



**PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº DE 2026
(Do Sr. ROBERTO DUARTE)**

Altera a Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, para majorar o limite de receita bruta anual aplicável ao transportador autônomo de cargas inscrito como Microempreendedor Individual, e estabelece mecanismo de reavaliação periódica do referido limite.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O inciso I do § 1º do art. 18-F da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 18-F

.....
.....
§ 1º

.....
I – no caso do transportador autônomo de cargas inscrito como Microempreendedor Individual, a receita bruta anual igual ou inferior a **R\$ 350.000,00 (trezentos e cinquenta mil reais);**

.....
(NR)”

Art. 2º O Comitê Gestor do Simples Nacional apreciará, a cada 3 (três) anos, a necessidade de revisão do limite de receita bruta anual previsto no inciso I do § 1º do art. 18-F da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, com base em estudo técnico elaborado pelo órgão competente do Poder Executivo federal.





§ 1º O estudo técnico de que trata o caput considerará, entre outros elementos objetivos, a variação acumulada do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, os custos operacionais médios da atividade de transporte rodoviário de cargas, os efeitos da medida sobre a formalização e os reflexos sobre a arrecadação.

§ 2º Eventual alteração do limite de receita bruta anual dependerá de lei complementar específica.

Art. 3º Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir de 1º de janeiro do ano-calendário subsequente.

JUSTIFICATIVA

A presente proposição tem por objetivo adequar o regime do Microempreendedor Individual Caminhoneiro à realidade econômica da atividade de transporte rodoviário de cargas, preservando sua finalidade primordial de formalização, simplificação tributária e inclusão produtiva. O limite atualmente previsto na legislação mostra-se insuficiente para refletir a dinâmica financeira do setor, caracterizado por custos operacionais elevados e por forte sensibilidade às variações de insumos essenciais, especialmente combustíveis e manutenção.

A Constituição Federal confere tratamento diferenciado e favorecido às microempresas e empresas de pequeno porte, nos termos do art. 146, III, "d", do art. 170, IX, e do art. 179, razão pela qual a via eleita — projeto de lei complementar — é a juridicamente adequada para a alteração pretendida. A Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, é o estatuto nacional que disciplina esse regime e já contempla, de forma específica, o transportador autônomo de cargas inscrito como MEI.

O aumento do teto para R\$ 350.000,00 busca corrigir uma distorção prática: em atividade marcada por elevada participação de custos variáveis, o faturamento bruto não traduz, por si só, capacidade contributiva real. Em muitas situações, parcela substancial da receita é imediatamente consumida por combustível, manutenção, pedágios, seguros e demais despesas inerentes ao





CÂMARA DOS DEPUTADOS

exercício da profissão. O resultado é o deslocamento do profissional para faixa de enquadramento menos compatível com sua realidade econômica, com prejuízo à formalização e à segurança jurídica.

A proposição também contempla mecanismo de reavaliação periódica do limite, sem adotar indexação automática por ato unilateral do Poder Executivo. A opção legislativa aqui adotada é mais prudente: o Comitê Gestor do Simples Nacional apreciará, a cada três anos, a necessidade de revisão do valor, com suporte em estudo técnico e eventual alteração mediante nova lei complementar. Esse desenho preserva a estabilidade normativa, reduz riscos de questionamento por delegação excessiva e se harmoniza com a sistemática da própria LC 123/2006, que atribui ao CGSN a apreciação da necessidade de revisão dos valores expressos em moeda.

Do ponto de vista fiscal, a ampliação do teto demanda, naturalmente, a observância do art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias e da legislação fiscal aplicável, com a apresentação da respectiva estimativa de impacto orçamentário-financeiro. Cumpre destacar, todavia, que a leitura dessa medida estritamente como renúncia de receita ignora a dinâmica concreta do setor e o comportamento esperado da categoria diante de um regime tributário mais aderente à sua realidade econômica.

A experiência da implementação do MEI no Brasil demonstra que a fixação de tetos compatíveis com a realidade econômica das atividades produzidas resulta em forte movimento de migração da informalidade para a legalidade. No caso específico do transporte rodoviário de cargas, há um contingente expressivo de profissionais que hoje atua na zona cinzenta do sistema, seja exercendo a atividade sem qualquer formalização, seja subfaturando suas operações para permanecer dentro do limite vigente, seja, ainda, deixando de emitir notas fiscais em parcela significativa dos fretes realizados. Tais práticas, embora compreensíveis diante da inadequação do teto atual, geram sonegação tributária, fragilizam a base de contribuintes do sistema previdenciário e privam o trabalhador de direitos sociais relevantes, como o auxílio por incapacidade, o salário-maternidade da companheira e a aposentadoria.





Ao elevar o limite para R\$ 350.000,00, a medida torna economicamente racional a permanência ou o ingresso desses profissionais no regime simplificado. O caminhoneiro que hoje opera na informalidade passa a ter incentivo concreto para se formalizar; aquele que subfatura passa a poder declarar a integralidade de suas operações; aquele que, pressionado pelo teto, migrou para a microempresa em regime tributariamente desfavorável, encontra novamente abrigo no MEI. Em cada uma dessas hipóteses, há ganho líquido para o Erário, ainda que sob rubricas distintas: contribuição previdenciária regular ao Regime Geral de Previdência Social, recolhimento do Documento de Arrecadação do Simples Nacional, incidência regular do ISS e do ICMS sobre as operações antes não declaradas, e maior conformidade fiscal em toda a cadeia logística que se relaciona com esses profissionais.

Há, ademais, efeitos fiscais positivos indiretos relevantes. A formalização gera trilha de informação para a Receita Federal, ampliando a capacidade de cruzamento de dados e o combate à sonegação em outras pontas da cadeia produtiva. A regularidade previdenciária reduz, no médio prazo, a pressão sobre os programas assistenciais e os benefícios não contributivos, na medida em que esses trabalhadores passam a construir seu próprio histórico contributivo. A continuidade da atividade econômica em bases formais favorece o acesso ao crédito bancário em condições mais vantajosas, com reflexos positivos sobre o investimento em modernização e segurança da frota, e, em consequência, sobre a arrecadação tributária do setor automotivo, de combustíveis e de serviços correlatos.

Por essas razões, a medida tende a fortalecer a formalização, reduzir a informalidade e ampliar de modo consistente a permanência do transportador autônomo no sistema contributivo. Eventual perda inicial de arrecadação, decorrente da migração de caminhoneiros do regime de microempresa para o MEI, tende a ser compensada, no horizonte de médio prazo, pelo ingresso de novos contribuintes hoje informais, pela ampliação da base de operações tributadas e pelos efeitos indiretos da formalização sobre toda a cadeia produtiva. A medida, em suma, não se traduz em renúncia fiscal pura, mas em recomposição inteligente





CÂMARA DOS DEPUTADOS

da base de contribuintes, com ganhos estruturais para a Previdência Social, para a segurança econômica do setor e para o próprio sistema tributário nacional.

Por essas razões, a medida é justa, tecnicamente defensável e socialmente necessária, ao reconhecer a especificidade da atividade e ao atualizar o regime legal sem desfigurar a lógica protetiva do MEI Caminhoneiro.

Sala das Sessões, em de de 2026

ROBERTO DUARTE
Deputado Federal – REPUBLICANOS/AC

Apresentação: 18/05/2026 13:49:13.947 - Mesa

PLP n.141/2026



* CD 268701587400 *