura, acesse https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD266129412100
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Domingos Neto