

	Estado de Mato Grosso Assembleia Legislativa	
Despacho	NP: 40ujp945 SECRETARIA DE SERVIÇOS LEGISLATIVOS 27/05/2026 Projeto de lei nº 656/2026 Protocolo nº 4907/2026 Processo nº 1693/2026	
Autor: Dep. Gilberto Cattani		

Altera a Lei Estadual nº 7.301, de 17 de julho de 2000, para implementar o Pacote Justiça Tributária, com a instituição da trava inflacionária na base de cálculo, o escalonamento redutivo de alíquotas por tempo de uso e a isenção para veículos utilitários vinculados à produção rural, e dá outras providências.

A ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO, tendo em vista o que dispõe o art. 42, da Constituição Estadual, e art. 168, do Regimento Interno da Assembleia Legislativa de Mato Grosso, aprova e o Governador do Estado sanciona a seguinte lei:

Art. 1º. Altera o inciso V do Art. 5º da Lei Estadual nº. 7.301, de 17 de julho de 2000, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 5º. (...)

V - para veículos usados, o valor médio de mercado apurado em tabelas de referência, limitado ao valor da base de cálculo do exercício anterior atualizado pela variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA)."

Art. 2º. Revogam-se os §§1º, 2º e 3º do Art. 5º da Lei Estadual nº. 7.301, de 17 de julho de 2000.

Art. 3º. Acresce o §3º ao Art. 6º da Lei Estadual nº. 7.301, de 17 de julho de 2000, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 6º. (...)

§3º. As alíquotas previstas neste artigo sofrerão redução progressiva de 10% (dez por cento) ao ano, a partir do 5º (quinto) ano de fabricação do veículo, até o limite da isenção prevista em lei."

Art. 4º. Altera o inciso IX do Art. 7º da Lei Estadual nº. 7.301, de 17 de julho de 2000, que passa a vigorar com a seguinte redação:

	Estado de Mato Grosso Assembleia Legislativa	
---	--	---

"Art. 7º (...)

IX - veículo com mais de 15 (quinze) anos de fabricação;"

Art. 5º. Acresce o inciso X ao Art. 7º da Lei Estadual nº. 7.301, de 17 de julho de 2000, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 7º (...)

X - veículos de carga e utilitários, inclusive picapes, de propriedade de produtor rural pessoa física ou jurídica, ou a ele vinculados por contrato de arrendamento, comodato, parceria, meação ou instrumento jurídico equivalente, desde que comprovada a utilização efetiva na atividade produtiva do campo, conforme regulamentação do Poder Executivo."

Art. 6º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir de 1º de janeiro do ano subsequente ao de sua aprovação, observadas as disposições da Lei de Responsabilidade Fiscal quanto à renúncia de receita.

JUSTIFICATIVA

Preambularmente, a presente proposição observa a competência legislativa concorrente dos Estados (Art. 24, I, CF). Conforme pacificado pelo **STF** (ARE 743480 - **Tema 682 e ADI 2805**), não há reserva de iniciativa do Chefe do Executivo para matéria tributária, sendo legítima a iniciativa parlamentar para instituir benefícios ou reduzir a carga tributária.

O objetivo deste Projeto de Lei é promover a verdadeira justiça tributária em Mato Grosso. A proposta inicia-se com uma necessária simplificação da técnica legislativa no Art. 5º, eliminando dispositivos prolixos e unificando a regra de apuração em um texto direto. Ao instituir a trava inflacionária (IPCA), protegemos o contribuinte contra a 'valorização nominal' de veículos usados, fenômeno que gera aumento de imposto sem acréscimo real de riqueza, o que afronta a Capacidade Contributiva (Art. 145, § 1º, CF) e a Vedação ao Confisco (Art. 150, IV, CF), conforme tese do STF no RE 449192.

Ademais, propomos o escalonamento redutivo de alíquotas a partir do 5º ano de uso. Esta medida reconhece a depreciação natural do bem e o aumento dos custos de manutenção, aliviando o peso do IPVA para as camadas da população que possuem veículos mais antigos. O modelo cria uma curva de desoneração previsível, culminando na isenção antecipada, como ilustra a tabela abaixo (exemplo alíquota 3%):

TABELA DE REDUÇÃO PROGRESSIVA DO IPVA				
ANO DE FABRICAÇÃO	IDADE DO VEÍCULO	REDUÇÃO ACUMULADA	ALÍQUOTA EFETIVA	IMPOSTO SOBRE UM VEÍCULO DE R\$ 100 MIL
1º ao 4º ano	0 a 3 anos	0%	3,0%	R\$ 3.000,00
5º ano	4 anos	10%	2,7%	R\$ 2.700,00
6º ano	5 anos	20%	2,4%	R\$ 2.400,00
7º ano	6 anos	30%	2,1%	R\$ 2.100,00
8º ano	7 anos	40%	1,8%	R\$ 1.800,00
9º ano	8 anos	50%	1,5%	R\$ 1.500,00

	Estado de Mato Grosso Assembleia Legislativa	
---	---	---

10º ano	9 anos	60%	1,2%	R\$ 1.200,00
11º ano	10 anos	70%	0,9%	R\$ 900,00
12º ano	11 anos	80%	0,6%	R\$ 600,00
13º ano	12 anos	90%	0,3%	R\$ 300,00
14º ano	13 anos	100%	0,0% (isenção)	R\$ 0,00

No campo produtivo, o projeto resgata a lógica da antiga Taxa Rodoviária Única (TRU), isentando veículos utilitários e de carga vinculados à produção rural. Mato Grosso, motor agrícola do país, não pode tributar o instrumento de trabalho de quem gera riqueza e segurança alimentar ao planeta.

Tais medidas são urgentes diante da asfixia tributária nacional, onde impostos em cascata e o alto custo dos combustíveis (com até 54% de carga tributária no diesel) penalizam o direito constitucional de locomoção. Este projeto preserva os repasses constitucionais a Municípios e ao FUNDEB, mas opta por uma redução inteligente que estimula a economia local ao liberar renda para o consumo, como noticia o site O TEMPO, fato endossado por outros jornais eletrônicos[1][2]:

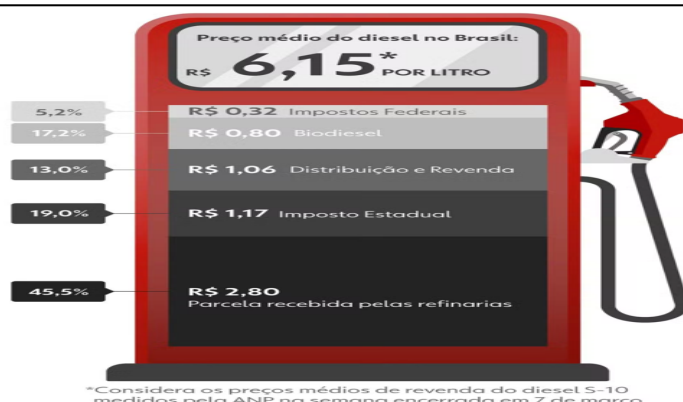
Quanto os impostos pesam no preço do carro zero pelo mundo?			
País	Imposto principal	Alíquota total no preço	Modelo tributário
Brasil	IPI + ICMS + PIS + Cofins	30,6% a 48,6%	Múltiplos impostos em cascata
Itália	IVA (Imposta sul Valore Aggiunto)	22%	Imposto único, não cumulativo
Espanha	IVA	21%	Imposto único, não cumulativo
Reino Unido	VAT (Value Added Tax)	20%	Imposto único, não cumulativo
França	TVA (Taxe sur la Valeur Ajoutée)	20%	Imposto único, não cumulativo
Alemanha	Mehrwertsteuer (MwSt)	19%	Imposto único, não cumulativo
Japão	Imposto sobre consumo + taxas de registro e peso	~13%	IVA de 10% + tributos complementares
EUA	Sales tax (estadual, sem IVA federal)	~7%	Imposto estadual, varia por estado

Fonte:
<https://www.otempo.com.br/autotempo/2026/5/6/carro-zero-km-no-brasil-imposto-bate-48-e-reforma-tributaria-pode-piorar-a-conta>

Como se não bastasse, o cidadão é duramente penalizado ao abastecer: a cada litro de diesel, por exemplo, colocado no tanque, até 54% do valor vai direto para os cofres públicos, sendo que mais da metade do valor pago na bomba não está relacionado ao combustível em si, mas a impostos e taxas, conforme noticia o site G1:



Estado de Mato Grosso
Assembleia Legislativa



*Considera os preços médios de revenda do diesel S-10 medidos pela ANP na semana encerrada em 7 de março

Fonte: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2026/03/12/entenda-precos-diesel-e-impactos-para-o-consumidor.ghtml>

Diante de tamanha asfixia sobre um bem que assegura o direito constitucional de locomoção (ir e vir com seus bens, Art. 5º, XV), a mitigação do IPVA é um imperativo moral.

Ciente de que 40% do valor arrecadado é destinado aos Municípios e 20% ao FUNDEB, este projeto preserva o repasse constitucional, optando pela redução inteligente das alíquotas e limites de base de cálculo, garantindo o equilíbrio das contas públicas.

Conforme demonstrado no estudo de impacto financeiro-orçamentário anexo, a proposta legislativa se insere no contexto de busca por maior justiça tributária, previsibilidade fiscal e adequação da tributação do IPVA à realidade econômica e social do Estado de Mato Grosso, especialmente diante do envelhecimento natural da frota e da relevância estratégica do setor produtivo rural para a economia estadual. Embora exista estimativa preliminar de renúncia de receita, o estudo evidencia metodologia técnica, parâmetros conservadores e transparência nos critérios adotados, permitindo adequada avaliação legislativa e observância às exigências do art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal.

Além disso, o levantamento demonstra que os impactos financeiros projetados são passíveis de planejamento e mitigação orçamentária, sendo recomendável o aperfeiçoamento da instrução legislativa mediante dados oficiais da Sefaz-MT e eventual adoção de mecanismos compensatórios, sem afastar, contudo, a legitimidade da iniciativa sob a ótica da política tributária estadual. A proposta busca equilibrar arrecadação e capacidade contributiva, promovendo maior racionalidade fiscal e tratamento tributário mais compatível com a realidade dos contribuintes mato-grossenses.

Enquanto o Governo Federal aumenta a carga tributária sobre a população brasileira, a aprovação deste Projeto de Lei coloca a Assembleia Legislativa e o Estado de Mato Grosso na contramão dessa asfixia, reduzindo impostos e aliviando o peso sobre os ombros dos mato-grossenses.

[1] <https://www.brasilparalelo.com.br/noticias/brasil-tem-maior-taxa-de-impostos-sobre-veiculos-do-mundo>

[2] <https://revistaeste.com/economia/no-brasil-quase-metade-do-valor-de-um-carro-0km-e-imposto/>



Estado de Mato Grosso
Assembleia Legislativa



Edifício Dante Martins de Oliveira
Plenário das Deliberações “Deputado Renê Barbour” em 25 de Maio de 2026

Gilberto Cattani
Deputado Estadual