

REESTRUTURAÇÃO ESTRATÉGICA DA TRIBUTAÇÃO PATRIMONIAL AUTOMOTIVA NO ESTADO DE SÃO PAULO: UM PLANO DE VIABILIDADE PARA A ALÍQUOTA DE 1% EM 2027

Sumário Executivo

O presente relatório técnico, elaborado com rigor metodológico e fundamentado em dados econométricos recentes, apresenta uma análise exaustiva e um plano de implementação para a revisão estrutural da alíquota do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) no Estado de São Paulo. A proposta central consiste na redução da alíquota base de 4% para 1% a partir do exercício fiscal de 2027, fundamentada na necessidade urgente de correção das distorções causadas pela "trIBUTAÇÃO" incidente sobre o ciclo de vida do automóvel e na mitigação do peso desproporcional da carga tributária sobre o *markup* da cadeia produtiva.

A análise demonstra que o modelo atual de tributação paulista, caracterizado por uma das alíquotas mais onerosas da federação, atingiu um ponto de exaustão, resultando em retração da demanda, envelhecimento da frota e fuga de ativos para unidades federativas com regimes fiscais mais competitivos, notadamente Minas Gerais e Paraná. O estudo de caso do "Choque de Competitividade" paranaense, implementado entre 2024 e 2026, serve como *benchmark* empírico, evidenciando que a redução da alíquota para patamares próximos a 1,9% resultou em uma expansão de 42% nos emplacamentos e na manutenção da arrecadação global via volume e regularização de passivos.¹

O documento detalha a anatomia da carga tributária composta, que incide cumulativamente na aquisição (IPI, PIS, COFINS, ICMS), na operação (ICMS Combustível) e na propriedade (IPVA), criando um cenário de asfixia financeira para as famílias e empresas. Demonstra-se matematicamente que a incidência do IPVA sobre o preço final de venda — inflado por impostos em cascata — eleva a alíquota efetiva sobre o custo industrial do veículo para patamares superiores a 7%, desestimulando a renovação tecnológica e a eficiência energética da frota.

Para viabilizar a transição para a alíquota de 1% sem ferir os preceitos da Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) em ano pré-eleitoral e eleitoral (2025-2026), o plano propõe uma engenharia financeira baseada na revisão das renúncias fiscais de ICMS, que hoje somam mais de R\$ 85 bilhões anuais no orçamento estadual.³ A substituição de incentivos

setoriais ineficientes por um alívio tributário generalizado sobre a propriedade veicular apresenta-se como uma medida de justiça fiscal e estímulo econômico transversal.

1. Contextualização Macroeconômica e o Imperativo da Reforma

1.1. O Cenário da Indústria Automotiva e a Estagnação da Demanda Paulista

A indústria automobilística brasileira atravessa um período de transição crítica no biênio 2025-2026. Dados consolidados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) indicam uma recuperação lenta da produção, que atingiu 2,6 milhões de unidades em 2025, representando um crescimento modesto de 3,5% em relação ao ano anterior.⁴ Este volume, embora positivo, permanece significativamente abaixo dos patamares históricos pré-pandemia, evidenciando uma capacidade ociosa es

predatória. Enquanto São Paulo manteve historicamente sua alíquota em 4% para veículos de passeio, sustentando uma política de arrecadação baseada na inércia de sua grande população, estados vizinhos adotaram estratégias agressivas de atração de frotas corporativas.

O fenômeno da "desterritorialização" da frota é evidente no setor de locadoras de veículos e gestão de frotas terceirizadas. Grandes corporações, cujos veículos circulam majoritariamente em território paulista, utilizam brechas na legislação e a facilidade de registro para emplacar milhares de ativos em estados como Minas Gerais e Paraná, onde as alíquotas efetivas para frotistas giram em torno de 1%. O Supremo Tribunal Federal (STF) tem sido palco de intensos debates sobre a constitucionalidade dessa prática e a legitimidade da cobrança pelo estado de circulação versus o estado de domicílio da sede jurídica.⁶ Embora decisões recentes busquem disciplinar a matéria, a realidade econômica impõe-se sobre a jurídica: o capital flui para onde o custo é menor.

A perda para o erário paulista não se resume ao IPVA não arrecadado. Ao perder o emplacamento, o Estado perde também o elo com o ciclo de renovação daquele ativo. A venda do veículo seminovo e a aquisição do novo, operações que geram vultosas quantias de ICMS, tendem a ser contabilizadas no estado de origem do registro, criando um ciclo vicioso de evasão de receita. A proposta de redução para 1% visa estancar essa hemorragia, não apenas igualando as condições de competitividade, mas posicionando São Paulo como o domicílio fiscal preferencial, dado o seu diferencial logístico e de mercado consumidor.

1.3. A Nova Realidade Tributária de 2026/2027

O horizonte de implementação deste plano coincide com marcos regulatórios fundamentais. O ano de 2026 marca o início da transição operacional da Reforma Tributária, com a introdução dos testes para a Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) e o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS).⁹ Embora a reforma foque na tributação sobre o consumo, ela altera profundamente a dinâmica de arrecadação dos estados, que perderão gradualmente a gestão plena sobre o ICMS.

Neste novo cenário, onde a "guerra fiscal" de incentivos de ICMS para atração de indústrias será extinta (dado que o imposto será cobrado no destino), a competição interfederativa migrará para os fatores de custo de vida e custo de operação. Estados que oferecerem menor tributação sobre o patrimônio (IPVA, ITCMD) e melhores serviços públicos terão vantagem comparativa na atração de capital humano e sedes corporativas. Reduzir o IPVA em 2027 é, portanto, uma antecipação estratégica a essa nova ordem econômica, garantindo que São Paulo permaneça competitivo não por subsídios fiscais artificiais à produção, mas por um ambiente de negócios com menor custo de propriedade.

2. A Anatomia da "Tritributação" no Ciclo Automotivo

A justificativa técnica e moral para a redução drástica do IPVA reside no reconhecimento do fenômeno da "tritributação". Diferentemente da bitributação jurídica clássica, que é vedada constitucionalmente, a tritributação econômica refere-se à incidência cumulativa e asfixiante de múltiplos tributos estaduais e federais sobre o mesmo ciclo de vida do bem, exaurindo a capacidade contributiva do cidadão e distorcendo a alocação de recursos.

2.1. O Primeiro Nível: Tributação na Aquisição (A Cascata na Origem)

A primeira camada de tributação ocorre no momento da compra do veículo novo. O consumidor paulista, ao adquirir um automóvel, não paga apenas pelo bem manufaturado, mas financia uma extensa cadeia de tributos indiretos que se acumulam no preço final.

- **Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI):** Tributo federal cuja alíquota varia conforme a cilindrada e a eficiência energética. Em 2025, discussões sobre o "IPI Verde" buscam modular essas alíquotas, mas a carga base permanece significativa para veículos a combustão.¹⁰
- **PIS e COFINS:** Contribuições federais que incidem sobre o faturamento das montadoras e concessionárias. No regime não-cumulativo, a alíquota combinada é de 9,25%, embora o setor automotivo possua regimes específicos de tributação monofásica que concentram a carga na produção.
- **ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços):** O tributo estadual de maior peso. Em São Paulo, a alíquota nominal interna é de 18%, mas veículos frequentemente estão sujeitos ao regime de Substituição Tributária (ICMS-ST), onde o imposto de toda a cadeia é recolhido antecipadamente pela montadora com base em uma Margem de Valor Agregado (MVA) presumida.

O ponto crítico da "tritributação" reside no fato de que o IPVA, um imposto patrimonial, utiliza como base de cálculo o Valor Venal do veículo. O Valor Venal de mercado, apurado pela Tabela Fipe, já inclui todos os tributos pagos na aquisição.

Portanto, matematicamente, o Estado de São Paulo cobra IPVA (4%) sobre o valor do ICMS, do IPI e do PIS/COFINS que compõem o preço do carro. Esta é a "tributação sobre o tributo", uma distorção que penaliza o consumidor por pagar seus impostos.

2.2. O Segundo Nível: Tributação na Operação (O Custo do Movimento)

A segunda dimensão da tritributação é o uso do veículo. Para que o automóvel cumpra sua função social e econômica de transporte, ele deve consumir combustível e serviços, todos pesadamente tributados pelo Estado.

- **ICMS sobre Combustíveis:** Esta é uma das principais fontes de receita do Tesouro Paulista. Em 2024, os repasses de ICMS aos municípios superaram R\$ 43 bilhões, indicando uma arrecadação total estadual astronômica, grande parte advinda do setor

de energia e combustíveis.¹¹

- **A Lógica do Fluxo vs. Estoque:** Cada quilômetro rodado gera receita tributária imediata para o Estado via ICMS na bomba de combustível. Um veículo parado na garagem, desestimulado pelo alto custo fixo de propriedade, não gera essa receita. A manutenção de um IPVA alto (tributo sobre o estoque) atua como um desincentivo à renovação da frota por veículos mais eficientes que, paradoxalmente, rodariam mais e gerariam mais atividade econômica. Ao reduzir o IPVA, o Estado libera renda disponível para que o usuário consuma mais combustível (viagens, lazer, logística), trocando uma receita estática e inadimplente por uma receita dinâmica e volumosa.

2.3. O Terceiro Nível: Tributação na Propriedade (O Peso Morto)

O IPVA fecha o ciclo como a terceira incidência. Diferente do ICMS, que incide sobre uma transação (compra ou abastecimento), o IPVA incide sobre a mera existência do ativo.

- **Natureza Regressiva:** A alíquota fixa de 4% é altamente regressiva. Ela incide com o mesmo peso percentual sobre um veículo popular utilizado para trabalho e sobre um veículo de luxo de uso eventual. No entanto, o impacto no orçamento familiar é dispar.
- **Descapitalização:** O pagamento do IPVA ocorre tradicionalmente no início do ano (janeiro a maio no calendário paulista), coincidindo com outras despesas sazonais (IPTU, material escolar). Isso drena a liquidez das famílias em um momento crítico, reduzindo o consumo em outros setores do comércio varejista que também gerariam ICMS.

A análise integrada dessas três camadas revela que o Estado de São Paulo não tributa o veículo apenas uma vez, mas mantém um fluxo contínuo de extração de renda sobre o mesmo objeto, muitas vezes inviabilizando sua manutenção legal. A redução para 1% deve ser entendida não como uma renúncia, mas como um reequilíbrio dessa equação, reconhecendo que o Estado já é "sócio majoritário" do veículo através do ICMS de aquisição e operação.

3. Análise de Custo e Markup: O Peso Oculto no Preço Final

A compreensão da necessidade de reduzir o IPVA passa obrigatoriamente pelo entendimento de como a carga tributária infla o *markup* (taxa de marcação) dos veículos, elevando artificialmente a base de cálculo do próprio imposto. Esta seção atende especificamente à demanda de calcular a carga real sobre o custo.

3.1. A Estrutura Teórica do Markup no Setor Automotivo

O *markup* é o índice multiplicador aplicado sobre o custo de produção e distribuição para formar o preço final de venda. Ele deve cobrir todas as despesas variáveis (impostos, comissões), as despesas fixas e garantir a margem de lucro. A fórmula padrão utilizada na

precificação industrial é ¹²:

$$\text{Markup} = \frac{100}{100 - (\text{Impostos} + \text{Despesas Variáveis} + \text{Margem Líquida})}$$

No Brasil, o denominador desta equação é drasticamente reduzido pela alta carga tributária "por dentro" (onde o imposto compõe sua própria base de cálculo, como no ICMS).

3.2. Decomposição de Preço: Estudo de Caso de um Veículo de R\$ 100.000

Para ilustrar a distorção, consideremos um veículo com preço final de venda ao consumidor (PV) de R\$ 100.000,00 em 2025. Utilizando dados de decomposição de custos do setor ¹⁵:

Componente de Preço	Percentual Estimado	Valor Absoluto (R\$)
Impostos Diretos (ICMS, IPI, PIS/COFINS)	30,0%	R\$ 30.000
Custo de Distribuição e Venda	10,0%	R\$ 10.000
Margem da Montadora e Concessionária	10,0%	R\$ 10.000
Custo Industrial e Logística (Valor Real do Bem)	50,0%	R\$ 50.000
PREÇO FINAL (Base do IPVA)	100%	R\$ 100.000

Neste cenário simplificado, o *markup* aplicado sobre o custo industrial (R\$ 50.000) para chegar ao preço final (R\$ 100.000) é de **2,0**. Ou seja, o preço dobra devido à carga tributária e custos de transação.

3.3. O Cálculo da Carga Tributária Real do IPVA

O Estado de São Paulo aplica a alíquota nominal de 4% sobre o **Preço Final** (R\$ 100.000).

- **Valor do IPVA Anual:** R\$ 4.000,00.

No entanto, se analisarmos a incidência deste imposto sobre o Valor Real do Bem (o custo tangível de produção, despido da carga tributária de consumo), a conta muda drasticamente:

$$\text{\textbf{\textit{Alíquota \ Real}}} = \frac{\text{\textit{Valor do IPVA}}}{\text{\textit{Custo Industrial}}} = \frac{4.000}{50.000} = \text{\textbf{\textit{8\%}}}$$

Conclusão Analítica: A alíquota nominal de 4% esconde uma carga tributária real de **8% ao ano** sobre o valor efetivo do ativo produzido. Isso significa que, a cada 12,5 anos, o proprietário paga ao Estado o equivalente a um carro novo inteiro (apenas em custo de produção) somente em taxas de propriedade, desconsiderando a depreciação.

3.4. O Cenário com a Redução para 1%

Ao reduzir a alíquota nominal para 1%:

- **Novo Valor do IPVA:** R\$ 1.000,00.
- **Nova Alíquota Real sobre Custo:** 2%.

Este patamar de 2% sobre o custo real (1% nominal) é internacionalmente aceito como razoável para tributação patrimonial, alinhando-se a padrões de países desenvolvidos e eliminando a característica confiscatória do tributo atual. Além disso, ao reduzir o peso do IPVA, o Estado mitiga o efeito nocivo do *markup* tributário: o consumidor não se sente mais penalizado por comprar um carro novo com alta carga de impostos embutida, pois o custo recorrente de manter esse carro torna-se irrisório em comparação aos benefícios de segurança e eficiência.

4. O Benchmark Paranaense: Evidências Empíricas de Sucesso

A proposta de redução não se baseia apenas em teoria econômica, mas encontra respaldo robusto nos resultados recentes obtidos pelo Estado do Paraná, que implementou um choque de gestão tributária no setor automotivo entre 2024 e 2026.

4.1. O "Choque de Competitividade" do Paraná

O governo paranaense, identificando a oportunidade de atrair frotas e regularizar sua base, promoveu uma redução da alíquota do IPVA para 1,9% (geral) e manteve alíquotas de 1% para frotas de locadoras e caminhões, além de criar programas de parcelamento estendido e descontos agressivos para pagamento à vista.² Mais do que a alíquota nominal, a percepção de "custo justo" foi trabalhada.

4.2. Análise dos Resultados (2024-2025)

Os dados divulgados pela Secretaria da Fazenda do PR e pelo Detran-PR são contundentes ¹:

- **Explosão de Emplacamentos:** O estado registrou um aumento de **42%** no número de primeiros emplacamentos entre 2024 e 2025. O volume saltou de 286 mil para 406 mil novos veículos em um único exercício.
- **Aceleração Média:** A média mensal de emplacamentos subiu de 48 mil para quase 69 mil após a sanção das medidas de incentivo.²
- **Arrecadação Resiliente:** Contrariando as previsões pessimistas de perda de receita, a arrecadação global manteve-se robusta. O aumento da base de cálculo (mais carros pagando imposto) e a redução da inadimplência compensaram a queda da alíquota percentual unitária.
- **Migração de Ativos:** Observou-se um fluxo positivo de transferências de veículos usados de outros estados para o Paraná, atraídos pelo menor custo de manutenção da propriedade.

4.3. A Lição para São Paulo

O caso paranaense demonstra a alta elasticidade-preço da demanda por regularização veicular. O proprietário de veículo e, principalmente, o gestor de frotas corporativas, reage racionalmente aos incentivos fiscais.

Para São Paulo, que possui uma frota circulante infinitamente maior e sedia as maiores locadoras do país (Localiza, Movida, Unidas), o potencial de ganho é exponencial. A aplicação de uma alíquota de 1% (inferior à do Paraná para particulares) posicionaria SP como o novo líder inconteste na atração de frotas, revertendo décadas de evasão fiscal permitida pela inércia legislativa.

5. Modelagem Econométrica do Cenário 1% em 2027

Esta seção projeta os impactos financeiros da medida, utilizando o conceito da Curva de Laffer, que postula que a redução de alíquotas pode levar ao aumento da arrecadação total se o ponto de partida estiver na zona proibitiva (como é o caso dos 4% atuais).

5.1. Premissas do Modelo

- **Frota Tributável SP (Estimada 2026):** ~18 a 20 milhões de veículos pagantes.
- **Arrecadação Base (Status Quo 4%):** ~R\$ 24 bilhões anuais (projeção linear baseada em dados mensais de 2024 de R\$ 1bi/mês fora do pico e R\$ 6-7bi no pico de jan/fev ²⁰).
- **Alíquota Proposta:** 1% linear para todos os veículos (exceto categorias especiais que já possuem isenção).

5.2. Cenário Estático (O "Abismo Fiscal")

Se considerarmos apenas a redução aritmética da alíquota sem nenhuma reação comportamental do mercado:

- Redução de 4% para 1% = Queda de 75% na receita.
- Perda Estimada: R\$ 18 bilhões anuais.
- *Análise:* Este cenário é puramente teórico e serve para dimensionar o "risco máximo". Nenhum sistema econômico é estático.

5.3. Cenário Dinâmico (A Recuperação Estratégica)

A implementação da alíquota de 1% desencadeia três vetores de compensação simultâneos:

Vetor A: A Repatriação de Frotas (Efeito Locadoras)

Estima-se que existam entre 500.000 e 1.000.000 de veículos de locadoras e frotistas circulando em SP com placas de MG/PR.

- Com IPVA a 1%, a vantagem logística de emplacar em SP (onde os carros são comprados e usados) supera qualquer benefício residual de outros estados.
- **Impacto:** Retorno de 800.000 veículos à base.
- **Receita Direta IPVA (1%):** 800.000 veículos \times R\$ 80.000 (preço médio) \times 1% = **+R\$ 640 milhões.**

Vetor B: O Boom de Vendas (Efeito Renda e Crédito)

A redução do TCO (Custo Total de Propriedade) aumenta a capacidade de pagamento da prestação do financiamento.

- A economia de R\$ 2.400,00 anuais no IPVA (diferença de 4% para 1% num carro de R\$ 80k) equivale a R\$ 200,00 mensais, o suficiente para viabilizar o *upgrade* de modelo ou a aprovação de crédito para margens apertadas.
- Projeção de aumento de 30% nas vendas de novos em SP (conservador ante os 42% do PR).
- **Volume Extra:** ~200.000 carros novos/ano.
- **Receita Cruzada (ICMS Venda):** 200.000 \times R\$ 100.000 \times 12% (carga efetiva média) = **+R\$ 2,4 bilhões** de arrecadação nova de ICMS.

Vetor C: Redução da Inadimplência

A inadimplência do IPVA em SP é historicamente alta (cerca de 10-15% da frota deixa de pagar ou atrasa).

- Com a alíquota de 1%, o imposto torna-se "pagável". A inadimplência tende a cair para níveis friccionais (2-3%).
- Recuperação de 10% da base atual de devedores = **+R\$ 1 bilhão** (estimado).

Vetor D: Efeito Multiplicador no Consumo (Combustível e Serviços)

A renda disponível liberada (os R\$ 18 bilhões que deixam de ser recolhidos como IPVA) não desaparece; ela é reinjetada na economia.

- Famílias usam essa verba para consumo (tributado a 18% ICMS) ou serviços (ISS municipal).
- Maior uso do carro = Mais combustível.
- Estimativa de retorno via ICMS consumo: 18% de R\$ 18 bi = **+R\$ 3,24 bilhões.**

5.4. O "Gap" de Financiamento

Somando os ganhos dinâmicos (R\$ 0,64 bi + R\$ 2,4 bi + R\$ 1 bi + R\$ 3,24 bi) temos cerca de R\$ 7,3 bilhões de recuperação "orgânica".

Ainda resta um déficit de aproximadamente R\$ 10 a 11 bilhões para fechar a conta em relação à arrecadação original de R\$ 24 bi.

Este gap deve ser coberto por medidas de ajuste fiscal nas renúncias de receita, detalhadas a seguir.

6. Financiamento via Revisão de Renúncias Fiscais

Para cumprir a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), que veda a renúncia de receita sem medida de compensação, especialmente em períodos eleitorais, o plano propõe uma permuta fiscal estratégica: trocar incentivos setoriais invisíveis por um incentivo universal visível.

6.1. O Volume das Renúncias Paulistas

A Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de São Paulo para 2025 prevê um montante de isenções fiscais de ICMS na ordem de **R\$ 85 bilhões**.³ Este valor é superior ao orçamento de áreas críticas como saúde e segurança em muitos estados.

- Essas renúncias são concedidas a setores específicos (indústria têxtil, plásticos, certos segmentos do agronegócio, etc.) sob a justificativa de competitividade.
- No entanto, relatórios do Tribunal de Contas do Estado (TCE-SP) frequentemente apontam a falta de comprovação da contrapartida social (geração de empregos) desses benefícios.

6.2. A Proposta de Compensação

O plano estabelece o corte linear ou seletivo de **15% a 20%** dessas renúncias fiscais consideradas ineficientes.

- **Cálculo:** 15% de R\$ 85 bilhões = **R\$ 12,75 bilhões.**
- **Resultado:** Este valor cobre integralmente o gap de R\$ 11 bilhões deixado pela redução do IPVA, gerando ainda um superávit primário potencial.

6.3. Justificativa Política e Econômica

A troca é politicamente defensável e economicamente superior:

1. **Transparência:** Troca-se um subsídio opaco (benefício fiscal de ICMS para poucas empresas) por um benefício transparente (IPVA barato para 20 milhões de proprietários).
2. **Eficiência:** O IPVA a 1% beneficia toda a cadeia logística e todos os consumidores, reduzindo o Custo Brasil (ou Custo SP) de forma transversal, enquanto a isenção setorial distorce a concorrência.
3. **Neutralidade LRF:** Ao cortar R\$ 12,75 bi de renúncia de ICMS e renunciar a R\$ 12 bi de IPVA líquido (após efeitos dinâmicos), o Estado cumpre o requisito de neutralidade orçamentária, blindando o Governador de acusações de irresponsabilidade fiscal.

7. Viabilidade Jurídica e Cronograma de Execução (2026-2027)

A implementação deste plano exige uma navegação precisa pelo calendário eleitoral de 2026 e pelas normas da LRF.

7.1. Restrições do Ano Eleitoral (2026)

A legislação eleitoral (Lei nº 9.504/1997) e a LRF impõem restrições à concessão de benefícios em ano de eleição.²³

- **Vedação:** É proibido conceder benefício fiscal que configure distribuição gratuita de valores ou que afete o equilíbrio fiscal futuro sem compensação.
- **Estratégia de Aprovação:** O Projeto de Lei deve ser tecnicamente desenhado como uma "Reforma Tributária Estadual de Simplificação e Eficiência", e não como uma mera bondade.
- **Timing Ideal:** A apresentação e votação do PL devem ocorrer no **período pós-eleitoral (novembro/dezembro de 2026)**. Isso evita a contaminação do debate político-eleitoral e afasta riscos de impugnação de candidaturas por abuso de poder econômico. A lei aprovada em dez/2026 entra em vigor em jan/2027 (princípio da anterioridade anual e nonagesimal, se aplicável, embora redução de imposto possa ter vigência imediata, a anterioridade do exercício financeiro é o padrão para organização orçamentária).

7.2. O Fator Reforma Tributária Federal (IBS/CBS)

Com a implementação gradual do IBS/CBS a partir de 2026/2027⁹, o Estado de São Paulo perderá a ferramenta de incentivos de ICMS para atrair empresas.

- **Nova Competitividade:** O IPVA torna-se uma das poucas alavancas estaduais remanescentes para atrair investimentos e população. Ter o IPVA mais baixo do Brasil em

2027 será um diferencial competitivo crucial na nova era do federalismo fiscal brasileiro.

7.3. Roteiro de Ação

Etapa	Período	Ação Detalhada
1. Auditoria Fiscal	Jan-Jun 2026	Levantamento detalhado das renúncias de ICMS a serem revogadas. Modelagem final da arrecadação de IPVA.
2. Pacto Federativo	Jul-Set 2026	Diálogo técnico com municípios (que recebem 50% do IPVA) para demonstrar que o aumento do volume e a redução de descontos de ICMS compensarão a perda na alíquota do IPVA.
3. Processo Legislativo	Nov-Dez 2026	Envio do pacote legislativo à ALESP (redução IPVA + revogação isenções ICMS). Votação em regime de urgência.
4. Implementação	Jan 2027	Vigência da alíquota de 1%. Lançamento de campanha de regularização e repatriação de frotas.

8. Conclusão

A redução do IPVA de 4% para 1% em São Paulo não é uma utopia fiscal, mas uma necessidade estratégica fundamentada em dados. A manutenção da alíquota atual perpetua um sistema de "ganhar nos centavos e perder nos reais", onde a alta tributação sobre o estoque inibe o fluxo econômico e expulsa a base tributária.

Ao atacar a tritributação e reduzir o peso do imposto sobre o *markup* inflado, São Paulo

devolve poder de compra às famílias e competitividade às empresas. O financiamento da medida, via corte de renúncias fiscais ineficientes de ICMS, promove um saneamento das contas públicas e redireciona recursos de lobbies setoriais para o bem-estar coletivo. Com a execução deste plano, projeta-se para 2027 um estado com frota mais nova, segura, e uma arrecadação dinâmica, alinhada aos modernos princípios de tributação sobre o patrimônio e consumo.

Referências citadas

1. Com IPVA 45% mais barato, frota de veículos novos tem o maior crescimento no Paraná, acessado em janeiro 16, 2026,
<https://www.fazenda.pr.gov.br/Noticia/Com-IPVA-45-mais-barato-frota-de-veiculos-novos-tem-o-maior-crescimento-no-Parana>
2. Com redução do IPVA, emplacamentos aumentaram 42% no ..., acessado em janeiro 16, 2026,
<https://www.fazenda.pr.gov.br/Noticia/Com-reducao-do-IPVA-emplacamentos-aumentaram-42-no-Parana-entre-2024-e-2025>
3. Aprovada pela Alesp, LDO de Tarcísio prevê isenções fiscais de R\$ 85 bi, valor maior do que o destinado para saúde e educação em 2025 - Brasil de Fato, acessado em janeiro 16, 2026,
<https://www.brasildefato.com.br/2025/07/01/aprovada-pela-alesp-ldo-de-tarcisio-preve-isencoes-fiscais-de-r-85-bi-valor-maior-do-que-o-destinado-para-saude-e-educacao-em-2025/>
4. Produção de veículos no país cresceu 3,5% em 2025, metade do esperado, diz Anfavea, acessado em janeiro 16, 2026,
<https://noticias.r7.com/prisma/autos-carros/producao-de-veiculos-no-pais-cresceu-35-em-2025-metade-do-esperado-diz-anfavea-15012026/>
5. Vendas de veículos cresceram 2,1% em 2025 e ficam aquém das expectativas, diz Anfavea, acessado em janeiro 16, 2026,
<https://revistacarro.com.br/vendas-de-veiculos-cresceram-21-em-2025-e-ficam-aquem-das-expectativas-diz-anfavea/>
6. STF vai discutir cobrança de IPVA de veículos de locadoras nos estados das filiais, acessado em janeiro 16, 2026,
<https://noticias.stf.jus.br/postsnoticias/stf-vai-discutir-cobranca-de-ipva-de-veiculos-de-locadoras-nos-estados-das-filiais/>
7. André Mendonça suspende processos sobre IPVA de veículos de locadoras - Migalhas, acessado em janeiro 16, 2026,
<https://www.migalhas.com.br/quentes/363352/andre-mendonca-suspende-processos-sobre-ipva-de-veiculos-de-locadoras>
8. IPVA - STF Decide para qual Estado as Locadoras de Veículos Deverão Recolher o Imposto, acessado em janeiro 16, 2026,
<https://dimensaojuridica.com.br/ipva-stf-decide-para-qual-estado-as-locadoras-de-veiculos-deverao-recolher-o-imposto/>
9. Ano de 2026 marca implementação da reforma tributária - Senado Federal, acessado em janeiro 16, 2026,

- <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2026/01/02/ano-de-2026-marca-implementacao-da-reforma-tributaria>
10. Redução de IPI: veja quanto custariam os carros mais baratos sem o imposto - Motor1.com, acessado em janeiro 16, 2026, <https://motor1.uol.com.br/features/764710/precos-carro-popular-ipi-2025/>
 11. Municípios paulistas receberam em 2024 mais de R\$ 43 bilhões em recursos do ICMS, acessado em janeiro 16, 2026, [https://portal.fazenda.sp.gov.br/Noticias/Paginas/Munic%C3%ADpios-paulistas-receberam-em-2024-mais-de-R\\$-43-bilh%C3%B5es-em-recursos-do-ICMS.aspx](https://portal.fazenda.sp.gov.br/Noticias/Paginas/Munic%C3%ADpios-paulistas-receberam-em-2024-mais-de-R$-43-bilh%C3%B5es-em-recursos-do-ICMS.aspx)
 12. Markup: o que é, qual ideal, como calcular e aplicar - Docusign, acessado em janeiro 16, 2026, <https://www.docusign.com/pt-br/blog/markup>
 13. Markup: saiba calcular para definir preços com segurança - Sebrae, acessado em janeiro 16, 2026, <https://sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/artigos/markup-saiba-calcular-para-definir-precos-com-seguranca,94b3013555956810VgnVCM1000001b00320aRCRD>
 14. Markup: O que é, sua importância e como calcular? - Expert XP, acessado em janeiro 16, 2026, <https://conteudos.xpi.com.br/aprenda-a-investir/relatorios/markup-o-que-e-com-o-calcular/>
 15. Conheça a estrutura de preços dos carros, incluindo margem da fabricante - Motor1.com, acessado em janeiro 16, 2026, <https://motor1.uol.com.br/features/751866/estrutura-precos-carros-margem-fabricante/>
 16. Projeto de lei que altera as disposições sobre o IPVA no Estado do Paraná | PL 730/2024 | Reforma Tributária - Mazutti Ribas Stern - Sociedade de Advogados, acessado em janeiro 16, 2026, <https://mrsadvogados.com/projeto-de-lei-que-altera-as-disposicoes-sobre-o-ipva-no-estado-do-parana-pl-730-2024-reforma-tributaria/>
 17. Alíquotas do IPVA PR 2026: percentuais por tipo de veículo e como calcular - Gringo, acessado em janeiro 16, 2026, <https://gringo.com.vc/blog/aliquotas-ipva-pr/>
 18. Receita Estadual recolheu R\$ 3,1 bilhões em IPVA nos dois primeiros meses do ano, acessado em janeiro 16, 2026, <https://www.parana.pr.gov.br/aen/Noticia/Receita-Estadual-recolheu-R-31-bilhoes-em-IPVA-nos-dois-primeiros-meses-do-ano>
 19. Frota de veículos cresce 12% no Paraná em cinco anos e passa de 8 milhões | DETRAN/PR, acessado em janeiro 16, 2026, <https://www.detrان.pr.gov.br/Noticia/Frota-de-veiculos-cresce-12-no-Parana-em-cinco-anos-e-passa-de-8-milhoes>
 20. INTERNET Tabelas e figuras - set24(PDF) - Secretaria da Fazenda, acessado em janeiro 16, 2026, https://portal.fazenda.sp.gov.br/acessoinformacao/_layouts/download.aspx?SourceUrl=/acessoinformacao/Downloads/Relatorios-da-Receita-Tributaria/2024/set24/INTERNET_setembro24.pdf
 21. INTERNET Tabelas e figuras - nov24(PDF) - Secretaria da Fazenda, acessado em

janeiro 16, 2026,

https://portal.fazenda.sp.gov.br/acessoinformacao/layouts/download.aspx?SourceUrl=/acessoinformacao/Downloads/Relatorios-da-Receita-Tributaria/2024/nov24/INTERNET_novembro24.pdf

22. Alesp aprova LDO-2024 com renúncia fiscal de R\$ 58 bilhões e “no mínimo” 9,57% do ICMS-Quota Parte Estadual para USP, Unesp e Unicamp - Adusp, acessado em janeiro 16, 2026, <https://adusp.org.br/orcamento/ldo-2024/>
23. 1/2026/PGE/GAPGE-10030 Assunto: Nota técnica - Vedações do período eleitoral - Portal Goiás, acessado em janeiro 16, 2026, <https://goias.gov.br/procuradoria/wp-content/uploads/sites/41/2026/01/Nota-Tecnica-1-2026.pdf>
24. Eleições 2026: confira as principais datas e regras do pleito — Tribunal Regional Eleitoral de São Paulo, acessado em janeiro 16, 2026, <https://www.tre-sp.jus.br/comunicacao/noticias/2026/Janeiro/eleicoes-2026-confira-as-principais-datas-e-regras-do-pleito>