



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 64, 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.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE
INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS 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

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



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

LEI Nº 14.902, DE 27 DE JUNHO DE 2024	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:202406-27;14902
LEI Nº 13.874, DE 20 DE SETEMBRO DE 2019	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:201909-20;13874

FIM DO DOCUMENTO