

COMISSÃO MISTA DESTINADA A EMITIR PARECER SOBRE A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.305, DE 2025

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.305, DE 2025

Dispõe sobre a isenção da cobrança da taxa de verificação inicial e subsequente de taxímetro.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado JOSÉ NELTO

I - RELATÓRIO

A Medida Provisória (MPV) nº 1.305, de 14 de julho de 2025, dispõe sobre a isenção da cobrança da taxa de verificação inicial e subsequente de taxímetro.

De acordo com a Exposição de Motivos (EM) nº 00011/2025 MDIC, assinada pelo Ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, o Poder Executivo justifica que a Medida Provisória visa atender demanda antiga da categoria dos taxistas e terá impacto fiscal irrelevante.

O Poder Executivo explica que os taxímetros são instrumentos de medição regulamentados que devem ser submetidos a controle metrológico legal pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro), através da Rede Brasileira de Metrologia Legal e Qualidade (RBMLQ-I), para proteger o consumidor, garantir concorrência justa e assegurar a acurácia do instrumento. As verificações incluem uma verificação inicial antes da comercialização e verificações subsequentes periódicas.

Destaca que a taxa atual é de R\$ 52,18, conforme definido na Lei nº 12.249/2010, com última atualização em 2017. Argumenta que, embora



pareça pouco significativo, esse valor soma-se a diversos outros custos suportados pelos taxistas, como taxas de licença municipal, inspeção veicular, exames médicos e psicotécnico periódicos e cursos obrigatórios, além do aumento dos custos operacionais nem sempre acompanhado por atualização no valor das corridas e da crescente concorrência de novas modalidades de transporte.

Reconhecendo as dificuldades da categoria, propõe a isenção da taxa por período de 5 anos, mantendo-se a obrigatoriedade da verificação.

Quanto ao impacto orçamentário, informa que a arrecadação de 2024 foi de R\$ 8.672.498,92 e estima impacto de R\$ 8.976.036,38 em 2025, R\$ 9.290.197,66 em 2026 e R\$ 9.615.354,57 em 2027. Propõe ainda alterar a Lei nº 12.468/2011 para mudar a periodicidade da verificação obrigatória de anual para bianual em municípios com mais de 50.000 habitantes.

Para cumprimento da Lei de Responsabilidade Fiscal, indica que a renúncia será compensada com medidas tributárias de aumento de receita decorrente da Medida Provisória nº 1.303/2025, relativas ao aumento de Contribuição Social Sobre o Lucro Líquido (CSLL) e tributos sobre apostas de quota fixa.

Sobre relevância e urgência, justifica que a medida contribui para a sustentabilidade do serviço de táxi através da redução de custos operacionais, incentivando a continuidade da prestação deste serviço de interesse público e assegurando à população acesso a transporte regulamentado, seguro e acessível.

Argumenta também que a medida se alinha ao Plano Estratégico do Inmetro 2024-2027, que prevê modernização do controle metrológico legal e aprimoramento da atuação regulatória. Por fim, destaca que a medida promoverá redução direta dos custos operacionais dos taxistas, contribuindo para melhoria da renda líquida, e que será implementada modernização da regulamentação em até 12 meses, mantendo-se os mesmos níveis de qualidade e conformidade das verificações.

Em respeito ao § 1º do art. 2º da Resolução nº 1, de 2002-CN, no dia da publicação da MPV sob exame no Diário Oficial da União (14 de julho



de 2025), o seu texto foi enviado ao Congresso Nacional, acompanhado da respectiva Mensagem nº 918/2025 e de documento expondo a motivação do ato.

Perante a Comissão Mista, foram apresentadas 13 (treze) emendas à MPV nº 1.305, de 14 de julho de 2025, conforme especificação a seguir:

- **Emenda nº 001 (Dep. Luiz Carlos Hauly - PODEMOS/PR):** Acrescenta artigo à Medida Provisória para instituir, no âmbito de cada unidade da Federação, o Cadastro Estadual Unificado de Condutores de Transporte Individual Remunerado de Passageiros, com a finalidade de integrar, em plataforma digital única, os taxistas de que trata o art. 3º da Lei nº 12.468/2011 e os motoristas de transporte remunerado privado individual de passageiros, nos termos do art. 11-A da Lei nº 12.587/2012. Remete aos Municípios e ao Distrito Federal a competência para regulamentar o serviço de transporte individual remunerado de passageiros, fiscalizar as atividades dos condutores cadastrados e estabelecer os requisitos técnicos, operacionais e econômicos para a atuação local da plataforma de chamada integrada.
- **Emenda nº 002 (Dep. Aureo Ribeiro - SOLIDARIEDADE/RJ):** Suprime o parágrafo único do art. 2º da Medida Provisória, para tornar permanente a isenção das taxas de verificação inicial e subsequente de taxímetro.
- **Emenda nº 003 (Dep. Carlos Zarattini - PT/SP):** Acrescenta parágrafo único ao art. 3º da Medida Provisória para permitir que o taxista ceda os direitos decorrentes da autorização para exploração do serviço de táxi para outro taxista, inclusive por sucessão legítima, desde que o taxista, cessionário ou herdeiro, preencha os requisitos previstos na legislação local; acrescenta artigo à Medida Provisória para



garantir aos associados de sociedades cooperativas de taxistas a cessão de direitos à exploração do serviço de táxi juntamente com a transferência patrimonial referente à quota-parte do capital social da cooperativa, mediante anuência do poder público local e cumprimento de requisitos definidos em lei municipal ou distrital; e acrescenta artigo à Medida Provisória para incluir o inciso IV no art. 18 da Lei nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para incluir, entre as atribuições dos Municípios, a definição dos requisitos para a cessão dos direitos à exploração dos serviços de táxi.

- **Emenda nº 004 (Sen. Ciro Nogueira - PP/PI):** Altera a redação do inciso II do art. 3º da Lei nº 12.468/2011, que regulamenta a profissão de taxista, para permitir a realização dos cursos de capacitação exigidos para esses profissionais na modalidade à distância.
- **Emenda nº 005 (Sen. Soraya Thronicke - PODEMOS/MS):** Acrescenta dispositivos à Medida Provisória para autorizar o uso de aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede para intermediar a contratação, por demanda compartilhada, de viagem coletiva interestadual ou internacional de passageiros, mediante diretrizes, finalidades e obrigações específicas, vedada a restrição da competição nos mercados operados sob regime de monopólio ou oligopólio e o impedimento à criação de novas rotas; e para promover as seguintes alterações na Lei nº 10.233/2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre: i) alteração da redação da alínea "a" do inciso V do art. 13 para permitir o rateio dos custos, no caso do compartilhamento do frete, nas outorgas sob a forma de autorização da prestação não regular de serviços de



transporte terrestre coletivo de passageiros; ii) acréscimo de artigo para considerar clandestino o serviço prestado sem concessão, permissão ou autorização da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); e iii) acréscimo de artigo para autorizar o transporte remunerado de passageiros para viagens compartilhadas de ida ou ida e volta por meio de plataformas digitais com usuários cadastrados, prestado por pessoa jurídica autorizada pela ANTT.

- **Emenda nº 006 (Sen. Soraya Thronicke - PODEMOS/MS):** Acrescenta dispositivos à Medida Provisória para promover as seguintes alterações na Lei nº 11.771/2008, que dispõe sobre a Política Nacional de Turismo: i) acrescentar o inciso V ao art. 28 para incluir a modalidade de circuito turístico entre as atividades das empresas transportadoras turísticas, definida como aquela caracterizada por itinerários intermunicipais ou interestaduais entre cidades ou regiões de interesse turístico, em trecho apenas de ida ou apenas de volta, com liberdade de parada ou escalas, mediante remuneração, fracionado ou não entre os usuários; ii) acrescentar o inciso III ao art. 29 para dispor sobre os itinerários que compõem os circuitos turísticos; iii) acrescentar o art. 29-A para também considerar transportadora turística a empresa que utiliza veículo próprio ou de terceiros para o transporte remunerado de passageiros para realização de viagens compartilhadas solicitada exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, obrigando-as a manter seguro de responsabilidade civil, a observar os requisitos de segurança e higiene estabelecidos pelas autoridades, e a comunicar previamente à ANTT por meio eletrônico antes do início de cada viagem.



- **Emenda nº 007 (Dep. Dagoberto Nogueira - PSDB/MS):** Acrescenta artigo à Medida Provisória para acrescentar artigo à Lei nº 12.468/2011, que regulamenta a profissão de taxista, para instituir o Dia Nacional do Taxista, a ser celebrado, anualmente, no dia 26 de agosto, data alusiva à sanção dessa Lei, com o objetivo de valorizar o papel dos taxistas na mobilidade urbana, no transporte seguro de passageiros e no desenvolvimento econômico e social das cidades brasileiras.
- **Emenda nº 008 (Dep. Pedro Uczai - PT/SC):** Acrescenta dispositivo à Medida Provisória para acrescentar os incisos IX e X ao § 1º do art. 21 da Lei nº 11.771/2008, que dispõe sobre a Política Nacional de Turismo, para incluir entre os prestadores de serviços turísticos que podem ser cadastrados no Ministério do Turismo os taxistas regularmente inscritos nos municípios e as cooperativas de táxis.
- **Emenda nº 009 (Dep. Pedro Uczai - PT/SC):** Acrescenta parágrafo único ao art. 3º da Medida Provisória para permitir que o taxista ceda os direitos decorrentes da autorização para exploração do serviço de táxi para outro taxista, inclusive por sucessão legítima, desde que o taxista, cessionário ou herdeiro, preencha os requisitos previstos na legislação local; acrescenta artigo à Medida Provisória para garantir aos associados de sociedades cooperativas de taxistas a cessão de direitos à exploração do serviço de táxi juntamente com a transferência patrimonial referente à quota-parte do capital social da cooperativa, mediante anuência do poder público local e cumprimento de requisitos definidos em lei municipal ou distrital; e acrescenta artigo à Medida Provisória para incluir o inciso IV no art. 18 da Lei nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para incluir,



entre as atribuições dos Municípios, a definição dos requisitos para a cessão dos direitos à exploração dos serviços de táxi.

- **Emenda nº 011 (Sen. Alessandro Vieira - MDB/SE):**
Acrescenta dispositivos à Medida Provisória para autorizar o uso de aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede para intermediar a contratação, por demanda compartilhada, de viagem coletiva interestadual ou internacional de passageiros, mediante diretrizes, finalidades e obrigações específicas, vedada a restrição da competição nos mercados operados sob regime de monopólio ou oligopólio e o impedimento à criação de novas rotas; e para promover as seguintes alterações na Lei nº 10.233/2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre: i) acréscimo de artigo para considerar clandestino o serviço prestado sem concessão, permissão ou autorização da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); ii) acréscimo de artigo para autorizar o transporte remunerado de passageiros para viagens compartilhadas de ida ou ida e volta por meio de plataformas digitais com usuários cadastrados, prestado por pessoa jurídica autorizada pela ANTT; e iii) alteração da redação da alínea "a" do inciso V do art. 13 para permitir o rateio dos custos, no caso do compartilhamento do frete, nas outorgas sob a forma de autorização da prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros.
- **Emenda nº 012 (Sen. Alessandro Vieira - MDB/SE):**
Acrescenta dispositivos à Medida Provisória para promover as seguintes alterações na Lei nº 11.771/2008, que dispõe sobre a Política Nacional de Turismo: i) acrescentar o inciso V ao art. 28 para incluir a modalidade de circuito turístico entre as atividades das empresas transportadoras turísticas,



definida como aquela caracterizada por itinerários intermunicipais ou interestaduais entre cidades ou regiões de interesse turístico, em trecho apenas de ida ou apenas de volta, com liberdade de parada ou escalas, mediante remuneração, fracionado ou não entre os usuários; ii) acrescentar o inciso III ao art. 29 para dispor sobre os itinerários que compõem os circuitos turísticos; iii) acrescentar o art. 29-A para também considerar transportadora turística a empresa que utiliza veículo próprio ou de terceiros para o transporte remunerado de passageiros para realização de viagens compartilhadas solicitada exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, obrigando-as a manter seguro de responsabilidade civil, a observar os requisitos de segurança e higiene estabelecidos pelas autoridades, e a comunicar previamente à ANTT por meio eletrônico antes do início de cada viagem.

- **Emenda nº 013 (Dep. Bacelar - PV/BA):** Acrescenta dispositivos à Medida Provisória para promover as seguintes alterações na Lei nº 11.771/2008, que dispõe sobre a Política Nacional de Turismo: i) acrescentar o inciso V ao art. 28 para incluir a modalidade de circuito turístico entre as atividades das empresas transportadoras turísticas, definida como aquela caracterizada por itinerários intermunicipais ou interestaduais entre cidades ou regiões de interesse turístico, em trecho apenas de ida ou apenas de volta, com liberdade de parada ou escalas, mediante remuneração, fracionado ou não entre os usuários; ii) acrescentar o inciso III ao art. 29 para dispor sobre os itinerários que compõem os circuitos turísticos; iii) acrescentar o art. 29-A para também considerar transportadora turística a empresa que utiliza veículo



próprio ou de terceiros para o transporte remunerado de passageiros para realização de viagens compartilhadas solicitada exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, obrigando-as a manter seguro de responsabilidade civil, a observar os requisitos de segurança e higiene estabelecidos pelas autoridades, e a comunicar previamente à ANTT por meio eletrônico antes do início de cada viagem.

- **Emenda nº 014 (Dep. Bacelar - PV/BA):** Acrescenta dispositivos à Medida Provisória para autorizar o uso de aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede para intermediar a contratação, por demanda compartilhada, de viagem coletiva interestadual ou internacional de passageiros, mediante diretrizes, finalidades e obrigações específicas, vedada a restrição da competição nos mercados operados sob regime de monopólio ou oligopólio e o impedimento à criação de novas rotas; e para promover as seguintes alterações na Lei nº 10.233/2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre: i) alteração da redação da alínea "a" do inciso V do art. 13 para permitir o rateio dos custos, no caso do compartilhamento do frete, nas outorgas sob a forma de autorização da prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros; ii) acréscimo de artigo para considerar clandestino o serviço prestado sem concessão, permissão ou autorização da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); e iii) acréscimo de artigo para autorizar o transporte remunerado de passageiros para viagens compartilhadas de ida ou ida e volta por meio de plataformas digitais com usuários cadastrados, prestado por pessoa jurídica autorizada pela ANTT.



É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

II.1 – DA ADMISSIBILIDADE

II.1.1 – DO ATENDIMENTO AOS PRESSUPOSTOS CONSTITUCIONAIS DE RELEVÂNCIA E URGÊNCIA

A medida provisória em análise atende aos requisitos de relevância e urgência, previstos no art. 62, *caput*, da Constituição Federal.

Quanto à relevância da matéria, cumpre apontar que a proposta busca solucionar dificuldades econômicas enfrentadas por categoria profissional de grande importância para a mobilidade urbana no país. A isenção da taxa de verificação de taxímetros, embora de valor individual modesto, soma-se a outras despesas que oneram os profissionais, como licenças, inspeções e cursos obrigatórios. A medida, portanto, é relevante por impactar diretamente a viabilidade da atividade, buscando assegurar à população a continuidade de serviço de transporte regulamentado, seguro e acessível.

A urgência, por sua vez, justifica-se pela necessidade de oferecer resposta ao cenário de dificuldades enfrentado pelos taxistas, marcado pelo aumento acumulado dos custos operacionais e pela crescente concorrência de outras modalidades de transporte de passageiros. A concessão da isenção por meio de medida provisória garante alívio financeiro imediato, contribuindo para a melhoria da renda líquida dos profissionais e incentivando a manutenção de serviço de interesse público.

Estão presentes, portanto, os pressupostos constitucionais de relevância e urgência exigidos pelo art. 62, *caput*, da Constituição Federal.

II.1.2 – DA CONSTITUCIONALIDADE, JURIDICIDADE E TÉCNICA LEGISLATIVA



No que se refere à constitucionalidade formal, constatamos que a matéria em apreço é passível de regulamentação por medida provisória, pois não incide em nenhuma das restrições contidas no art. 62, §§ 1º e 10, e no art. 246 da Constituição Federal.

Quanto à constitucionalidade material, verificamos que a medida provisória em análise não afronta dispositivos de natureza material da Carta Magna. Ao contrário, a proposição se alinha aos princípios da valorização do trabalho e da livre iniciativa (art. 1º, IV, e art. 170), ao buscar reduzir os encargos tributários de categoria profissional e, por conseguinte, fomentar a continuidade de suas atividades econômicas. Alinha-se, ainda, ao princípio da capacidade contributiva (art. 145, § 1º, da CF/88), na medida em que reconhece a necessidade de aliviar a carga fiscal sobre profissionais que enfrentam dificuldades econômicas decorrentes do acúmulo de custos operacionais e da concorrência de novas modalidades de transporte.

No que tange às emendas apresentadas perante a Comissão Mista, não foram identificados vícios de inconstitucionalidade, quer de natureza formal ou material, que impeçam sua apreciação.

Quanto à juridicidade da matéria, entendemos que a MPV nº 1.305, de 2025, e as emendas a ela apresentadas perante a Comissão Mista são jurídicas, pois se harmonizam com o ordenamento jurídico pátrio em vigor, não violam qualquer princípio geral do Direito, além de possuírem os atributos próprios a uma norma jurídica (novidade, abstração, generalidade, imperatividade e coercibilidade).

Em relação à técnica legislativa, também não verificamos vícios na MPV e nas emendas a ela apresentadas. Os respectivos textos estão de acordo com os preceitos da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

II.1.3 – DA COMPATIBILIDADE E ADEQUAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTÁRIA

Quanto à admissibilidade financeira e orçamentária da Medida Provisória nº 1.305, de 2025, não se constata desrespeito às normas



orçamentárias e financeiras vigentes, em especial a Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), a lei do plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e a lei orçamentária da União.

A proposição implica renúncia de receita. Conforme a Exposição de Motivos nº 00011/2025 MDIC, o impacto financeiro estimado corresponde a R\$ 8.976.036,38 para 2025, R\$ 9.290.197,66 para 2026 e R\$ 9.615.354,57 para 2027. Inicialmente, o Poder Executivo indicou que essa perda de arrecadação seria compensada pelo aumento de receita previsto na Medida Provisória nº 1.303, de 2025, relativo ao incremento da alíquota da CSLL devida por instituições financeiras e aos tributos incidentes sobre apostas de quota fixa.

Ocorre que a Medida Provisória nº 1.303, de 2025, teve sua vigência encerrada em 8 de outubro de 2025, circunstância que tornou insubsistente a medida compensatória inicialmente proposta. Todavia, a ausência de compensação não representa obstáculo à continuidade da tramitação da matéria.

Com efeito, o art. 129, § 10, da Lei nº 15.080, de 30 de dezembro de 2024 (Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2025), dispensa a exigência de medidas de compensação para proposições cuja renúncia de receita tenha impacto inferior a 0,001% (um milésimo por cento) da Receita Corrente Líquida (RCL) apurada no exercício anterior.

Considerando que a RCL de 2024 da União alcançou o montante de R\$ 1,430 trilhão¹, o limite para a dispensa de compensação é de aproximadamente R\$ 14,3 milhões. O impacto anual previsto para a MPV nº 1.305, de 2025, que não ultrapassa R\$ 9,7 milhões em nenhum dos exercícios projetados, situa-se manifestamente abaixo desse patamar.

Portanto, ainda que a medida compensatória original tenha perdido seu objeto, a proposição atende aos requisitos de adequação orçamentária e financeira, uma vez que se enquadra na exceção prevista na LDO 2025.

¹ **Relatório Resumido da Execução Orçamentária da União – dezembro de 2024.** Disponível em: https://cdn.tesouro.gov.br/sistemas-internos/apex/producao/sistemas/thot/arquivos/publicacoes/51288_1653643/12_%20RRSDez2024.pdf. Acesso em: 14 out. 2025.



Quanto às emendas apresentadas perante a Comissão Mista, a Emenda nº 2, de autoria do Deputado Aureo Ribeiro (SOLIDARIEDADE/RJ), propõe suprimir o parágrafo único do art. 2º da Medida Provisória, com o objetivo de tornar permanente a isenção da taxa de verificação de taxímetros.

Compreendemos e compartilhamos do mérito da proposição, que busca consolidar um benefício de forma duradoura para a categoria dos taxistas. Tal alteração, contudo, afronta diretamente o disposto no art. 139, inciso I, da Lei nº 15.080, de 2024 (Lei de Diretrizes Orçamentárias para 2025). O referido dispositivo legal estabelece que as proposições legislativas que concedam, renovem ou ampliem benefícios tributários devem, obrigatoriamente, conter cláusula de vigência temporal limitada a, no máximo, cinco anos. Uma vez que propõe benefício por prazo indeterminado, a emenda viola norma que rege a matéria. Por essa razão, a emenda não atende aos critérios de adequação financeira e orçamentária. Ressaltamos, entretanto, que o benefício pretendido poderá ser renovado ao término de cada período quinquenal, mediante nova apreciação legislativa que observe os requisitos legais vigentes à época.

As demais emendas não possuem implicação sobre as despesas ou receitas públicas, porque possuem caráter essencialmente normativo. Portanto, quanto à admissibilidade financeira e orçamentária, não se constata desrespeito às normas orçamentárias e financeiras vigentes.

II.2 – DO MÉRITO

No que se refere ao mérito, consideramos que a matéria merece aprovação.

Primeiramente, a proposição representa redução concreta e imediata de custos operacionais. A isenção da taxa de verificação de taxímetros, no valor de R\$ 52,18 por aferição, resultará em economia anual estimada em R\$ 9 milhões para a categoria. Esse benefício alcançará mais de 100 mil taxistas em atividade no Brasil², aliviando diretamente – e aqui está o

² **Taxistas terão economia de R\$ 9 milhões por ano com a isenção da taxa de verificação de taxímetros.** Disponível em: <https://www.gov.br/planalto/pt-br/acompanhe-o-planalto/noticias/2025/07/taxistas-terao-economia-de-r-9-milhoes-por-ano-com-a-isencao-da-taxa-de-verificacao-de-taximetros>. Acesso em: 14 out. 2025.



ponto central – os encargos financeiros desses profissionais que trabalham todos os dias nas ruas do nosso país.

Essa desoneração mostra-se especialmente relevante quando se considera que os taxistas brasileiros enfrentam intempéries de toda sorte: defasagem tarifária acumulada em diversas cidades, com períodos sem reajuste; aumento contínuo dos custos de combustível, manutenção veicular e demais despesas operacionais; e concorrência assimétrica com aplicativos de transporte que operam sob regime regulatório menos oneroso.

Os números não mentem: dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) demonstram que o rendimento médio dos taxistas sofreu redução de aproximadamente 30% no período entre 2016 e 2021, caindo de R\$ 2.700 para R\$ 1.900 mensais³. Nesse cenário de perda real de poder aquisitivo, a eliminação de custos regulatórios funciona como mecanismo para compensar, ainda que parcialmente, essa deterioração das condições de trabalho da categoria.

Mas não é só isso. Paralelamente à desoneração tributária, a ampliação do prazo de verificação metrológica de anual para bienal representa avanço na simplificação administrativa, reduzindo tanto os custos quanto a burocracia associada ao cumprimento das obrigações regulatórias, sem comprometer a qualidade e a segurança do serviço prestado.

É importante ressaltar que a isenção não elimina a verificação obrigatória, mas apenas desonera o seu custo. O controle metrológico permanece, sob responsabilidade do INMETRO e da Rede Brasileira de Metrologia Legal e Qualidade (RBMLQ-I), que continuarão assegurando o funcionamento correto dos taxímetros e garantindo tarifas justas aos passageiros. A medida concilia, dessa forma, redução de custos para o trabalhador com manutenção da proteção ao consumidor. Ganha o taxista, ganha o passageiro, ganha a sociedade.

Para além dos aspectos econômicos e técnicos, a medida representa reconhecimento governamental da importância do serviço público

³ Ipea: **Brasil tem 1,5 milhão de motoristas e entregadores de produtos**. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2022-05/ipea-brasil-tem-15-milhao-de-motoristas-e-entregadores-de-produtos>. Acesso em: 14 out. 2025.



que os taxistas prestam à sociedade. Diferentemente de outras modalidades de transporte individual, o serviço de táxi é regulamentado, fiscalizado e sujeito a múltiplas obrigações que garantem segurança, acessibilidade e universalidade do atendimento. Os taxistas desempenham papel fundamental na mobilidade urbana, especialmente no atendimento a públicos específicos: pessoas idosas com dificuldades tecnológicas para uso de aplicativos; passageiros em horários noturnos ou em áreas periféricas onde aplicativos não operam adequadamente; e cidadãos que preferem ou necessitam de transporte regulamentado e fiscalizado pelo poder público.

A medida beneficia, portanto, profissionais em todo o território nacional, especialmente nos mais de 300 municípios com população superior a 50 mil habitantes, onde o uso de taxímetro é obrigatório por força da Lei nº 12.468/2011. Considerando que a maioria dos taxistas são trabalhadores autônomos, muitos deles arrimos de família, a economia gerada impacta diretamente milhares de lares brasileiros.

Não obstante o mérito da medida provisória, reconhecemos que a sustentabilidade da atividade de taxista demanda também o enfrentamento de outras questões estruturais que afetam a categoria, notadamente aquelas relacionadas à segurança jurídica na transferência de outorgas, à valorização simbólica da profissão e à integração do setor com as políticas públicas de turismo. Nesse contexto mais amplo de fortalecimento da atividade, apresentamos Projeto de Lei de Conversão que aprimora o texto original da Medida Provisória ao incorporar matérias de relevante interesse público que guardam estrita pertinência temática com a regulamentação do serviço de táxi.

Primeiro, incorporamos as disposições sobre cessão de direitos decorrentes de outorgas, previstas no Projeto de Lei nº 680, de 2024, corroboradas pelas Emendas nº 3 e 9, na forma aprovada pelo Senado sob a relatoria do nobre Senador Randolfe Rodrigues, cuja condução segura e espírito de diálogo foram determinantes para o amadurecimento da proposta.

Destacamos, ainda, a valiosa contribuição do Senador Carlos Portinho, cuja emenda foi acolhida e integrada ao texto final, bem como do



Deputado Carlos Zarattini, cuja proposição, embora não formalmente acatada, teve sua finalidade atendida pela incorporação das disposições do Projeto de Lei nº 680, de 2024. A convergência entre ambos, representantes de campos políticos distintos, expressa maturidade e compromisso comum com o interesse público, reafirmando que, quando se trata da proteção dos direitos e da dignidade dos trabalhadores taxistas, prevalece o consenso em torno do que realmente importa.

Com efeito, o objetivo do Projeto é responder à necessidade premente de regulamentação da matéria após a decisão do Supremo Tribunal Federal na ADI 5337, que declarou inconstitucionais dispositivos da Lei 12.587/2012. O novo regramento estabelece requisitos claros para a transferência de outorgas, preserva a competência municipal, define hipóteses que não configuram descontinuação do serviço e assegura sucessão em caso de falecimento do outorgado, conferindo segurança jurídica às relações consolidadas.

Segundo, acolhemos a Emenda nº 1, do Deputado Luiz Carlos Hauly, que institui o Cadastro Estadual Unificado de Condutores em cada uma das 27 unidades da Federação, com pequenos ajustes no texto, de modo a sanar óbices de natureza federativa. A medida é um passo fundamental para a modernização do setor de transporte de passageiros, porque cria ambiente de isonomia e transparência entre os taxistas e os motoristas de transporte por aplicativo ao integrá-los em uma única plataforma digital de chamada de corridas, que poderá ser criada no âmbito dos Estados e do Distrito Federal. Dessa forma, promove-se a concorrência leal e aprimora-se a capacidade de fiscalização dos municípios, enfrentando uma das principais causas das dificuldades econômicas da categoria dos taxistas: a assimetria regulatória que permite aos aplicativos privados operarem com custos menores enquanto os taxistas suportam múltiplas obrigações fiscais e burocráticas. O SEBRAE poderá prestar apoio técnico para criação, desenvolvimento e manutenção da plataforma, para permitir que a solução tecnológica seja acessível e funcional. Importante destacar que a medida respeita plenamente a autonomia municipal, preservando a competência dos Municípios e do Distrito Federal para regulamentar e fiscalizar os serviços em suas respectivas jurisdições.



Terceiro, acolhemos a Emenda nº 4, do nobre Senador Ciro Nogueira, que permite a realização dos cursos de capacitação exigidos para os taxistas na modalidade à distância. Trata-se de medida de modernização e flexibilização que facilita o cumprimento das exigências de formação profissional, eliminando a necessidade de deslocamento físico dos profissionais a centros de capacitação, reduzindo custos com transporte, alimentação e perda de horas de trabalho, e permitindo que os taxistas conciliem melhor sua rotina de trabalho com as obrigações de qualificação. A experiência acumulada durante a Pandemia de Covid-19 comprovou a eficácia e a viabilidade técnica do ensino à distância para essas modalidades de curso, o que justifica sua incorporação definitiva ao ordenamento jurídico e se alinha ao espírito de desburocratização e redução de custos da Medida Provisória.

Quarto, acolhemos a Emenda nº 7, do Deputado Dagoberto Nogueira, para instituir o Dia Nacional do Taxista em 26 de agosto. Trata-se de reconhecimento simbólico, porém relevante, ao papel desempenhado pela categoria na mobilidade urbana e no desenvolvimento social do País.

Por fim, incorporamos o teor da Emenda nº 8, de autoria do Deputado Pedro Uczai, que propõe a inclusão dos taxistas e das cooperativas de táxi entre os prestadores de serviços passíveis de cadastramento no Ministério do Turismo, por meio do Cadastur. Isso reconhece a importância desses profissionais para a experiência turística, especialmente no transporte de curta distância e no atendimento a visitantes, facilitando a formalização do segmento no setor turístico.

Todas essas incorporações mantêm unidade temática com o objeto central da Medida Provisória – a valorização e o apoio à categoria dos taxistas – e aprimoram o arcabouço normativo regulador da atividade.

Considerando os termos expostos, entendemos que a Medida Provisória encaminhada ao Congresso Nacional deve ser aprovada na forma do Projeto de Lei de Conversão apresentado em anexo.

II.3 – CONCLUSÃO DO VOTO

Ante o exposto, pela Comissão Mista, votamos:



a) pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência da Medida Provisória nº 1.305, de 2025;

b) pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 1.305, de 2025, e das emendas a ela apresentadas perante a Comissão Mista;

c) pela compatibilidade e adequação financeira e orçamentária da Medida Provisória nº 1.305, de 2025, e, quanto às emendas apresentadas perante a Comissão Mista:

c.1) pela não implicação sobre as despesas ou receitas públicas das Emendas nºs 1 e 3 a 14;

c.2) pela inadequação orçamentária e financeira da Emenda nº 2;

d) no mérito:

d.1) pela aprovação da Medida Provisória nº 1.305, de 2025, e das Emendas nºs 1, 3, 4, 7, 8 e 9, acolhidas parcialmente ou integralmente, com o projeto de lei de conversão em anexo; e

d.2) pela rejeição das demais emendas

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado JOSÉ NELTO
Relator

2025-18763



**COMISSÃO MISTA DESTINADA A EMITIR PARECER SOBRE A
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.305, DE 2025**

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2025

(Medida Provisória nº 1.305, de 2025)

Dispõe sobre a isenção da cobrança da taxa de verificação inicial e subsequente de taxímetro; altera a Lei nº 12.468, de 2011, para dispor sobre transferência de titularidade de outorgas concedidas a profissionais taxistas e permitir a realização de cursos de capacitação na modalidade à distância; altera a Lei nº 11.771, de 2008, para incluir taxistas e cooperativas de táxi no Cadastro de Prestadores de Serviços Turísticos; altera a Lei nº 12.587, de 2012, para revogar os dispositivos que tratam da transferência de titularidade de outorgas concedidas a profissionais taxistas e remetê-los à Lei nº 12.468, de 2011; institui o Cadastro Estadual Unificado de Condutores de Transporte Individual Remunerado de Passageiros; e institui o “Dia Nacional do Taxista”.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei:

I – dispõe sobre a isenção da cobrança da taxa de verificação inicial e subsequente de taxímetro;

II – altera a Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, para dispor sobre transferência de titularidade de outorgas concedidas a profissionais taxistas e permitir a realização de cursos de capacitação na modalidade à distância;

III – altera a Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, para incluir taxistas e cooperativas de táxi no Cadastro de Prestadores de Serviços Turísticos;



IV – altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para revogar os dispositivos que tratam da transferência de titularidade de outorgas concedidas a profissionais taxistas e remetê-los à Lei nº 12.468, de 2011;

V – institui o Cadastro Estadual Unificado de Condutores de Transporte Individual Remunerado de Passageiros; e

VI – institui o “Dia Nacional do Taxista”.

Art. 2º Ficam isentos das taxas de serviços metrológicos correspondentes à verificação inicial e subsequente de taxímetro, código 222, prevista no Anexo II à Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, os respectivos contribuintes.

Parágrafo único. A isenção de que trata o *caput* produzirá efeitos pelo prazo de cinco anos, contado da data de publicação desta Medida Provisória.

Art. 3º Compete ao Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia realizar o acompanhamento dos efeitos do benefício de que trata o art. 2º.

Art. 4º A Lei nº 12.468, de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 3º

.....
.

II – curso de relações humanas, direção defensiva, primeiros socorros, mecânica e elétrica básica de veículos, promovido por entidade reconhecida pelo respectivo órgão autorizatório, inclusive na modalidade à distância;

.....

Art. 5º

.....

VI – não descontinuar a prestação do serviço de táxi injustificadamente ou sem autorização expressa do poder público outorgante.

.....

Art. 8º Em Municípios com mais de cinquenta mil habitantes, é obrigatório o uso de taxímetro, verificado, a cada dois anos,



pelo órgão metrológico competente, conforme legislação em vigor.

.....
Art. 16. A cessão de direitos decorrentes da outorga concedida para exploração do serviço de táxi é admitida, sub-rogando-se o cessionário nos mesmos termos e condições estabelecidos na outorga original, pelo prazo remanescente.

§ 1º A efetivação da cessão prevista no *caput* deste artigo depende da comprovação, pelo cessionário, do atendimento dos requisitos e condições estabelecidos na legislação específica, e, uma vez verificada a regularidade da documentação apresentada, o consequente reconhecimento da substituição do titular constitui ato vinculado do poder público.

§ 2º Violado o disposto no inciso VI do art. 5º desta Lei e constatada a outorga ociosa por culpa de seu detentor, incidirá multa, perda da outorga e impedimento de obter nova outorga pelo prazo de 3 (três) anos.

§ 3º Para os fins do inciso VI do art. 5º desta Lei, não configurarão descontinuação da prestação do serviço:

I – períodos de férias, folgas ou licenças regulares do titular da outorga;

II – licenças ou afastamentos previstos em legislação ou regulamento, abrangendo, inclusive, situações de saúde do titular ou de seus dependentes diretos;

III – necessidades de reparo ou manutenção do veículo, sua substituição ou sinistro que impossibilite a operação;

IV – participação em movimentos coletivos da categoria, desde que previamente comunicados ao órgão ou entidade competente do poder público;

V – demais situações de força maior ou caso fortuito, devidamente comprovadas e formalmente comunicadas ao poder público outorgante.

§ 4º Para fins do disposto nesta Lei, considera-se caracterizada a descontinuidade ou ociosidade da autorização quando o taxista deixar de cumprir, observada a legislação local, por 2 (dois) anos, as exigências de vistoria ou de renovação da licença.

§ 5º Considerado o disposto no inciso VI do art. 5º desta Lei, o outorgado poderá, no ato da celebração ou da renovação da outorga, indicar terceiro que poderá assumir a exploração do serviço em caso de impossibilidade absoluta de continuidade, aplicando-se, nessa hipótese, o disposto no § 1º deste artigo.



§ 6º Em caso de falecimento do outorgado, o cônjuge, o companheiro ou os filhos sobreviventes poderão requerer, no prazo de até 1 (um) ano contado do óbito, a cessão da outorga em seu favor, desde que atendidos os requisitos legais, ou indicar terceiro que os atenda, hipótese em que se aplicará o disposto no § 1º deste artigo.

§ 7º O taxista que, na data de entrada em vigor desta Lei, estiver em atraso com a realização de vistoria ou com a renovação da licença terá o prazo de 6 (seis) meses para regularizar a situação.

Art. 17. Ao outorgante incumbirá realizar as atividades de fiscalização da prestação dos serviços em conformidade com as disposições previstas na legislação.” (NR)

Art. 4º A Lei nº 11.771, de 2008, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 21.

.....

§ 1º Poderão ser cadastradas no Ministério do Turismo, atendidas as condições próprias, os seguintes prestadores de serviços turísticos:

.....

IX - taxistas regularmente inscritos nos municípios;

X - cooperativas de táxis.

.....” (NR)

Art. 5º A Lei nº 12.587, de 2008, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 12-A. A cessão de direitos decorrentes da outorga concedida para exploração do serviço de transporte público individual é admitida, nos termos da Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, que regulamenta a profissão de taxista.” (NR)

Art. 6º Fica autorizada a instituição, no âmbito de cada unidade da Federação, do Cadastro Estadual Unificado de Condutores de Transporte Individual Remunerado de Passageiros, com a finalidade de integrar, em plataforma digital única, os seguintes profissionais:



I – os taxistas de que trata o art. 3º da Lei nº 12.468, de 2011;

II – os motoristas de transporte remunerado privado individual de passageiros, nos termos do art. 11-B da Lei nº 12.587, de 2012.

§ 1º O Cadastro Unificado possibilitará aos usuários a chamada de serviços de transporte de forma ampla, segura, transparente e eficiente, promovendo a concorrência leal entre os condutores cadastrados.

§ 2º Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal estabelecer os requisitos técnicos, operacionais e econômicos para a atuação local da plataforma de chamada integrada.

§ 3º O Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas – SEBRAE poderá apoiar a criação, o desenvolvimento, a implementação e a manutenção da plataforma digital de chamada de serviços de transporte.

§ 4º A plataforma digital deverá assegurar:

I – a isonomia e a livre concorrência entre os profissionais cadastrados;

II – a transparência das informações prestadas aos usuários;

III – a proteção dos dados pessoais, nos termos da Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 (LGPD); e

IV – a integração com os sistemas municipais de regulamentação e fiscalização.

Art. 7º Fica instituído o Dia Nacional do Taxista, a ser celebrado, anualmente, no dia 26 de agosto, data alusiva à promulgação da Lei nº 12.468, de 2011.

Parágrafo único. A data comemorativa tem como objetivo valorizar o papel dos taxistas na mobilidade urbana, no transporte seguro de passageiros e no desenvolvimento econômico e social das cidades brasileiras.

Art. 8º Revogam-se os §§ 1º, 2º e 3º do art. 12-A da Lei nº 12.587, de 2012.

Art. 9º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado JOSÉ NELTO
Relator

2025-18763



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257939679300>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Nelto

