

**PROJETO DE LEI Nº , DE 2026**  
(Do Sr. JÚNIOR MANO)

Altera a Lei nº 14.902, de 2024 para determinar que, na aplicação do Programa Mover, observe-se o princípio da neutralidade tecnológica, e que o estabelecimento de requisitos e de metas seja precedido de análise de impacto regulatório.

O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º** Esta Lei altera a Lei nº 14.902, de 27 de junho de 2024, que “Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação (Programa Mover); altera o Decreto-Lei nº 1.804, de 3 de setembro de 1980; e revoga dispositivos da Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018”, para determinar que, na aplicação do Programa Mover, observe-se o princípio da neutralidade tecnológica, e que o estabelecimento de requisitos e de metas seja precedido de análise de impacto regulatório.

**Art. 2º** A Lei nº 14.902, de 2024, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º .....

.....

§ 3º Na aplicação do Programa Mover, o Poder Executivo federal atuará, preferencialmente, em conformidade com o princípio da neutralidade tecnológica, sem restringir ou privilegiar tecnologias específicas de propulsão veicular, desde que compatíveis com as metas de redução de emissões, de desenvolvimento industrial e de proteção ao emprego.” (NR)

“Art. 2º.....

.....

§ 11. O estabelecimento de requisitos obrigatórios e de metas, referidos neste artigo, deve ser



precedido de análise de impacto regulatório, conforme disposto no art. 5º da Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019.” (NR)

**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

A transição para uma economia de baixo carbono é um imperativo global. No setor de transportes, esse desafio ganha contornos dramáticos: trata-se de um dos segmentos que mais emitem gases de efeito estufa e que, ao mesmo tempo, sustenta milhões de empregos na indústria automotiva, de autopeças, biocombustíveis e serviços associados.

Nos últimos anos, a União Europeia decidiu adotar uma rota extremamente agressiva de eletrificação veicular, chegando à aprovação de um banimento, na prática, de novos veículos a combustão interna a partir de 2035. Esse desenho regulatório, porém, vem sendo alvo de crescente crítica por parte de diversos atores econômicos e políticos, tanto pela sua viabilidade quanto por seus efeitos sobre a indústria e o emprego.

Em artigo amplamente repercutido na imprensa internacional, o CEO global da Ford, Jim Farley, alertou que a Europa estaria “arriscando o futuro da sua indústria automotiva” ao impor metas rígidas de eletrificação descoladas da realidade da demanda e da infraestrutura, em um momento em que as vendas de veículos elétricos estagnaram em torno de 15% a 16% do mercado. Segundo Farley, essa combinação de regulação apressada e demanda limitada abre espaço para que montadoras estrangeiras, em especial as chinesas, avancem rapidamente e ocupem o mercado europeu com veículos elétricos mais baratos, fortemente subsidiados e produzidos em escala.

Ao mesmo tempo, registra-se que milhares de empregos vêm sendo colocados em risco na Europa, com anúncios de fechamento de fábricas, redução de turnos e adiamento de investimentos, justamente em



decorrência da dificuldade de as montadoras tradicionais financiarem uma transição tão acelerada.

Esse cenário acendeu um sinal amarelo em diversos países, levando inclusive a uma revisão antecipada das metas europeias para 2035, bem como a discussões sobre a necessidade de contemplar, ao lado dos veículos elétricos, outras rotas de descarbonização, como combustíveis sintéticos, biocombustíveis avançados e híbridos eficientes. O Brasil não pode ignorar esse debate, especialmente por termos (i) uma das matrizes elétricas mais limpas do mundo; (ii) parque automotivo consolidado; (iii) liderança em biocombustíveis, com tecnologia flex-fuel amplamente difundida; e (iv) programas recentes, como o Combustível do Futuro e o Mover, construídos sob o princípio da neutralidade tecnológica, conforme reconhecido por especialistas do setor.

Ao mesmo tempo, assistimos a um movimento global de forte incentivo à eletrificação veicular, muitas vezes acompanhado de subsídios bilionários e políticas industriais agressivas em outros países. Não se trata de rejeitar o veículo elétrico, mas de reconhecer que ele não é a única e nem necessariamente a melhor rota para todos os segmentos e realidades nacionais.

No Brasil, o debate recente da Reforma Tributária, ao incluir veículos elétricos na lista de produtos sujeitos ao chamado “imposto do pecado”, trouxe à tona, de forma explícita, a preocupação com a neutralidade tecnológica. Parlamentares alertaram que tratar veículos elétricos como intrinsecamente “limpos” e, portanto, merecedores de regime tributário diferenciado, sem considerar o ciclo de vida completo, poderia violar esse princípio e distorcer a competição com outras tecnologias limpas, inclusive de base renovável nacional.

É nesse contexto que se insere o presente Projeto de Lei.

A proposta não é “contra carros elétricos”. Pelo contrário, reconhece seu papel na transição energética e admite que políticas específicas de incentivo podem e devem ser adotadas, desde que em consonância com a realidade brasileira.



O que este projeto busca, assim, é (i) consagrar, em lei, o princípio da neutralidade tecnológica na política de mobilidade automotiva de baixa emissão de carbono, evitando que o País fique preso a uma única rota, como ocorreu em certas regiões do mundo; e (ii) impedir que critérios e metas de produção de veículos elétricos sejam impostas por atos infralegais, sem debate amplo e sem estudos de impacto sobre a indústria, o emprego, a infraestrutura elétrica, o meio ambiente e a dependência tecnológica.

Trata-se, em suma, de uma lei de estratégia e prudência, que busca aprender com os erros e acertos de outras jurisdições. A experiência europeia, hoje em revisão, mostra que metas climáticas ambiciosas, quando descoladas da realidade industrial e social, podem gerar precisamente o oposto do desejado: desindustrialização, perda de empregos e entrega de mercado a competidores estrangeiros.

O Brasil, por sua vez, tem condições de trilhar um caminho próprio, combinando veículos elétricos onde fizer mais sentido; biocombustíveis e híbridos de alta eficiência em segmentos em que temos vantagem comparativa; e outras tecnologias emergentes, como hidrogênio e combustíveis sustentáveis de aviação, já contempladas em nossa legislação recente.

Ao consagrar a neutralidade tecnológica e ao vedar a imposição apressada de produção de elétricos sem estudos, este projeto de lei coloca nosso País em posição de liderança responsável, que concilia descarbonização, soberania tecnológica e proteção ao emprego.

Diante disso, peço o apoio dos nobres pares para estabelecer diretrizes para a política nacional de mobilidade automotiva de baixa emissão de carbono.

Sala das Sessões, em            de            de 2026.

**Deputado JÚNIOR MANO**



2025-23502

5

Apresentação: 02/02/2026 12:31:15.293 - Mesa

PL n.64/2026



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD268282600900>  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Júnior Mano

