



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **Duda Ramos** - MDB/RR

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 138, DE 2023

Dispõe sobre incentivos fiscais para produção e comercialização de ônibus e demais veículos de transporte urbano elétrico ou híbrido.

Autor: Deputado LÉO PRATES

Relator: Deputado DUDA RAMOS

I - RELATÓRIO

A Comissão de Viação e Transportes (CVT) recebeu o Projeto de Lei Complementar nº 138, de 2023, para análise de mérito, conforme determina a alínea 'h', do inciso XX, do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados. O projeto oferece medidas de incentivo à adoção da mobilidade elétrica no transporte urbano.

Em essência, o texto propõe três medidas:

- possibilidade de dedução de até 200% do valor das despesas de pesquisa, inovação e desenvolvimento tecnológicos relativos a veículos elétricos ou híbridos no cálculo do imposto de renda;
- isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para veículos elétricos ou híbridos; e
- obrigação às delegatárias de transporte coletivo de dotar ao menos 50% da sua frota de veículos elétricos ou híbridos.



O Autor do projeto argumenta que essa medida ajudará a reduzir os impactos ambientais causados pelas emissões de poluentes e critica a falta de inclusão desses veículos no Programa Inovar-Auto.

Em 11/12/2023, o então Relator da matéria, Deputado Alex Santana, apresentou na CVT parecer pela aprovação, com emenda, que não chegou a ser apreciado pelo Colegiado.

Após a avaliação do mérito por esta Comissão de Viação e Transportes, a Comissão de Finanças e Tributação também se pronunciará quanto ao mérito e quanto à adequação financeira e orçamentária do projeto. Por fim, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania deverá se manifestar quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da proposta.

A proposição está sujeita à apreciação do Plenário e tramita em regime de prioridade.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de lei em análise oferece medidas de incentivo à adoção da mobilidade elétrica no transporte urbano. São propostos incentivos fiscais e proporção mínima de veículos elétricos nas frotas dos municípios.

Considero o tema de extrema relevância e merecedor da aprovação desta Comissão. Qualquer medida em favor da modernização dos veículos do transporte urbano é sempre bem-vinda. Contudo, uma das marcas do meu mandato é a defesa do uso racional dos recursos naturais como vetor de desenvolvimento econômico, especialmente da Região Norte. Dessa forma, estudei o tema com profundidade suficiente para identificar ajustes necessários no texto.

A medida de maior impacto proposta pelo projeto é a de zerar o IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) para veículos elétricos e



híbridos. O principal ponto positivo disso é diminuir o custo, e o preço final, dos veículos elétricos. Por outro lado, zerar o IPI significa abrir mão dos recursos arrecadados por meio do imposto, que certamente farão falta no orçamento do País.

Além disso, não se pode generalizar os veículos elétricos e híbridos, como se todos oferecessem vantagens ambientais iguais. O cálculo do benefício ambiental de uma tecnologia de fabricação de veículo é medido, essencialmente, por sua eficiência energético-ambiental no ciclo do berço ao túmulo. De forma simplificada, essa medida considera as emissões de gases de efeito estufa que ocorrem desde a extração de recursos naturais até o uso final da fonte energética em veículos leves e pesados, incluindo as emissões durante a extração, produção, distribuição e uso da fonte energética em veículos, bem como as emissões de poluentes durante a extração de recursos e fabricação de autopeças, montagem e descarte de veículos.

Diante disso, podemos ter, por exemplo, dois veículos elétricos com níveis de consumo diferentes, seja por diferença de peso, tamanho de bateria ou qualquer outro fator, o que faz com que sejam ambientalmente desiguais. No mesmo sentido, um fabricante pode adotar processos ambientalmente mais corretos que outro, ou adotar componentes mais recicláveis.

Para lidar com essa complexidade, foi criado o Programa Mobilidade Verde e Inovação (Programa Mover – Lei nº 14.902, de 2024). O Programa oferece regras para calcular a eficiência energético-ambiental dos veículos considerando esses aspectos e, com base nesse indicador, define descontos ou adicionais ao IPI. O arranjo adotado pelo Programa é tal que permite que alguns paguem mais e outros menos, de modo que é possível definir alíquotas para incentivar a inovação sem renúncia fiscal.

Mantendo a coerência que permeia meu mandato e o foco do meu trabalho sempre em favor do País, alheio a questões partidárias ou ideológicas, mantive contato com o Governo Federal, que buscou diálogo no sentido de sensibilizar quanto ao Programa Mover e quanto a esse mecanismo que chamou de IPI Verde. Concordo que se trata de abordagem mais



detalhada, que permite descontos no IPI proporcionais à eficiência energético-ambiental de cada veículo. Além disso, entendo que o Mover foi aprovado recentemente, após intensa discussão neste Congresso Nacional, e ainda não houve tempo suficiente para que produzisse resultados que pudessem ser avaliados.

Nesse sentido, abandonar o mecanismo de IPI proporcional à eficiência para adotar a isenção linear proposta me parece retrocesso. Concluo, assim, que não convém adotar qualquer modificação na política de isenções e descontos no IPI neste momento.

Também fui procurado por setores da sociedade civil que sugeriram a inclusão, no texto, dos veículos movidos a GNV (Gás Natural Veicular), biometano, biocombustíveis e novas tecnologias de propulsão, para que também se beneficiem dos incentivos propostos.

Esse tipo de ajuste seria benéfico ao texto por dar a ele caráter mais aberto, capaz de beneficiar todas as tecnologias de baixo carbono que temos e as que ainda podem ser desenvolvidas no futuro. Por outro lado, voltaríamos ao problema que discuti anteriormente, ou seja, estaríamos dando o mesmo tratamento a todos os veículos. Uma tecnologia que oferece grande benefício ambiental e outra que contribui muito pouco receberiam o mesmo incentivo (IPI zerado). Por não considerarmos isso justo e por contarmos com a solução do Mover, entendo que não devemos acatar essa modificação.

Sobre o outro mecanismo de incentivo proposto no Projeto - possibilidade de dedução de até 200% do valor das despesas de pesquisa, inovação e desenvolvimento tecnológicos relativos a veículos eficientes energético-ambientalmente no cálculo do imposto de renda -, acredito que deve ser aprovado. Esse mecanismo é semelhante ao já em vigor por força da Lei do Bem (Lei nº 11.196, de 2005), que prevê diversos incentivos para empresas que investem em atividades de pesquisa, desenvolvimento e inovação (PD&I) tecnológica. Aqui, aprovo percentual mais alto, alçando a pesquisa relacionada a veículos eficientes do ponto de vista energético-ambiental a um patamar diferenciado. Ajusto o texto para que os veículos contemplados sejam definidos com base nos critérios oferecidos pelo Programa Mover.



Naturalmente, a Comissão de Finanças e Tributação, no exercício de sua competência, tratará da harmonização do mérito aqui aprovado com a legislação tributária e também avaliará os impactos financeiro-orçamentários da medida. De modo semelhante, cabe à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania verificar os aspectos relativos aos limites do pacto federativo em relação à obrigação imposta às delegatárias de transporte coletivo de dotar ao menos 50% da sua frota de veículos elétricos ou híbridos. Do ponto de vista desta Comissão, consideramos benéfica a obrigação de modernização da frota.

Pelo exposto, voto pela aprovação do Projeto de Lei Complementar nº 138, de 2023, na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 09 de setembro de 2025.

Deputado DUDA RAMOS
Relator

2025-14461



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PLP Nº 138, DE 2023

Dispõe sobre incentivos fiscais para produção e comercialização de ônibus e demais veículos de transporte urbano de alta eficiência energético-ambiental.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei concede incentivo fiscal à produção e à comercialização de veículos de transporte urbano de alta eficiência energético-ambiental.

Art. 2º Até 2030, as pessoas jurídicas tributadas pelo Lucro Real poderão deduzir do cálculo do Imposto de Renda devido até o dobro do valor das despesas de pesquisa, inovação e desenvolvimento tecnológicos relativos a veículos leves, de passageiros ou comerciais, e pesados de passageiros ou de carga, com alta eficiência energético-ambiental, calculada nos termos da Lei nº 14.902, de 27 e junho de 2024.

§1º A dedução estabelecida no *caput* deste artigo deverá observar o limite de 50% do total das despesas dedutíveis e não poderá exceder a 4% do Imposto de Renda devido.

§2º O controle das despesas incentivadas de que trata este artigo deverá ser mantido em separado na contabilidade da pessoa jurídica beneficiária do favor fiscal.

§3º As empresas delegatárias de transporte coletivo urbano devem dotar suas frotas de até 50% (cinquenta por cento) de veículos movidos a eletricidade, biocombustíveis, ou outros combustíveis de baixo teor de carbono, nos termos do art. 1º.

Art. 3º O reconhecimento dos incentivos fiscais estabelecidos no art. 2º desta Lei dependerá de prévia habilitação de projeto junto ao



Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços e do atendimento das condições fixadas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil.

Art. 4º. A inobservância das exigências estabelecidas nesta Lei sujeitará o beneficiário à cobrança do imposto devido, acrescido das penalidades legais, inclusive penais, previstas em legislação própria.

Art. 5º O Poder Executivo, em atendimento ao disposto no inciso II do art. 5º e nos arts. 14 e 17 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, estimará o montante da renúncia fiscal decorrente desta Lei e o incluirá no demonstrativo a que se refere o § 6º do art. 165 da Constituição Federal, que acompanhará o projeto da lei orçamentária cuja apresentação se der após decorridos sessenta dias da publicação desta lei.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação e produzirá efeitos a partir do primeiro dia do exercício subsequente àquele em que for implementado o disposto no art. 5º.

Sala da Comissão, em 09 de setembro de 2025.

Deputado DUDA RAMOS
Relator

2025-14461

