

## COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

### SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 4.768, DE 2020

(Do Sr. Claudio Cajado)

Altera a Lei nº 12.587, de 2012, para estabelecer diretrizes para a prestação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, e a Lei nº 8.989, de 1995, para instituir isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI –, na aquisição de automóveis por motoristas que prestem esse serviço.

#### EMENDA ADITIVA Nº \_\_\_\_\_, DE 2026

Acrescentam-se ao substitutivo do Projeto de Lei nº 4768, de 2020, os seguintes dispositivos:

Art. 6º A Lei nº 8.383, de 30 de dezembro de 1991, passa a vigorar acrescida do art. 72-A, com a seguinte redação:

***'Art. 72-A. Ficam isentas do IOF as operações de financiamento para a aquisição de veículos automotores de transporte coletivo com capacidade para até vinte passageiros; de veículos automotores de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor; e de veículos automotores destinados ao transporte de carga com peso bruto total superior a 3.500 kg (três mil e quinhentos quilogramas), podendo tracionar ou arrastar outro veículo, respeitada a capacidade máxima de tração.***

***Parágrafo único. As disposições deste artigo aplicam-se, no que couber, ao transporte privado coletivo e ao transporte público coletivo intermunicipal, interestadual e internacional de caráter urbano, definidos nos termos da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Lei de Mobilidade Urbana); e ao Transporte Rodoviário de Cargas - TRC realizado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros e***



**mediante remuneração, definido pela Lei nº 11.442, de 5 de Janeiro de 2007 (Lei do TRC). ' (NR)**

Art. 7º A Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, passa a vigorar acrescida do art. 1º-A, com a seguinte redação:

**'Art. 1º-A. Ficam isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) os veículos automotores de transporte coletivo com capacidade para até vinte passageiros; de veículos automotores de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor; e de veículos automotores destinados ao transporte de carga com peso bruto total superior a 3.500 kg (três mil e quinhentos quilogramas), podendo tracionar ou arrastar outro veículo, respeitada a capacidade máxima de tração**

**Parágrafo único. As disposições deste artigo aplicam-se, no que couber, ao transporte público coletivo intermunicipal, interestadual e internacional de caráter urbano, e ao transporte privado coletivo sob regime de fretamento, definidos nos termos da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Lei de Mobilidade Urbana); e ao Transporte Rodoviário de Cargas - TRC realizado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros e mediante remuneração, definido pela Lei nº 11.442, de 5 de Janeiro de 2007 (Lei do TRC). ''' (NR)**

## JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta de emenda aditiva visa aperfeiçoar o Substitutivo ao Projeto de Lei nº 4.768, de 2020, ao consolidar medidas que fortalecem a transparência, a isonomia e a eficiência do sistema de transporte nacional. social do sistema. No que tange à criação do art. 72-A na Lei nº 8.383, de 1991, a inclusão de ônibus e micro-ônibus nas isenções de IOF fundamenta-se no incentivo direto à mobilidade por meio do transporte coletivo. O recente Marco Legal do Transporte Público (Lei nº 15.432, de 2026) classifica expressamente esse serviço como um direito social e dever do Estado, sendo essencial e indispensável ao desenvolvimento socioeconômico. Ao desonerar a aquisição desses veículos de maior capacidade, o Poder Público cumpre a diretriz de estabelecer novos mecanismos de financiamento para o investimento em frota. Essa medida é vital para promover a universalização do



acesso, a modernização contínua dos equipamentos e a melhoria da qualidade do serviço prestado à população.

Além disso, a fundamentação da proposta encontra amparo direto nas diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que determina a mitigação dos custos sociais e econômicos dos deslocamentos (art. 6º, IV) e estabelece como objetivos centrais a redução das desigualdades e a promoção da inclusão social (art. 7º, I e II).

Outrossim, ao incluir na isenção os serviços de fretamento por meio do transporte privado coletivo, é reforçado no texto que o passageiro possui o direito ao transporte público coletivo e ao transporte privado coletivo, os quais devem ter prioridade sobre os modos individuais motorizados tanto nos investimentos quanto na circulação em via pública. Assim, a isenção tributária ora pleiteada torna-se um instrumento estratégico para assegurar a modicidade da tarifa, permitindo que a redução dos custos de capital se reflita diretamente na acessibilidade econômica de todos os cidadãos.

Por fim, a inclusão do art. 1º-A na Lei nº 8.989, de 1995, estende a isenção de IPI para ônibus, micro-ônibus e caminhões, consolidando o princípio constitucional da isonomia tributária (art. 150, II, CF). É imperativo que as empresas de transporte coletivo e os transportadores de carga também sejam contemplados, visto que exercem atividades de utilidade pública essenciais para a integração nacional e para a redução das deseconomias urbanas. A inclusão ônibus e de caminhões, corrige uma lacuna na proposta, assegurando que a desoneração tributária promova um equilíbrio concorrencial e fortaleça toda a cadeia de transporte de passageiros e bens de forma abrangente e justa.

Sala da Comissão, em 16 de junho de 2026

**JOÃO CURY**

**Deputado Federal (MDB-SP)**

