



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR N.º 137-A, DE 2023 (Do Sr. Léo Prates)

Autoriza a União Federal a criar linha de crédito destinado ao financiamento e aquisição de veículos elétricos produzidos em território nacional; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste, com emendas, e pela rejeição do de nº 158/23, apensado (relator: DEP. GABRIEL NUNES).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Projeto apensado: 158/23

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Emendas oferecidas pelo relator (2)
- Parecer da Comissão
- Emendas adotadas pela Comissão (2)

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº , DE 2023

(Do Sr. LÉO PRATES)

Autoriza a União Federal a criar linha de crédito destinado ao financiamento e aquisição de veículos elétricos produzidos em território nacional.

Apresentação: 03/07/2023 14:08:33.973 - MESA

PLP n.137/2023

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º – Fica a União Federal autorizada a criar por intermédio de suas instituições financeiras e de fomento, linha de crédito especial com taxas de juros reduzidas e prazos diferenciados para a aquisição de veículos elétricos produzidos ou montados no Território Nacional.

Art. 2º - O financiamento será para veículos novos de passageiros de fabricação nacional, comum, elétricos, equipados com motor de cilindrada não superior a dois mil centímetros cúbicos (2.0), de no mínimo quatro portas, inclusive a de acesso ao bagageiro.

Parágrafo Único - O seguro inicial poderá ser financiado junto com o veículo pelo mesmo prazo do financiamento.

Art. 3º - O valor do crédito para o financiamento ao beneficiário será de até R\$ 150.000,00 mil (cento e cinquenta mil reais), por operação individual, não será permitido o financiamento para mais de um veículo por CPF.

Parágrafo Único - O crédito poderá ser ampliado até o limite de 25% (vinte e cinco por cento) do valor de que trata o caput do Artigo 3º, na aquisição de equipamentos para adaptar o veículo no transporte de pessoa com deficiência física (cadeirante).

§ 1º - O limite de financiamento será de até 80% (oitenta por cento) do valor do bem financiado, com isenção de IOF (Imposto sobre Operações Financeiras).

§ 2º - O prazo para o financiamento do veículo com ou sem adaptação será de até 72 meses.

§ 3º - As despesas decorrentes da linha de crédito de que trata o caput deste artigo e o pagamento de juros compensatórios serão custeados com os recursos de Fundo específico a ser criado pela União Federal.

Art. 4º - Será dado em garantia de pagamento do financiamento de que trata a presente Lei, o automóvel adquirido com os recursos pelo beneficiário do crédito.



Art. 5º Será condicionado à garantia do empréstimo a contratação de seguro veicular com cobertura de sinistros como perda total, eventos da natureza, furto e roubo para garantir a integridade do bem dado em garantia ao pagamento.

Parágrafo único - O beneficiário tem o direito de escolher a companhia de seguros de sua preferência, ou a empresa associativa de proteção veicular.

Art. 6º - O Poder Executivo regulamentará a presente Lei por ato próprio.

Art. 7º - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei tem como objetivo criar uma linha de crédito mais barata para as pessoas que visam adquirir veículo elétrico, facilitando assim que a população tenha melhor acesso à crédito após a grave pandemia do que vivemos no planeta.

Acesso ao crédito sempre foi algo extremamente complicado quando tratamos de pessoa física, uma vez que no ato do empréstimo os bancos sempre pedem garantias para que possam emprestar o valor, e a imensa maioria dos trabalhadores assalariados não possuem nada para dar em garantia. Quando não há solicitação de garantias as taxas de juros praticamente inviabilizam as negociações e tornam o negócio impraticável.

A falta de políticas de incentivo às mais diversas categorias que poderiam incrementar, impulsionar e desenvolver a economia do Estado atinge também os taxistas e motoristas de aplicativo que necessitam renovar sua frota, a fim de garantir conforto e segurança para os seus clientes.

Nesse momento, em que empresas estrangeiras se propõe a se instalar no Brasil para produzir carros elétricos, a presente proposta converge na direção de garantir que União Federal abra uma linha de crédito especial para a aquisição destes veículos elétricos a fim de terem o menor consumo de combustível e maior ganho ambiental, garantindo assim menor custo para o trabalho.

Além de beneficiar os trabalhadores, a proposta também busca incrementar a produção de veículos nacional, ao indicar que, para ter acesso ao crédito, o novo veículo seja adquirido no Brasil.



Esperamos, pois, contar com o apoio dos nobres colegas para uma célere aprovação desta importante iniciativa.

Sala das Sessões, em de 2023.

Deputado LÉO PRATES

PDT - BA



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.

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 Fenabrave. 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:constituicao:1988-10-05:1988>

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 137, DE 2023

Apensado: PLP nº 158/2023

Autoriza a União Federal a criar linha de crédito destinado ao financiamento e aquisição de veículos elétricos produzidos em território nacional.

Autor: Deputado LÉO PRATES

Relator: Deputado GABRIEL NUNES

I - RELATÓRIO

Chega para análise desta Comissão de Viação e Transportes o Projeto de Lei Complementar nº 137, de 2023, cuja autoria é do Deputado Léo Prates, o qual “autoriza a União Federal a criar linha de crédito destinado ao financiamento e aquisição de veículos elétricos produzidos em território nacional.”

A linha de crédito, segundo o projeto, será disponibilizada por meio de instituições financeiras e de fomento da União, aplicando-se a veículos novos de passageiros. O financiamento possui limite de até cento e cinquenta mil reais, correspondente a até oitenta por cento do valor do bem, com prazo de pagamento de até setenta e dois meses. A proposta autoriza acréscimo de até vinte e cinco por cento no valor do crédito para a aquisição de equipamentos destinados a adaptar o veículo para o transporte de pessoas com deficiência.

Foi apensado ao supracitado projeto o PLP nº 158, de 2023, de autoria do Sr. Gilvan Máximo, o qual “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”.

Os projetos foram distribuídos às Comissões de Viação e Transportes; Finanças e Tributação (mérito e art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados – RICD) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54 do RICD).

Na Comissão de Viação e Transportes, em 11/12/2023, foi apresentado o parecer do Relator, Deputado Alex Santana, pela aprovação deste, com emenda, e pela rejeição do PLP nº 158, de 2023, apensado, porém não apreciado.

Após a análise pelas Comissões, a proposição será objeto de apreciação pelo Plenário e seu regime de tramitação é de prioridade, conforme o art. 24, inciso I e art. 151, inciso II, ambos do RICD.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR



O Projeto de Lei Complementar nº 137, de 2023, pretende autorizar a União a criar linha de crédito destinada ao financiamento e aquisição de veículos elétricos produzidos em território nacional. A linha de crédito, segundo o projeto, será disponibilizada por meio de instituições financeiras e de fomento da União, aplicando-se a veículos novos de passageiros. O financiamento possui limite de até cento e cinquenta mil reais, correspondente a até oitenta por cento do valor do bem, com prazo de pagamento de até setenta e dois meses. A proposta autoriza acréscimo de até vinte e cinco por cento no valor do crédito para a aquisição de equipamentos destinados a adaptar o veículo para o transporte de pessoas com deficiência.

O projeto apensado também trata de veículos elétricos, porém dispõe sobre 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), além de taxas em função da alienação, transferência, registro e licenciamento da propriedade desses veículos.

De pronto, é oportuno dizer que, nesta CVT, já foi apresentado parecer aos projetos pelo então Relator, Deputado Alex Santana. Transcrevemos, doravante, trecho do voto, com o qual estamos de acordo:

Vê-se que a intenção do projeto, com o auxílio de recursos da União, é facilitar a compra de veículos elétricos. Como sabemos, o fomento do uso desse tipo veículo contribui para se atingir as metas de descarbonização assumidas pelo Brasil, como as decorrentes do Acordo de Paris. Salientamos ainda a importância da medida para financiamento das adaptações necessárias aos veículos de pessoas com deficiência, que, muitas vezes, têm custo significativo.

(...)

O projeto apensado trata de tributos de competência estadual: 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). Nesse sentido, além do aspecto constitucional, que será analisado pela CCJC, este Congresso e esta Comissão devem ter o cuidado para não sobrecarregar os entes subnacionais. Se quisermos fomentar a aquisição de tais veículos, devemos fazê-lo com recursos federais, tal qual proposto no projeto principal.



Ademais, a isenção de taxas de transferência, registro e licenciamento desses veículos impacta, sobretudo, o funcionamento dos órgãos executivos de trânsito, responsáveis por esses serviços.

Por fim, ressaltamos que a regulamentação do trânsito de veículos elétricos em vias públicas deve ser realizada por meio de alteração na Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Além disso, ao dispor que esses veículos “poderão transitar pelas faixas regulamentadas como de circulação exclusiva para veículos de transporte público”, a medida vai contra diretriz instituída no inciso II do art. 6º da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), já que um modo de transporte privado individual ganharia as prerrogativas de um veículo de transporte público coletivo, ambos competindo pelo mesmo espaço.

Adicionalmente, por meio de duas Emendas, gostaríamos de expandir a abrangência da proposta a fim de que não fique restrita a veículos elétricos. Estes são apenas um exemplo de veículo cuja fonte de energia possui baixa relação entre a emissão de gases de efeito estufa e a energia computada no processo produtivo da fonte energética e em seu uso. Entendemos ser conveniente incluir outros veículos de baixo carbono, como os movidos a biocombustíveis. Esse tipo de medida pode estimular o desenvolvimento de novas tecnologias e ampliar a oferta de veículos aos cidadãos, que poderão optar por veículos sustentáveis que atendam suas necessidades de forma mais adequada.

Diante do exposto, no que cabe a esta Comissão analisar, somos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei Complementar nº 137, de 2023, com as Emendas anexas, e pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei Complementar nº 158, de 2023.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado GABRIEL NUNES
Relator

2025-14655



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 137, DE 2023

Autoriza a União Federal a criar linha de crédito destinado ao financiamento e aquisição de veículos elétricos produzidos em território nacional.

EMENDA Nº

Substitua-se, na ementa e no art. 1º do projeto, a palavra “elétricos” pela expressão “com fonte de energia de baixa intensidade de carbono”.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado GABRIEL NUNES
Relator



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 137, DE 2023

Autoriza a União Federal a criar linha de crédito destinado ao financiamento e aquisição de veículos elétricos produzidos em território nacional.

EMENDA Nº

Dê-se ao *caput* do art. 2º a seguinte redação:

“Art. 2º O financiamento será para veículos novos de passageiros de fabricação nacional, com fonte de energia de baixa intensidade de carbono, na forma do regulamento, de no mínimo quatro portas, inclusive a de acesso ao bagageiro”.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado GABRIEL NUNES
Relator





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 137, DE 2023

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, opinou pela aprovação do Projeto de Lei Complementar nº 137/2023, com emendas, e pela rejeição do PLP 158/2023, apensado, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Gabriel Nunes.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Claudio Cajado - Presidente, Rosana Valle - Vice-Presidente, Beбето, Diego Andrade, Flávio Nogueira, Gilberto Abramo, Guilherme Uchoa, Gutemberg Reis, Juninho do Pneu, Kiko Celeguim, Luiz Carlos Busato, Luiz Fernando Faria, Neto Carletto, Paulo Alexandre Barbosa, Afonso Hamm, Cezinha de Madureira, Cristiane Lopes, Gabriel Nunes, Gilson Daniel, Helena Lima, Henderson Pinto, Hugo Leal, Lêda Borges, Leônidas Cristino, Marcos Tavares, Miguel Lombardi, Ricardo Ayres, Zé Neto e Zé Trovão.

Sala da Comissão, em 11 de março de 2026.

Deputado CLAUDIO CAJADO
Presidente





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 137, DE 2023

EMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO

Autoriza a União Federal a criar linha de crédito destinado ao financiamento e aquisição de veículos elétricos produzidos em território nacional.

EMENDA Nº 1

Substitua-se, na ementa e no art. 1º do projeto, a palavra “elétricos” pela expressão “com fonte de energia de baixa intensidade de carbono”.

Sala da Comissão, em 11 de março de 2026.

Deputado CLAUDIO CAJADO
Presidente





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 137, DE 2023

EMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO

Autoriza a União Federal a criar linha de crédito destinado ao financiamento e aquisição de veículos elétricos produzidos em território nacional.

EMENDA Nº 2

Dê-se ao *caput* do art. 2º a seguinte redação:

“Art. 2º O financiamento será para veículos novos de passageiros de fabricação nacional, com fonte de energia de baixa intensidade de carbono, na forma do regulamento, de no mínimo quatro portas, inclusive a de acesso ao bagageiro”.

Sala da Comissão, em 11 de março de 2026.

Deputado CLAUDIO CAJADO
Presidente

