



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 6.466, DE 2025 **(Do Sr. Marcos Tavares)**

Institui o Programa Nacional de Incentivo à Isenção de IPVA para Veículos Antigos de Uso Popular (PRÓ-IPVA 10+), com mecanismos de adesão voluntária pelos Estados e pelo Distrito Federal, diretrizes mínimas para concessão de isenção do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) a veículos terrestres com mais de 10 anos de fabricação pertencentes a famílias de baixa renda, estabelece parâmetros de transparência, controle e avaliação de resultados, e autoriza a União a prestar compensação financeira condicionada à comprovação de renúncia fiscal e manutenção do repasse municipal, respeitada a competência tributária subnacional prevista na Constituição Federal.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54, RICD).

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD



CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO FEDERAL MARCOS TAVARES

PROJETO DE LEI Nº DE DE 2025

(Do Senhor Marcos Tavares)

Institui o Programa Nacional de Incentivo à Isenção de IPVA para Veículos Antigos de Uso Popular (PRÓ-IPVA 10+), com mecanismos de adesão voluntária pelos Estados e pelo Distrito Federal, diretrizes mínimas para concessão de isenção do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) a veículos terrestres com mais de 10 anos de fabricação pertencentes a famílias de baixa renda, estabelece parâmetros de transparência, controle e avaliação de resultados, e autoriza a União a prestar compensação financeira condicionada à comprovação de renúncia fiscal e manutenção do repasse municipal, respeitada a competência tributária subnacional prevista na Constituição Federal.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

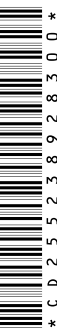
Art. 1º Fica instituído o Programa Nacional de Incentivo à Isenção de IPVA para Veículos Antigos de Uso Popular (PRÓ-IPVA 10+), destinado a estimular e apoiar, por meio de cooperação federativa e compensação financeira condicionada, a concessão de isenção do IPVA pelos Estados e pelo Distrito Federal a veículos terrestres com mais de 10 (dez) anos de fabricação pertencentes a famílias de baixa renda.

Art. 2º O PRÓ-IPVA 10+ observará os seguintes princípios:

- I – respeito à competência tributária dos Estados e do Distrito Federal quanto ao IPVA;
- II – seletividade social, com focalização do benefício em famílias de baixa renda;
- III – transparência ativa, rastreabilidade e controle do benefício fiscal;
- IV – neutralidade concorrencial, com vedação a discriminações arbitrárias

Apresentação: 16/12/2025 14:52:31.470 - Mesa

PL n.6466/2025



* C D 2 5 2 3 8 9 2 8 3 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO FEDERAL MARCOS TAVARES

entre contribuintes em situação equivalente;

V – avaliação periódica de resultados e aperfeiçoamento contínuo.

Art. 3º Para os fins desta Lei, considera-se:

I – veículo terrestre com mais de 10 (dez) anos de fabricação: aquele cujo ano de fabricação, constante do registro do veículo, seja anterior em pelo menos 10 (dez) anos ao exercício fiscal de referência;

II – família de baixa renda: aquela inscrita e com cadastro ativo no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico), ou outro instrumento oficial que o substitua;

III – ente aderente: Estado ou Distrito Federal que formalizar adesão ao PRÓ-IPVA 10+, nos termos desta Lei.

Art. 4º A adesão ao PRÓ-IPVA 10+ é voluntária e será formalizada por ato do Poder Executivo do ente federativo, acompanhado de:

I – norma estadual ou distrital que institua a isenção do IPVA para o público-alvo;

II – estimativa de renúncia e demonstrativo de adequação orçamentária e financeira, na forma da legislação aplicável;

III – plano de implementação com regras de elegibilidade, fiscalização, revisão e transparência do benefício.

Art. 5º Para fins de habilitação ao apoio financeiro federal, a isenção instituída pelo ente aderente deverá, no mínimo:

I – abranger veículos terrestres com mais de 10 (dez) anos de fabricação registrados no próprio ente;

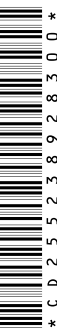
II – limitar-se a veículos de propriedade de famílias de baixa renda;

III – restringir-se a 1 (um) veículo por família beneficiária, salvo hipótese de pessoa com deficiência, na forma de regulamentação;

IV – vedar a concessão do benefício a veículos registrados em nome de pessoa jurídica, ressalvadas situações estritamente assistenciais definidas em regulamento;

V – prever revisão anual automatizada da elegibilidade, com base em bases oficiais, respeitada a legislação de proteção de dados pessoais.

Art. 6º O benefício de que trata esta Lei não altera a imunidade constitucional já prevista para veículos com mais de 20 (vinte) anos, nem impede que Estados e o Distrito Federal adotem critérios mais amplos por sua legislação





CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO FEDERAL MARCOS TAVARES

própria, observado o interesse público e a responsabilidade fiscal.

Art. 7º A União poderá prestar compensação financeira ao ente aderente, em caráter condicionado e mediante critérios objetivos, vinculada exclusivamente à renúncia de receita efetivamente implementada com a isenção de que trata esta Lei.

§ 1º A compensação de que trata o caput dependerá de comprovação, pelo ente aderente, de:

- I – vigência e efetiva aplicação da isenção;
- II – metodologia transparente de estimativa e apuração da renúncia;
- III – manutenção do repasse municipal decorrente do produto da arrecadação do IPVA, quando aplicável, nos termos constitucionais;
- IV – mecanismos de prevenção a fraudes e de responsabilização por declarações falsas.

§ 2º A compensação não poderá:

- I – ser utilizada para finalidade diversa da prevista no caput;
- II – financiar benefícios que não atendam aos critérios mínimos do art. 5º;
- III – substituir receitas próprias de forma permanente, devendo ser avaliada periodicamente quanto a eficácia e sustentabilidade.

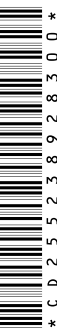
Art. 8º A União regulamentará:

- I – critérios de rateio e limites da compensação;
- II – padronização mínima de dados e relatórios;
- III – auditoria, verificação e prestação de contas;
- IV – hipóteses de suspensão e devolução de recursos em caso de irregularidades.

Art. 9º Os entes aderentes deverão disponibilizar, em portal de transparência, no mínimo:

- I – regras de elegibilidade e procedimentos;
- II – quantidade de beneficiários e veículos contemplados, por município;
- III – estimativa e apuração anual da renúncia;
- IV – ações de fiscalização e medidas antifraude;
- V – relatório anual de avaliação do programa.

Art. 10. A execução do PRÓ-IPVA 10+ observará a legislação de proteção de dados pessoais, com publicação de informações em formato aberto e anonimizado, vedada a divulgação de dados pessoais identificáveis.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO FEDERAL MARCOS TAVARES

Art. 11. O Poder Executivo federal regulamentará esta Lei no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, inclusive quanto aos instrumentos de adesão, monitoramento e auditoria.

Art. 12. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em de de 2025.

MARCOS TAVARES
Deputado Federal
PDT-RJ

Apresentação: 16/12/2025 14:52:31.470 - Mesa

PL n.6466/2025



* C D 2 5 5 2 3 8 9 2 8 3 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO FEDERAL MARCOS TAVARES

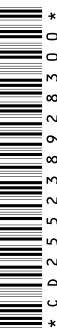
JUSTIFICATIVA

A presente proposição institui um mecanismo cooperativo, tecnicamente focalizado e constitucionalmente seguro para promover alívio tributário a proprietários de veículos com mais de 10 anos de fabricação pertencentes a famílias de baixa renda, sem violar a competência tributária dos Estados e do Distrito Federal. O IPVA é imposto de competência estadual/distrital, razão pela qual a União não pode, por lei ordinária, impor unilateralmente isenção ampla e obrigatória; o caminho juridicamente adequado é o incentivo federativo por adesão voluntária, com parâmetros mínimos, transparência e compensação condicionada, preservando a autonomia subnacional e o pacto federativo.

O contexto recente reforça a importância de um desenho normativo claro. Em dezembro de 2025 foi promulgada a Emenda Constitucional nº 137/2025, que alterou o art. 155 para estabelecer imunidade do IPVA para veículos terrestres com mais de 20 anos, criando um piso nacional de desoneração para veículos muito antigos. Todavia, permanece uma faixa expressiva de veículos entre 10 e 19 anos de fabricação — frequentemente utilizados por famílias de menor renda — sujeita a regimes estaduais heterogêneos, com diferenças significativas de critérios e alcance. A proposta ora apresentada atua precisamente nesse espaço, por meio de instrumento compatível com a ordem constitucional: adesão voluntária e compensação condicionada.

Do ponto de vista socioeconômico, há evidências consistentes de envelhecimento da frota circulante no país. Relatórios setoriais amplamente utilizados para diagnóstico do mercado e da frota indicam crescimento da idade média dos automóveis e avanço da participação de veículos em faixas etárias superiores, o que torna mais frequente que famílias dependam de veículos mais antigos para mobilidade, trabalho e sustento. Esse cenário aumenta a sensibilidade do orçamento doméstico a tributos anuais incidentes sobre propriedade veicular, especialmente quando combinados com custos de manutenção e combustível.

A política proposta é focalizada para evitar renúncia indiscriminada e preservar responsabilidade fiscal. Ao restringir o incentivo a famílias com cadastro ativo no CadÚnico, ao limitar o benefício a um veículo por família (com ressalvas reguladas para situações específicas) e ao exigir mecanismos de





CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO FEDERAL MARCOS TAVARES

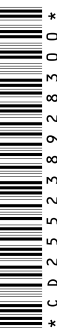
revisão anual e antifraude, o texto busca garantir que a desoneração atinja quem mais necessita, sem criar distorções regressivas. Além disso, ao condicionar a compensação federal à comprovação de renúncia efetiva, à transparência e à prestação de contas, o projeto fortalece governança, controle e capacidade de avaliação.

Há, ainda, componente federativo relevante. A Constituição estabelece que a arrecadação do IPVA é partilhada com os Municípios, o que impõe cautela na estruturação de renúncias para que não haja efeitos adversos sobre receitas municipais destinadas a serviços públicos essenciais. Por isso, o projeto exige a manutenção do repasse municipal aplicável e cria um arranjo de compensação condicionado e auditável, capaz de mitigar impactos e reduzir desigualdades territoriais, sem interferência impositiva sobre a competência dos entes.

Em síntese, a proposição é inovadora por combinar justiça tributária focalizada, cooperação federativa e transparência ativa, oferecendo alternativa constitucionalmente adequada à simples tentativa de “isenção federal” de tributo estadual. A medida complementa o novo patamar nacional de imunidade para veículos com mais de 20 anos, sem o substituir, e cria instrumento de política pública para reduzir carga tributária sobre mobilidade básica de famílias vulneráveis, com rastreabilidade, controle e avaliação de resultados, razão pela qual se submete à apreciação do Congresso Nacional.

Sala das Sessões, em de de 2025.

MARCOS TAVARES
Deputado Federal
PDT-RJ



FIM DO DOCUMENTO