



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR

N.º 158, DE 2023

(Do Sr. Gilvan Maximo)

Estabelece normas gerais em matéria de legislação tributária nos termos do art. 146, III, alínea “a” da Constituição para dispor que o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e sobre Serviços de Transporte Interestadual, Intermunicipal e de Comunicações (ICMS) e o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) previstos, respectivamente, nos incisos II e III do art. 155 da Constituição, não incidem sobre as operações com veículos elétricos leves e levíssimos a bateria (BEV), veículos elétricos a célula de combustível (FCEV), veículos da modalidade híbrida com combustível fóssil (HEV) e plugin (PHEV) ou a propriedade desses veículos; que essa não-incidência alcança os serviços correlatos de instalação e uso de eletropostos e pontos de carregamento desses veículos e as taxas em função da alienação, transferência, registro e licenciamento da propriedade desses veículos; que esses veículos poderão transitar pelas faixas regulamentadas como de circulação exclusiva para veículos de transporte público e que a União, os Estados e o Distrito Federal concederão linhas de crédito prioritárias para fomentar e subsidiar a aquisição desses veículos; a produção, capacitação, e importação de equipamentos para produção de peças e componentes destinados à cadeia produtiva desses veículos e a instalação de redes de postos ou pontos de carregamento para eles.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PLP-137/2023.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº , DE 2023

(Do Sr. GILVAN MAXIMO)

Estabelece normas gerais em matéria de legislação tributária nos termos do art. 146, III, alínea “a” da Constituição para dispor que o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e sobre Serviços de Transporte Interestadual, Intermunicipal e de Comunicações (ICMS) e o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) previstos, respectivamente, nos incisos II e III do art. 155 da Constituição, não incidem sobre as operações com veículos elétricos leves e levíssimos a bateria (BEV), veículos elétricos a célula de combustível (FCEV), veículos da modalidade híbrida com combustível fóssil (HEV) e plug-in (PHEV) ou a propriedade desses veículos; que essa não-incidência alcança os serviços correlatos de instalação e uso de eletropostos e pontos de carregamento desses veículos e as taxas em função da alienação, transferência, registro e licenciamento da propriedade desses veículos; que esses veículos poderão transitar pelas faixas regulamentadas como de circulação exclusiva para veículos de transporte público e que a União, os Estados e o Distrito Federal concederão linhas de crédito prioritárias para fomentar e subsidiar a aquisição desses veículos; a produção, capacitação, e importação de equipamentos para produção de peças e componentes destinados à cadeia produtiva desses veículos e a instalação de redes de postos ou pontos de carregamento para eles.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei Complementar estabelece normas gerais em matéria de legislação tributária nos termos do art. 146, III, alínea “a” da Constituição para dispor que o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e



sobre Serviços de Transporte Interestadual, Intermunicipal e de Comunicações (ICMS) e o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) previstos, respectivamente, nos incisos II e III do art. 155 da Constituição, não incidem sobre as operações com veículos elétricos leves e levíssimos a bateria (BEV), veículos elétricos a célula de combustível (FCEV), veículos da modalidade híbrida com combustível fóssil (HEV) e plug-in (PHEV) ou a propriedade desses veículos.

Art. 2º O Imposto sobre Circulação de Mercadorias e sobre Serviços de Transporte Interestadual, Intermunicipal e de Comunicações (ICMS) e o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) previstos, respectivamente, nos incisos II e III do art. 155 da Constituição, não incidem sobre as operações com veículos elétricos leves e levíssimos a bateria (BEV), veículos elétricos a célula de combustível (FCEV), veículos da modalidade híbrida com combustível fóssil (HEV) e plug-in (PHEV) ou sobre a propriedade desses veículos, desde que o valor da operação ou o valor de mercado sejam inferiores a R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais) e o veículo tenha menos de 8 (oito) anos de fabricação.

Parágrafo único. Os valores de que trata o *caput* serão corrigidos anualmente com base no Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) e divulgados pelas Secretarias de Fazenda dos Estados e do Distrito Federal.

Art. 3º A não-incidência de que trata esta Lei Complementar, alcança, ainda:

I – os serviços correlatos de instalação e uso de eletropostos e pontos de carregamento dos veículos de que tratam os arts. 1º e 2º;

II – as taxas cobradas em função da alienação, transferência, registro e licenciamento da propriedade dos veículos de que tratam os arts. 1º e 2º.

Art. 4º Os veículos de que trata esta Lei Complementar poderão transitar pelas faixas regulamentadas como de circulação exclusiva para veículos de transporte público.

Art. 5º A União, os Estados e o Distrito Federal concederão linhas de crédito prioritárias para fomentar e subsidiar:



I – a aquisição dos veículos de que trata esta Lei Complementar;

II – a produção, capacitação, importação de equipamentos para produção de peças e componentes destinados à cadeia produtiva dos veículos de que trata esta Lei Complementar;

III – a instalação de redes de postos ou pontos de carregamento para os veículos de que trata esta Lei Complementar.

Art. 6º Esta Lei Complementar entra em vigor no primeiro dia do exercício subsequente ao de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Esta propositura objetiva incentivar a produção, disseminação e o uso de veículos elétricos (EV), híbridos (HEV) e movidos a hidrogênio (FCEV) no Estado, beneficiando nossos cidadãos e diminuindo os riscos de saúde pública diretamente ligados à poluição gerada por veículos à combustão, também contribuindo para se evitar um problema ambiental para as gerações futuras, que cada vez mais se estende das grandes cidades para interior. Eventos climáticos e meteorológicos extremos se tornam cada dia mais frequente nos noticiários nacionais, abalando cidades de norte ao sul do país, tirando a vida de diversos de nossos cidadãos. Medidas como essa que contribuem para diminuir os riscos de tais catástrofes sociais se tornam cada dia mais emergenciais.

Em todo o mundo há incentivos para a produção e para a aquisição desta modalidade de veículos, movidos a energia limpa e renovável, e dotados de tecnologia avançada. As atuais políticas brasileiras têm se mostrado incapazes de promover, seja a modernização do nosso parque produtivo, seja a aquisição de tais veículos em razão dos altos custos, agravados pela tradicional carga tributária. Assim, a medida ora apresentada trará uma considerável redução, não apenas do preço final para possibilitar a aquisição pelo cidadão comum, mas também incentivo adequado para a cadeia produtiva nacional e para empresas que investem em redes e instalação de



eletropostos e pontos de carregamento para tais veículos, sem os quais o consumidor seria diretamente prejudicado.

Segundo dados da Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE), as vendas de veículos eletrificados leves cresceram 78% no primeiro quadrimestre de 2022, na comparação com o mesmo período do ano passado, reforçando a expectativa da ABVE de mais um ano positivo para a eletromobilidade no Brasil. Com os 3.123 emplacamentos de abril, o mercado já contabiliza 12.976 unidades comercializadas no ano, contra 7.290 no primeiro quadrimestre de 2021. Mais uma vez, o crescimento dos eletrificados segue na contramão do mercado doméstico total de leves, que caiu 23% no mesmo período, segundo a Fenabreve. Esse contraste – eletrificados em alta e veículos convencionais em queda – tem sido constante desde 2019.

O estoque total de eletrificados em circulação no país chegou a 90 mil veículos (2012 a abril de 2022), e, no ritmo atual, deverá passar de 100 mil entre julho e agosto. A participação desse segmento nas vendas internas totais de leves (market share) foi de 2,5% no quadrimestre e de 2,3% em abril (1,8%, de janeiro a dezembro de 2021). Por eletrificados leves entende-se Autos + Comerciais Leves + SUVs + Utilitários (não inclui ônibus, caminhões); HEV (híbrido elétrico) + PHEV (híbrido elétrico plug-in) + BEV (100% a bateria).

Ainda assim, o transporte elétrico no Brasil cresce num ritmo abaixo dos principais mercados internacionais. Os veículos elétricos plug-in atingiram 9% do market share sobre as vendas globais em 2021, com mais de 6 milhões de unidades vendidas, e poderão ficar em torno de 18% em 2022, chegando a quase 12 milhões de unidades.

Na Alemanha, o maior mercado europeu, os elétricos plug-in (BEV e PHEV) alcançaram 25% de participação nas vendas totais em março último. Na China, no mesmo mês, os elétricos leves plug-in cresceram 118% sobre março de 2021, chegando a 28% de market share (13% na média do ano anterior). A política governamental chinesa hoje é referência global e demonstra o fundamental apoio do governo para desenvolver a indústria de EV desde o início. Ela traz desde aperfeiçoamentos para desenvolvimento da cadeia da indústria em vários setores, incluindo a instalação e serviços de



eletropostos, mas também formas de subsídio e financiamento que favoreçam a aquisição e manutenção do veículo pelo consumidor final.

Em 2013, o Ministério de Ecologia e Meio Ambiente da China assumiu a liderança na formulação do Plano de Prevenção e Controle da Poluição do Ar. O plano lista a promoção de veículos elétricos como uma das dez medidas-chave para prevenir e controlar a poluição do ar. Em 2014, os "Princípios Orientadores para Acelerar a Adoção de Veículos de Nova Energia" foram emitidos e aplicados em todo o país. Esta diretriz estabelece uma estrutura regulatória relativamente abrangente para o desenvolvimento de EVs a partir de seis aspectos:

- construir infraestrutura de carregamento;
- desenvolver modelo de negócios inovador para o setor de EV;
- fornecer subsídio para compra de EV;
- aumentar a aplicação de EV em ônibus, frotas governamentais e corporativas;
- eliminar proteção setorial regional para aumentar a concorrência;
- aumentar a conscientização do consumidor de varejo sobre EV;

O Caso de Shenzhen é emblemático para o crescimento da indústria de veículos elétricos na China, fazendo com que a cidade hoje tenha quase 50% de toda sua frota como sendo de veículos elétricos- sejam eles públicos ou privados, inclusive ônibus. Os pontos fundamentais para a mudança na cidade foram:

- compromisso e apoio do governo, tanto no financiamento, quanto na política;
- fundos dedicados para promover toda a indústria de EV, incluindo construção de infraestrutura, vendas, P&D;
- introdução de incentivos abrangentes para motoristas de EV durante todo o ciclo de vida, incluindo compra, operação e venda. O



subsídio de compra e a licença são dois incentivos críticos para motivar os compradores a mudar do carro a combustão para EV;

- desenvolvimento de um parque tecnológico de EV puxado por líderes do setor;

- investimento em infraestrutura de carregamento: a densidade de carregadores públicos em Shenzhen é a mais alta do país, com 73,2 unidades por quilômetro quadrado (2021), e cada carregador atende a uma média de 5 EVs por dia.

Hoje é possível adquirir um veículo por menos de ¥ 120.000,00 (aproximadamente R\$ 87.500,00).

Segundo o presidente da ABVE, o Brasil não pode ficar para trás na corrida global pela eletromobilidade, sob pena de perder competitividade internacional e deixar de criar empregos de qualidade. “Temos de acelerar as políticas públicas que alinhem a indústria brasileira à tendência mundial de eletrificação do transporte” – concluiu Adalberto Maluf.

Por essa razão, consideramos que este Projeto de Lei Complementar é um importante primeiro passo no desenho de uma política nacional de mobilidade elétrica, enquadrando o veículo elétrico em uma categoria especial, reduzindo a carga tributária e incentivando seu uso, nosso Estado pode tomar a iniciativa, a exemplo do que já fez outras capitais nacionais, aprovando a matéria em questão para o uso de veículos automotores movidos a energia elétrica e a hidrogênio, por meio de incentivos concretizados ao cidadão comum.

Temos a certeza de contar com o apoio de nossos nobres pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 11 de julho de 2023.

Deputado GILVAN MAXIMO

2023-9396 IPVA ICMS Veículos Elétricos Híbridos





CÂMARA DOS DEPUTADOS

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI

Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

**CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA
FEDERATIVA DO BRASIL Art.
146, 155**

[https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:constitui
cao:1988-10-05;1988](https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:constitui
cao:1988-10-05;1988)

FIM DO DOCUMENTO