



PARECER Nº 157/2026-PGE

Florianópolis, data da assinatura digital.

**Referência:** SCC 4912/2026

**Assunto:** Diligência – Projeto de Lei

**Origem:** Secretaria de Estado da Casa Civil (SCC)

**Interessada:** Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina (ALESC)

Diligência. Projeto de Lei n. 247/2025, de iniciativa parlamentar, que "Altera a Lei nº 7.543, de 1988, que 'Institui o imposto sobre a propriedade de veículos automotores e dá outras providências', para isentar do imposto os veículos automotores híbridos que especifica". 1. Constitucionalidade formal subjetiva reconhecida. Inexistência de reserva de iniciativa do Chefe do Poder Executivo em matéria tributária. Tema 682 da Repercussão Geral do Supremo Tribunal Federal. 2. Inconstitucionalidade formal objetiva constatada. Benefício fiscal que acarreta renúncia de receita. Ausência de estimativa de impacto orçamentário e financeiro. Violação direta ao artigo 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT). 3. Ilegalidade. Afronta ao artigo 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar n. 101/2000). Falta de apresentação de medidas de compensação financeira. 4. Precedente específico do Supremo Tribunal Federal sobre isenção de IPVA para veículos elétricos e híbridos sem estudo de impacto (ADI 7.728/RR). 5. Encaminhamento de projeto de lei de isenção fiscal em ano eleitoral. Potencial ofensa ao §10 do art. 73 da Lei Federal nº 9.504/1997. Conduta vedada. 6. Parecer pela existência de vícios insanáveis de inconstitucionalidade formal e de ilegalidade no projeto analisado.

Senhor Procurador-Chefe da Consultoria Jurídica,

## I - RELATÓRIO

A Diretoria de Assuntos Legislativos da Casa Civil, por meio do Ofício n. 332/SCC-DIAL-GEMAT, solicitou a manifestação desta Procuradoria sobre o pedido de diligência a respeito do Projeto de Lei n. 247/2025, de origem parlamentar, que "*Altera a Lei nº 7.543, de 1988, que 'Institui o imposto sobre a propriedade de veículos automotores e dá outras providências', para isentar do imposto os veículos automotores híbridos que especifica.*"

Transcreve-se o teor da minuta do projeto:

Art. 1º Fica acrescentado o art. 18-C à Lei nº 7.543, de 30 de dezembro de 1988, com a seguinte redação:

"Art. 18-C. Ficam isentos do imposto os veículos movidos exclusivamente a hidrogênio, os híbridos com motor elétrico e os com motor a combustão que utilize, alternativa ou exclusivamente, etanol, de valor não superior a R\$ 250.000,00 (duzentos e cinquenta mil reais).

§ 1º O valor a que se refere o caput será atualizado, anualmente, pelo Índice



Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA).

§ 2º A alíquota relativa aos veículos automotores será recomposta, anualmente, após dois anos de isenção total, em 1% (um por cento) até atingir a integralidade do tributo.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação produzindo efeitos a partir do primeiro dia do exercício financeiro subsequente ao de sua publicação.

Da justificativa do Parlamentar proponente, o seguinte ponto merece destaque:

A medida busca incentivar o uso de tecnologias que contribuam para a redução de emissões de poluentes e a preservação ambiental, alinhando-se às metas globais de sustentabilidade e à agenda ambiental do país.

Os automóveis híbridos combinam motores de combustão interna com motores elétricos, apresentando significativa eficiência energética e menor impacto ambiental. Ao promover sua adoção, reduzimos a dependência de combustíveis fósseis e mitigamos os efeitos negativos da emissão de gases de efeito estufa, uma das principais causas das mudanças climáticas.

Não obstante, é oportuno destacar que além de o etanol ser uma fonte de energia renovável e menos poluente em comparação à gasolina, o incentivo do seu uso fortalece a produção nacional, gera empregos no setor sucroenergético e reduz a dependência de combustíveis fósseis.

Por fim, destaca-se que a isenção do IPVA é uma estratégia dos governos estaduais para incentivar a utilização de veículos menos poluentes e contribuir para metas ambientais.

Sob essa perspectiva, diversos estados brasileiros adotaram medidas para incentivar o uso de veículos híbridos, oferecendo isenções ou reduções no IPVA (...).

É o relatório.

## **II - FUNDAMENTAÇÃO**

O Decreto Estadual n. 2.382/2014, que dispõe sobre o Sistema de Atos do Processo Legislativo, estabelece o seguinte a respeito das diligências:

Art. 19. As diligências oriundas da ALESC em relação a projetos de lei deverão, no âmbito do Poder Executivo, ser encaminhadas às Secretarias de Estado ou aos órgãos especificados nos pareceres emitidos pelas comissões parlamentares e, a critério da dial, a outras Secretarias ou órgãos considerados necessários, para resposta no prazo máximo de 10 (dez) dias.

A análise realizada pela Procuradoria-Geral do Estado, portanto, restringe-se à legalidade e à constitucionalidade do projeto de lei. Isso porque incumbe às Secretarias de Estado e aos demais Órgãos e entidades da Administração Pública estadual consultadas manifestarem-se, em cada situação, sobre a existência ou não de contrariedade ao interesse público.

Dito isto, passa-se à análise sobre a constitucionalidade e legalidade do projeto de lei.

O Projeto de Lei n. 247/2025 tem por objetivo conceder isenção do Imposto sobre a



**ESTADO DE SANTA CATARINA**  
**PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO**  
**CONSULTORIA JURÍDICA**

Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) para veículos movidos a hidrogênio, veículos com motor elétrico e veículos híbridos que utilizem etanol. O benefício fiscal proposto possui limitação para veículos com valor de mercado de até R\$ 250.000,00 e prevê um mecanismo de isenção total nos dois primeiros anos, seguido de uma recomposição gradual da alíquota na proporção de 1% ao ano.

O primeiro aspecto a ser analisado refere-se à **competência legislativa e à iniciativa** para deflagrar o processo legislativo sobre a matéria. O projeto trata de isenção de imposto estadual (Direito Tributário). Conforme o artigo 24, inciso I, da Constituição Federal, compete concorrentemente à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar sobre direito tributário e financeiro. Portanto, o Estado de Santa Catarina possui competência material para tratar do IPVA.

No que tange à iniciativa parlamentar para apresentar projetos de lei que concedem benefícios tributários, é necessário esclarecer que **não existe vício de inconstitucionalidade formal subjetiva** neste ponto específico. O Supremo Tribunal Federal pacificou o entendimento de que a Constituição Federal não reserva ao Chefe do Poder Executivo a iniciativa exclusiva para leis de natureza tributária, mesmo quando a proposta resulta em redução ou extinção de tributos. A regra aplicável é a da **iniciativa geral ou concorrente**, permitindo que membros do Poder Legislativo apresentem propostas sobre o tema.

Esta compreensão foi firmada pelo Plenário do Supremo Tribunal Federal no julgamento do **Recurso Extraordinário com Agravo n. 743.480/MG**, submetido à sistemática da **Repercussão Geral (Tema 682)**, cuja decisão reafirmou a jurisprudência da Corte.

Porém, o projeto de lei ora analisado padece de inconstitucionalidade formal, por não apresentar estimativa do impacto orçamentário e financeiro que a isenção pretendida causará nas finanças do Estado. A concessão de isenção de IPVA configura, de forma indiscutível, uma **renúncia de receita**. O Estado deixa de arrecadar valores que compõem o seu planejamento financeiro para financiar as diversas políticas públicas e serviços essenciais prestados à população.

A Constituição Federal impõe um rigoroso controle sobre qualquer ato legislativo que resulte em perda de arrecadação. O **artigo 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT)**, com redação conferida pela Emenda Constitucional n. 95/2016, determina de forma expressa e obrigatória que toda proposição legislativa que crie renúncia de receita deve ser acompanhada do respectivo estudo de impacto. A norma estabelece:

Art. 113. A proposição legislativa que crie ou altere despesa obrigatória ou renúncia de receita deverá ser acompanhada da estimativa do seu impacto orçamentário e financeiro.

A leitura da documentação que acompanha o Projeto de Lei n. 247/2025, notadamente a sua Justificação, revela que **o autor da proposição não apresentou qualquer estimativa do impacto orçamentário e financeiro** que a isenção do IPVA causará aos cofres do Estado de Santa Catarina. A justificativa fundamenta-se apenas em questões de mérito ambiental, no estímulo ao uso de energias limpas e em exemplos de políticas adotadas por outros Estados da Federação. Não há dados, planilhas, quantificação da frota de veículos beneficiados no Estado, projeção de vendas futuras ou demonstração do valor exato que deixará de ser arrecadado no ano de início do benefício e nos exercícios seguintes.



A ausência desse estudo configura **vício insanável de inconstitucionalidade formal objetiva**. O Supremo Tribunal Federal consolidou o entendimento de que a regra do artigo 113 do ADCT não se aplica apenas à União, mas é norma de observância obrigatória para todos os entes da Federação (Estados, Distrito Federal e Municípios), por refletir um princípio basilar de responsabilidade fiscal que orienta toda a administração pública brasileira.

Recentemente, o Plenário do Supremo Tribunal Federal julgou caso idêntico envolvendo a isenção de IPVA para veículos elétricos e híbridos no Estado de Roraima. No julgamento da **Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 7.728/RR**, concluído em 17 de fevereiro de 2025, a Corte declarou a inconstitucionalidade da Lei Estadual n. 1.983/2024 justamente pela falta da estimativa exigida pela Constituição. O acórdão, da relatoria do Ministro Alexandre de Moraes, é claro ao definir a consequência jurídica para propostas que ignoram esta exigência:

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. REFERENDO DE MEDIDA CAUTELAR. LEI 1.983/2024 DO ESTADO DE RORAIMA. ISENÇÃO DE IPVA. AUTOMÓVEIS ELÉTRICOS, HÍBRIDOS, HÍBRIDOS PLUG-IN E A HIDROGÊNIO. AUSÊNCIA DE ESTIMATIVA DE IMPACTO ORÇAMENTÁRIO E FINANCEIRO. INCONSTITUCIONALIDADE FORMAL. MEDIDA CAUTELAR REFERENDADA. I. CASO EM EXAME 1. Ação direta proposta para examinar a higidez formal de lei estadual que criou hipótese de isenção do IPVA. II. QUESTÃO EM DISCUSSÃO 2. Saber se a norma isentiva, ao acarretar renúncia de receita, previu a necessária estimativa de impacto financeiro e orçamentário, tal qual exigido pelo art. 113 do ADCT. III. RAZÕES DE DECIDIR 3. O regramento estadual, ao expandir as hipóteses de isenção de um tributo estadual sem a prévia, necessária e efetiva mensuração do impacto orçamentário, incorreu em inconstitucionalidade formal. 4. Proposta de conversão de referendo de medida cautelar em julgamento definitivo de mérito, considerando a existência de precedentes da CORTE quanto à matéria de fundo e a completa instrução dos autos, nos termos do art. 12 da Lei 9.868/1999. IV. DISPOSITIVO 5. Procedência do pedido para declarar a inconstitucionalidade da Lei 1.983/2024 do Estado de Roraima. \_\_\_\_\_ Atos normativos citados: Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, art. 113; LC 101/2000, art. 14, I, II e § 1º; Lei 1.983/2024 do Estado de Roraima. Jurisprudência citada: ADI 7.374, Rel. Min. CÁRMEN LÚCIA (2023); ADI 6.074, Rel. Min. ROSA WEBER (2021); ADI 6.303, Rel. Min. ROBERTO BARROSO (2022). (ADI 7728 MC-Ref, Relator(a): ALEXANDRE DE MORAES, Tribunal Pleno, julgado em 17-02-2025, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-s/n DIVULG 20-02-2025 PUBLIC 21-02-2025)

Além da violação à Constituição Federal, o Projeto de Lei n. 247/2025 incorre em **ilegalidade direta e manifesta por ofensa à Lei Complementar n. 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal - LRF)**. O artigo 14 da LRF estabelece condições rígidas para que o Poder Público conceda ou amplie qualquer benefício de natureza tributária que gere renúncia de receita. A norma exige não apenas a estimativa financeira do ano de início e dos dois anos seguintes, mas impõe a obrigatoriedade de medidas compensatórias. A redação legal é categórica:

Art. 14, §1º. A renúncia compreende anistia, remissão, subsídio, crédito presumido, concessão de **isenção em caráter não geral**, alteração de alíquota ou modificação de base de cálculo que implique redução discriminada de tributos ou contribuições, e outros benefícios que correspondam a tratamento diferenciado. (grifou-se)



**ESTADO DE SANTA CATARINA**  
**PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO**  
**CONSULTORIA JURÍDICA**

O projeto de lei ora analisado beneficiará proprietários de veículos com tecnologias específicas de combustível. Embora pareça abranger uma coletividade, a imposição do teto de R\$ 250.000,00 no valor do bem retira o caráter de generalidade, pois nem todo proprietário fará jus ao benefício, mas apenas aqueles cujo veículo esteja dentro do limite fixado.

Além da estimativa do impacto orçamentário-financeiro, o artigo 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal (LC n. 101/2000), estabeleceu outras condições necessárias para que haja concessão de incentivo ou benefício de natureza tributária, da qual decorra renúncia de receita:

Art. 14. A concessão, ampliação ou prorrogação de incentivo ou benefício de natureza tributária da qual decorra renúncia de receita deverá estar acompanhada de estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos 2 (dois) exercícios subsequentes e atender ao disposto na lei de diretrizes orçamentárias e a pelo menos 1 (uma) das seguintes condições:

I - demonstração pelo proponente de que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária, na forma do art. 12, e de que não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo próprio da lei de diretrizes orçamentárias;

II - estar acompanhada de medidas de compensação, no período mencionado no *caput*, por meio do aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição.

(...)

§ 2º Se o ato de concessão ou ampliação do incentivo ou benefício de que trata o *caput* deste artigo decorrer da condição contida no inciso II, o benefício só entrará em vigor quando implementadas as medidas referidas no mencionado inciso. (...)

Como a isenção pretendida também abrange veículos de propriedade de **pessoas jurídicas**, o Projeto de Lei n. 247/2025 deve obedecer aos requisitos previstos no art. 14-A, recentemente incluído na LC n. 101/2000, **em vigor desde 26/12/2025**:

Art. 14-A. A proposição legislativa que trate de concessão, ampliação ou prorrogação de qualquer incentivo ou benefício de natureza tributária que implique renúncia de receita e cujo beneficiário seja pessoa jurídica deverá estar acompanhada de: (Incluído pela Lei Complementar nº 224, de 2025)

I - estimativa de quantitativo de beneficiários; (Incluído pela Lei Complementar nº 224, de 2025) [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lcp/lcp101.htm - art14](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp101.htm - art14)

II - prazo de vigência, que não poderá ser superior a 5 (cinco) anos; (Incluído pela Lei Complementar nº 224, de 2025) [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lcp/lcp101.htm - art14](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp101.htm - art14)

III - metas de desempenho, que deverão ser objetivas e quantificáveis, em dimensões econômicas, sociais e ambientais; (Incluído pela Lei Complementar nº 224, de 2025) [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lcp/lcp101.htm - art14](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp101.htm - art14)

IV - impacto previsto na redução das desigualdades regionais, se for o caso; e (Incluído pela Lei Complementar nº 224, de 2025) [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lcp/lcp101.htm - art14](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp101.htm - art14)

V - mecanismos de transparência e de monitoramento e avaliação de resultados



**ESTADO DE SANTA CATARINA**  
**PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO**  
**CONSULTORIA JURÍDICA**

em relação às metas de que trata o inciso III deste *caput*. (Incluído pela Lei Complementar nº 224, de 2025) [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lcp/lcp101.htm - art14](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp101.htm_art14)  
(...)

A autonomia tributária do Estado de Santa Catarina se submete ao princípio da transparência fiscal e exige, para a concessão de renúncias de receita, a prévia demonstração do impacto financeiro e a indicação de medidas de compensação, nos termos da Lei de Responsabilidade Fiscal. O projeto falha completamente em atender aos requisitos da Lei de Responsabilidade Fiscal. Não há demonstração de que a perda arrecadatória foi prevista na Lei de Diretrizes Orçamentárias ou na Lei Orçamentária Anual. Tampouco existe, no texto do projeto de lei ou em sua fundamentação, a indicação de medidas de compensação, como o aumento de outra alíquota, a ampliação de outra base de cálculo tributária ou a criação de nova fonte de receita.

Dessa forma, em que pesem os excelentes propósitos da legislação em referência, opina-se pela inconstitucionalidade do projeto de lei ora analisado.

Por fim, em relação ao art. 1º do Projeto de Lei, que isenta do imposto os veículos movidos exclusivamente a hidrogênio, os híbridos com motor elétrico e os com motor a combustão que utilize, alternativa ou exclusivamente, etanol, de valor não superior a R\$ 250.000,00 (duzentos e cinquenta mil reais), constituindo um benefício fiscal, necessário tecer alguns comentários, em razão da problemática que exsurge considerando o presente ano eleitoral.

Não se pode olvidar que as eleições interferem nos atos da Administração Pública, por impor uma série de restrições, com o objetivo de impedir a interferência desta no processo eleitoral. Assim, algumas providências e precauções devem ser observadas por gestores e agentes públicos, com o intuito de afastar a possibilidade de desvio involuntário de conduta que possa ofender o que dispõe a legislação eleitoral.

A pretensão que ora se analisa deve ser examinada também em cotejo com a Lei das Eleições (Lei nº 9.504/1997), que traz, em seu art. 73, um rol de condutas vedadas aos agentes públicos, servidores ou não, em anos eleitorais, a fim de se evitar qualquer afetação de igualdade de condições entre os candidatos, com potencialidade de ferir os princípios eleitorais.

A vedação que importa para o presente debate é a constante do §10 do art. 73, segundo o qual "*no que em que se realizar a eleição, fica proibida a distribuição gratuita de bens, valores ou benefícios, por parte da Administração Pública, exceto nos casos de calamidade pública, de estado de emergência ou de programas sociais autorizados em lei e já em execução orçamentária no exercício anterior, casos em que o Ministério Público poderá promover o acompanhamento de sua execução financeira e administrativa*".

O artigo é abrangente e no que concerne, especificamente, ao processo legislativo, algumas questões devem ser abordadas, a começar pelo projeto de lei que cuida de benefícios fiscais.

Isso porque, embora seja competência concorrente do Legislativo e do Executivo iniciar



**ESTADO DE SANTA CATARINA  
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO  
CONSULTORIA JURÍDICA**

o processo legislativo em matéria tributária, conforme já salientado anteriormente, a proposta esbarraria no disposto no §10 do art. 73, o qual veda a concessão de benefícios em ano eleitoral.

Acerca da concessão de isenção fiscal em ano eleitoral, destaque-se, ainda, o disposto no art. 42 da Lei Complementar nº 101/2000:

Art. 42 É vedado ao titular do Poder ou órgão referido no art. 20, nos últimos dois quadrimestres do seu mandato, contrair obrigação de despesa que não possa ser cumprida integralmente dentro dele, ou que tenham parcelas a serem pagas no exercício seguinte sem que haja suficiente disponibilidade de caixa para este efeito.

Sobre o assunto, o Tribunal Superior Eleitoral (TSE) entendeu que a concessão de benefício fiscal que importe em redução do valor da dívida ativa ou dos tributos devidos pelos contribuintes é equiparada à distribuição gratuita de bens, valores ou benefícios, atraindo, desse modo, o regramento contido no §10 do art. 73, da Lei Federal nº 9.504/1997. Eis o teor da consulta respondida à unanimidade pelo TSE:

Município. Dívida ativa. Ano das eleições. Benefício fiscal. Conduta vedada. Caracterização.

Decorre do §10 do art. 73 da Lei nº 9.504/1997 que, no ano relativo ao pleito, fica proibida a distribuição gratuita de bens, valores ou benefícios por parte da administração pública. Ao administrador público somente é dado fazer o que é autorizado em lei, tendo em conta o princípio da legalidade estrita, enquanto o particular encontra obstáculo quando existente disciplina proibitiva.

A interpretação teleológica do preceito revela a impossibilidade de a máquina administrativa ser manipulada com vistas a conquistar simpatizantes para determinada candidatura. De início, benefícios concernentes à dívida ativa do município não pode, ainda que previstos em lei, ser implementados no ano das eleições. **O mesmo ocorre, no citado período, quanto à iniciativa de projeto de lei objetivando tal fim.**

Sendo assim, a norma do §10 do art. 73 da Lei nº 9.504/1997 é obstáculo a ter-se, no ano das eleições, o implemento de benefício fiscal referente à dívida ativa do município, **bem como o encaminhamento de projeto de lei à Câmara de Vereadores, no aludido período, objetivando a previsão normativa voltada a favorecer inadimplentes** (Consulta nº 1531-69.2010.6.00.0000/DF, rel. Min. Marco Aurélio, em 20.9.2011)

Em outras oportunidades, decidiu no mesmo sentido:

Eleições 2012. Recurso especial. Ação de investigação judicial eleitoral. Conduta vedada. Art. 73, §10, da lei nº 9.504/1997.

1. O Tribunal a quo assentou que houve uso promocional do encaminhamento do projeto de lei para isentar munícipes do pagamento do IPTU, beneficiando o recorrente, na medida em que comprometeu a isonomia do pleito.

**2. A hipótese dos autos enquadra-se na proibição contida no art. 73, §10 da Lei nº 9.504/1997, uma vez que não se pode admitir que o envio de projeto de lei, em ano eleitoral, para a concessão de benefícios tributários seja utilizado para a obtenção de apoio político.**



**ESTADO DE SANTA CATARINA  
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO  
CONSULTORIA JURÍDICA**

3. Negado seguimento ao recurso especial (TSE – RESPE: 7978020126260047, Gália/SP 37522013, Relator Ministro Gilmar Mendes, Data de julgamento: 21/03/2016, Data de Publicação: DJE 06/04/2016)

Importante salientar que, a respeito da norma em referência, o TSE já manifestou o entendimento de que *"a finalidade deste dispositivo é salvaguardar a lisura do pleito e a paridade de armas de programas assistenciais de cunho oportunista, por meio dos quais se manipulam a miséria humana e a negligência do Estado"* (Ac.-TSE, de 19.6.2018, no REspe nº 4.535). **Essa parece ser a interpretação mais razoável do dispositivo, conforme julgado acima.**

Não obstante, é preciso registrar que o mesmo TSE também já manifestou o entendimento de que *"para a configuração da conduta vedada no art. 73, §10, da Lei nº 9.504/97 não é preciso demonstrar caráter eleitoreiro ou promoção pessoal do agente público, bastando a prática do ato ilícito"*:

AGRAVO REGIMENTAL. RECURSO ESPECIAL. CONDUTA VEDADA. DISTRIBUIÇÃO DE BENS, VALORES E BENEFÍCIOS EM PERÍODO VEDADO. RESSALVA DO ART. 73, §10, DA LEI Nº 9.504/97. AUTORIZAÇÃO EM LEI E EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA NO EXERCÍCIO ANTERIOR. REQUISITOS. MULTA. RAZOABILIDADE. AGRAVOS PARCIALMENTE PROVIDOS. 1. A instituição de programa social mediante decreto, ou por meio de lei, mas sem execução orçamentária no ano anterior ao ano eleitoral não atende à ressalva prevista no art. 73, §10, da Lei nº 9,504/97. 2. **Para a configuração da conduta vedada no art. 73, §3º, da Lei nº 9.504/97 não é preciso demonstrar caráter eleitoreiro ou promoção pessoal do agente público, bastando a prática do ato ilícito.** Precedente. (Agravado Regimental em REsp Eleitoral nº 36026, Acórdão de 31/03/2011, Relator(a) Min. Aldir Guimarães Passarinho Junior, Publicação: DJE, Tomo 84, 05/05/2011)

Existe, ainda, outra jurisprudência eleitoral a respeito do assunto que vale a pena ser relatada:

CONDUTA VEDADA A AGENTE PÚBLICO. **PROJETO DE LEI MUNICIPAL. BENEFÍCIO FISCAL. ANO ELEITORAL. PROJETO REJEITADO. CONDUTA VEDADA. DESNECESSIDADE DE POTENCIAL LESIVO/PROMOÇÃO PESSOAL/CARÁTER ELEITOREIRO. RECURSO DESPROVIDO. RECURSO ELEITORAL. ELEIÇÕES 2016. REPRESENTAÇÃO. CONDUTA VEDADA A AGENTE PÚBLICO. APRESENTAÇÃO DE PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR MUNICIPAL. ALTERAÇÃO DA REDAÇÃO DO CÓDIGO TRIBUTÁRIO LOCAL. OBJETIVO DE INSTITUIR BENEFÍCIO FISCAL. REDUÇÃO DA TAXA RELATIVA AO PARCELAMENTO DO SOLO URBANO. SITUAÇÃO MAIS FAVORÁVEL AO CONTRIBUINTE. ANO ELEITORAL. CONDUTA VEDADA. PRÁTICA QUE DESEQUILIBRA A DISPUTA ELEITORAL. OFENSA AO ART. 73, §10, DA LEI Nº 9.504/97.** PROJETO DE LEI REJEITADO PELA CÂMARA MUNICIPAL. INEXISTÊNCIA DE IMPEDIMENTO PARA A APRECIÇÃO DO CASO POR ESTA JUSTIÇA ESPECIALIZADA. O ENCAMINHAMENTO DO PROJETO DE LEI NO PERÍODO ELEITORAL CARACTERIZA A PRÁTICA DA CONDUTA VEDADA. JURISPRUDÊNCIA DO TRIBUNAL SUPERIOR ELEITORAL. PROPOSTA DE REDUÇÃO DA BASE DE CÁLCULO E DA ALÍQUOTA ACARRETARIA DIMINUIÇÃO NA ARRECADAÇÃO. A CONDUTA PREVISTA NO ARTIGO 73, §10, DA LEI 9.504/97 EXIGE, APENAS, A REALIZAÇÃO DO ATO ILÍCITO. DESNECESSIDADE DE DEMONSTRAÇÃO DO CARÁTER ELEITOREIRO, PROMOÇÃO PESSOAL OU POTENCIAL LESIVO. NÃO ENQUADRAMENTO EM NENHUMA DAS



**ESTADO DE SANTA CATARINA  
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO  
CONSULTORIA JURÍDICA**

HIPÓTESES DO PERMISSIVO LEGAL. MULTA FIXADA NO MÍNIMO LEGAL. ADOÇÃO DE CRITÉRIOS OBJETIVOS E RAZOÁVEIS. DESPROVIMENTO OD RECURSO (Acórdão 26100, de 20/04/2017, Relator Rodrigo Roberto Curvo, Publicação 25/04/2017).

Em cenários de normatividade obscura e de sobreposição de entendimentos jurídicos conflitantes, parece que o mais adequado é mapear os riscos jurídicos existentes em cada cenário para que, com isso, possa ser tomada uma decisão administrativa de maneira mais clara.

Diante disso, aponta-se o risco de se aprovar um projeto de lei desse viés durante o período de defeso eleitoral, o que poderia caracterizar uma afronta à Lei Federal nº 9.504/1997 (ilegalidade temporal e circunstancial).

### **III - CONCLUSÃO**

Ante o exposto, identifico há existência de vícios de inconstitucionalidade e de ilegalidade no Projeto de Lei n. 247/2025, por ofensa ao artigo 103, do ADCT, e aos artigos 14 e 14-A da Lei de Responsabilidade Fiscal (LC n. 101/2000).

É o parecer.

**JOÃO CARLOS CASTANHEIRA PEDROZA**  
**Procurador do Estado**



## Assinaturas do documento



Código para verificação: **IV9459WR**

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:



**JOÃO CARLOS CASTANHEIRA PEDROZA** (CPF: 030.XXX.129-XX) em 27/03/2026 às 20:05:10

Emitido por: "SGP-e", emitido em 13/07/2018 - 14:09:02 e válido até 13/07/2118 - 14:09:02.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDA0OTEyXzQ5MTRfMjAyNI9JVjk0NTIXUg==> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00004912/2026** e o código **IV9459WR** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



**DESPACHO**

**Referência:** SCC 4912/2026

**Assunto:** diligência – Projeto de Lei n. 247/25

**Origem:** Secretaria de Estado da Casa Civil - SCC

**Interessado:** Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina - ALESC

Concordo com o parecer de autoria do Procurador do Estado Dr. João Carlos Castanheira Pedroza, assim ementado:

"Diligência. Projeto de Lei n. 247/2025, de iniciativa parlamentar, que "Altera a Lei nº 7.543, de 1988, que 'Institui o imposto sobre a propriedade de veículos automotores e dá outras providências', para isentar do imposto os veículos automotores híbridos que especifica". 1. Constitucionalidade formal subjetiva reconhecida. Inexistência de reserva de iniciativa do Chefe do Poder Executivo em matéria tributária. Tema 682 da Repercussão Geral do Supremo Tribunal Federal. 2. Inconstitucionalidade formal objetiva constatada. Benefício fiscal que acarreta renúncia de receita. Ausência de estimativa de impacto orçamentário e financeiro. Violação direta ao artigo 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT). 3. Ilegalidade. Afronta ao artigo 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar n. 101/2000). Falta de apresentação de medidas de compensação financeira. 4. Precedente específico do Supremo Tribunal Federal sobre isenção de IPVA para veículos elétricos e híbridos sem estudo de impacto (ADI 7.728/RR). 5. Encaminhamento de projeto de lei de isenção fiscal em ano eleitoral. Potencial ofensa ao §10 do art. 73 da Lei Federal nº 9.504/1997. Conduta vedada. 6. Parecer pela existência de vícios insanáveis de inconstitucionalidade formal e de ilegalidade no projeto analisado."

À consideração Superior.

Florianópolis, data da assinatura digital.

**GUSTAVO SCHMITZ CANTO**  
**Procurador-Chefe da Consultoria Jurídica**



## Assinaturas do documento



Código para verificação: **QN1376MX**

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:



**GUSTAVO SCHMITZ CANTO** (CPF: 021.XXX.539-XX) em 27/03/2026 às 20:59:34

Emitido por: "SGP-e", emitido em 13/07/2018 - 14:02:52 e válido até 13/07/2118 - 14:02:52.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDA0OTEyXzQ5MTRfMjAyNI9RTjEzNzZnWA==> ou o site <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00004912/2026** e o código **QN1376MX** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



**ESTADO DE SANTA CATARINA  
PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO  
GABINETE DO PROCURADOR-GERAL**

**DESPACHO**

**Referência:** SCC 4912/2026

**Assunto:** Diligência. Projeto de Lei n. 247/2025, de iniciativa parlamentar, que "Altera a Lei nº 7.543, de 1988, que 'Institui o imposto sobre a propriedade de veículos automotores e dá outras providências', para isentar do imposto os veículos automotores híbridos que especifica". 1. Constitucionalidade formal subjetiva reconhecida. Inexistência de reserva de iniciativa do Chefe do Poder Executivo em matéria tributária. Tema 682 da Repercussão Geral do Supremo Tribunal Federal. 2. Inconstitucionalidade formal objetiva constatada. Benefício fiscal que acarreta renúncia de receita. Ausência de estimativa de impacto orçamentário e financeiro. Violação direta ao artigo 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT). 3. Ilegalidade. Afronta ao artigo 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar n. 101/2000). Falta de apresentação de medidas de compensação financeira. 4. Precedente específico do Supremo Tribunal Federal sobre isenção de IPVA para veículos elétricos e híbridos sem estudo de impacto (ADI 7.728/RR). 5. Encaminhamento de projeto de lei de isenção fiscal em ano eleitoral. Potencial ofensa ao §10 do art. 73 da Lei Federal nº 9.504/1997. Conduta vedada. 6. Parecer pela existência de vícios insanáveis de inconstitucionalidade formal e de ilegalidade no projeto analisado.

**Origem:** Secretaria de Estado da Casa Civil (SCC)

De acordo com o **Parecer nº 157/2026-PGE** da lavra do Procurador do Estado, Dr. João Carlos Castanheira Pedroza, referendado pelo Dr. Gustavo Schmitz Canto, Procurador-Chefe da Consultoria Jurídica.

**RICARDO DELLA GIUSTINA**

**Procurador-Geral Adjunto para Assuntos Jurídicos**

1. Aprovo o **Parecer nº 157/2026-PGE** referendado pelo Dr. Ricardo Della Giustina, Procurador-Geral Adjunto para Assuntos Jurídicos.

2. Encaminhem-se os autos à Diretoria de Assuntos Legislativos da Secretaria de Estado da Casa Civil (SCC/DIAL).

Florianópolis, data da assinatura digital.

**MARCELO MENDES**

**Procurador-Geral do Estado**



# Assinaturas do documento



Código para verificação: **NK7Y4K11**

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:

✓ **RICARDO DELLA GIUSTINA** (CPF: 026.XXX.299-XX) em 27/03/2026 às 21:25:09  
Emitido por: "SGP-e", emitido em 13/07/2018 - 15:00:36 e válido até 13/07/2118 - 15:00:36.  
(Assinatura do sistema)

✓ **MARCELO MENDES** (CPF: 032.XXX.289-XX) em 30/03/2026 às 09:19:09  
Emitido por: "SGP-e", emitido em 05/06/2018 - 17:47:45 e válido até 05/06/2118 - 17:47:45.  
(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDA0OTEyXzQ5MTRfMjAyNI9OSzdZNEsxMQ==> ou o site <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00004912/2026** e o código **NK7Y4K11** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



PARECER GETRI Nº 026/2026

Florianópolis, 25 de março de 2026.

**REFERÊNCIA:** SCC 04913/2026  
**INTERESSADO:** Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina (ALESC)  
**ASSUNTO:** Pedido de diligência no Projeto de Lei nº 247/2025, que “altera a Lei nº 7.543, de 1988, para incluir no rol de isenção do IPVA os veículos híbridos que especifica”.

Senhor Gerente,

A Diretoria de Assuntos Legislativos (DIAL) da Secretaria de Estado da Casa Civil, por meio do Ofício nº 333/SCC-DIAL-GEMAT, de 2026, encaminha para análise e emissão de parecer o Projeto de Lei (PL) nº 247/2025, disponível para consulta nos autos do processo-referência nº SCC 4908/2026.

Tal projeto, oriundo da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina (ALESC), tem por objetivo alterar a Lei nº 7.543, de 30 de dezembro de 1988, para isentar do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) veículos híbridos nos seguintes termos:

*“Art. 1º Fica acrescentado o art. 18-C à Lei nº 7.543, de 30 de dezembro de 1988, com a seguinte redação:*

*‘Art. 18-C. Ficam isentos do imposto os veículos movidos exclusivamente a hidrogênio, os híbridos com motor elétrico e os com motor a combustão que utilize, alternativa ou exclusivamente, etanol, de valor não superior a R\$ 250.000,00 (duzentos e cinquenta mil reais).*

*§ 1º O valor a que se refere o caput será atualizado, anualmente, pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA).*

*§ 2º A alíquota relativa aos veículos automotores será recomposta, anualmente, após dois anos de isenção total, em 1% (um por cento) até atingir a integralidade do tributo.’*

*Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação produzindo efeitos a partir do primeiro dia do exercício financeiro subsequente ao de sua publicação.”*

Conforme justificativa do projeto, a medida busca incentivar o uso de tecnologias que contribuam para a redução de emissões poluentes e para a preservação ambiental, alinhando-se às metas globais de sustentabilidade e à agenda ambiental do país.

Além disso, seguindo, a priori, modelo adotado pelo Estado de São Paulo, propõe a recomposição anual da alíquota relativa aos veículos isentos pelo PL em análise, estabelecendo um acréscimo anual de 1% (um por cento) na alíquota após um período de 2 (dois) anos de isenção total. Tais acréscimos perdurariam até que as alíquotas originais estivessem integralmente restauradas.

Por fim, a autoridade parlamentar destaca que outras Unidades da Federação (UFs) possuem isenções semelhantes, a exemplo de: a) Alagoas; b) Distrito Federal; c) Minas Gerais; d) Rio de Janeiro; e) Rio Grande do Sul; e f) São Paulo.

A DIAL encaminhou o processo à Secretaria de Estado da Fazenda para manifestação, em atendimento ao pedido de diligência contido no Ofício GPS/DL/49/2025, devendo ser emitida, nos termos do art. 19 do Decreto nº 2.382, de 28 de agosto de 2014, no prazo máximo de 10 (dez) dias, a fim de subsidiar a resposta do Governador do Estado à ALESC.

O processo foi encaminhado à GETRI para manifestação.

### **É o relatório.**

#### **I – DA POTENCIAL DESCONEXÃO ENTRE O TEXTO PROPOSTO E O SEU OBJETIVO**

Preliminarmente, merece destaque que o Projeto de Lei em análise encontra aparente inspiração em norma<sup>1</sup> semelhante aprovada pelo Estado de São Paulo no ano de 2024, que instituiu

<sup>1</sup> Lei nº 18.065, de 18 de dezembro de 2024;



isenção de IPVA para veículos híbridos e movidos a hidrogênio nos seguintes termos:

*“Artigo 5º - Ficam isentos do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores - IPVA, no período de 1º de janeiro de 2025 a 31 de dezembro de 2026, os veículos automotores a que se refere o inciso III do artigo 9º do corpo permanente desta lei, movidos exclusivamente a hidrogênio ou híbridos com motor elétrico e com motor a combustão que utilize, alternativa ou exclusivamente, etanol, de valor não superior a R\$ 250.000,00 (duzentos e cinquenta mil reais), observadas as seguintes disposições:*

*I - o valor a que se refere o "caput" deste artigo:*

*a) será atualizado, anualmente, pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA;  
b) deverá incluir os tributos incidentes, se for o caso, além do valor da pintura e de outros acessórios instalados pelo fabricante, mesmo que cobrados separadamente;*

*II - tratando-se de veículo híbrido, o motor elétrico deverá atender as especificações indicadas em disciplina estabelecida pela Secretaria da Fazenda e Planejamento;*

*III - o § 1º do artigo 13 do corpo permanente desta lei aplica-se, no que couber, à isenção de que trata o "caput" deste artigo.*

*Parágrafo único - A alíquota do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores - IPVA relativa aos veículos mencionados no "caput" deste artigo, será de, observado o disposto nos incisos I, II e III deste artigo:*

*1 - 1% (um por cento), no exercício de 2027;*

*2 - 2% (dois por cento), no exercício de 2028;*

*3 - 3% (três por cento), no exercício de 2029;*

*4 - 4% (quatro por cento), a partir do exercício de 2030.”*

Em breve análise do texto supracitado, verifica-se que o Estado paulista adotou a referida isenção para:

a) veículos movidos exclusivamente a hidrogênio; e

b) veículos híbridos **com motor elétrico e com motor a combustão** que utilize, alternativa ou exclusivamente, etanol;

Além disso, constata-se que a dispensa legal de pagamento do imposto aprovada possui calendário de vigência, iniciando o restabelecimento da alíquota a partir de 2027 e finalizando no ano de 2030.

Por outro lado, o Projeto de Lei nº 247/2025 da ALESC, embora aparentemente similar ao projeto paulista, adota texto ligeiramente diverso que leva a resultados drasticamente diferentes. Primeiramente, ao indicar os veículos que seriam beneficiados pela isenção, utiliza a expressão:

*“os veículos movidos exclusivamente a hidrogênio, os híbridos com motor elétrico e os com motor a combustão que utilize, alternativa ou exclusivamente, etanol”.*

Ao optar por uma enumeração que separa “os veículos híbridos com motor elétrico” e “os com motor a combustão que utilize, alternativa ou exclusivamente, etanol”, o projeto legislativo parece indicar que tratar-se-iam de veículos diversos, de forma que seria possível a aplicação da isenção para:

a) veículos movidos exclusivamente a hidrogênio;

b) veículos híbridos com motor elétrico;

c) veículos *flex*, movidos a etanol e gasolina; e

d) veículos movidos exclusivamente a etanol.

Destaca-se, desde já, que a eventual aplicação da interpretação supracitada representaria uma renúncia de receita anual superior a R\$ 2.000.000.000,00 (dois bilhões de reais), inviabilizando a cobrança de IPVA no Estado e ocasionando verdadeira catástrofe nas contas públicas catarinenses.

Além disso, diferentemente do Estado de São Paulo que estabeleceu cronograma geral para vigência do benefício, indicando sua finalização completa e irrestrita no ano de 2030 (com restabelecimento gradual da alíquota a partir de 2027), o PL catarinense indica tão somente a dispensa de pagamento do imposto para tais veículos por 2 (dois) anos, com restabelecimento gradual a partir do terceiro ano.

Tal divergência, embora sutil, indica que a isenção a ser aplicada por Santa Catarina teria um limite de 2 (dois) anos para cada veículo, independentemente do ano de sua aquisição. Logo, seria uma política de isenção permanente, sem prazo geral para sua finalização, de forma que veículos adquiridos em 2030, 2035 ou 2040 ainda teriam direito à referida dispensa de pagamento.



**ESTADO DE SANTA CATARINA  
SECRETARIA DE ESTADO DA FAZENDA  
DIRETORIA DE ADMINISTRAÇÃO TRIBUTÁRIA  
GERÊNCIA DE TRIBUTAÇÃO**

Cabe salientar que a possibilidade supracitada não apenas representaria uma renúncia de receita substancialmente maior, como encontraria óbices legais para sua aprovação. Nesse contexto, conforme art. 14-A<sup>2</sup> da Lei Complementar federal nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF), proposições legislativas que tratem de concessão, ampliação ou renovação de benefício tributário devem ter prazo de vigência, que não poderá ser superior a 5 (cinco) anos.

Diante do exposto, entendendo que os efeitos indicados estariam em desacordo com a lei e com o próprio espírito do PL nº 247/2025, sugere-se à ALESC uma profunda reformulação do seu texto, de forma a indicar, de forma clara que:

- a) o benefício seria aplicável somente a veículos:
  - a.1) movidos exclusivamente a hidrogênio; e
  - a.2) híbridos, que contem com:
    - a.2.1) motor elétrico; e
    - a.2.2) motor a combustão, movido, exclusiva ou alternativamente a etanol.
- b) o benefício possuiria prazo de vigência geral por 2 (dois) anos, com calendário geral de irrestrito de restabelecimento de alíquota a partir do terceiro ano.

## II – DA POLÍTICA TRIBUTÁRIA ESTADUAL

No que tange ao aspecto macro, deve ser destacado que a política tributária referente ao IPVA demanda um cuidadoso equilíbrio entre as alíquotas ordinariamente aplicadas e as hipóteses de isenção previstas, de forma que novas dispensas de pagamento do tributo não impliquem em aumento das alíquotas aplicáveis ao restante da população. Por conseguinte, eventual análise das hipóteses de isenção aplicadas por este Estado não pode ser realizada de forma isolada, sem considerar as alíquotas ordinariamente aplicadas à população.

Partindo de tal pressuposto, verifica-se que, tradicionalmente, o Estado de Santa Catarina possui rígida política tributária sobre a criação e a concessão de isenções de IPVA, muitas vezes apresentando quadro mais rigoroso em relação ao restante do país. Por outro lado, tal política permite que o Estado aplique as menores alíquotas do imposto de todo o Brasil.

Nesse contexto, em que pese se verifique a adoção por algumas UFs de isenções tributárias sobre a propriedade de veículos automotores elétricos e, em alguns casos, híbridos, constata-se que tais entes praticam alíquotas superiores às de Santa Catarina. Considerando tão somente o Estado de São Paulo, cuja isenção parece ter inspirado o projeto ora analisado, verifica-se que a alíquota máxima aplicada por aquele ente é de 4% (quatro por cento), substancialmente superior à alíquota de 2% (dois por cento) cobrada pelo Estado de Santa Catarina. Tal cenário, amplamente favorável ao Estado catarinense, não se trata de caso isolado. Vejamos:

### QUADRO I – COMPARATIVO DE ALÍQUOTAS DE IPVA NAS REGIÕES SUL E SUDESTE

ESTADO	ALÍQUOTA MÁXIMA
Espírito Santo (ES)	2,0%
Minas Gerais (MG)	4,0%

<sup>2</sup> Art. 14-A. A proposição legislativa que trate de concessão, ampliação ou prorrogação de qualquer incentivo ou benefício de natureza tributária que implique renúncia de receita e cujo beneficiário seja pessoa jurídica deverá estar acompanhada de:

I - estimativa de quantitativo de beneficiários;

II - prazo de vigência, que não poderá ser superior a 5 (cinco) anos;

III - metas de desempenho, que deverão ser objetivas e quantificáveis, em dimensões econômicas, sociais e ambientais;

IV - impacto previsto na redução das desigualdades regionais, se for o caso; e

V - mecanismos de transparência e de monitoramento e avaliação de resultados em relação às metas de que trata o inciso III deste caput.

§ 1º O prazo de que trata o inciso II do caput poderá ser superior a 5 (cinco) anos na hipótese de benefícios tributários associados a investimentos de longo prazo, nos termos estabelecidos em regulamento e desde que a proposição legislativa esteja acompanhada de estimativa dos investimentos durante o período em que vigorar o benefício, sem prejuízo de outras metas previstas na forma do inciso III do caput deste artigo.

§ 2º É vedada a prorrogação de benefícios tributários cujas metas de resultados definidas na forma do inciso III do caput deste artigo não tenham sido atingidas ou cuja avaliação de resultados não tenha sido realizada.

§ 3º Na hipótese de que trata o § 1º deste artigo, a vigência do benefício tributário fica condicionada à realização periódica de avaliação e ao atingimento de metas de resultados definidas na forma do inciso III do caput deste artigo, a cada 5 (cinco) anos.

§ 4º A avaliação de resultados em relação às metas de que trata o inciso III do caput deste artigo será realizada por órgão do Poder Executivo multidisciplinar e especializado no monitoramento e avaliação de políticas públicas, nos termos de regulamento.

§ 5º O disposto neste artigo:

I - aplica-se também a proposição legislativa que conceda diferimento de tributos, ressalvado o diferimento que implique postergação do pagamento do tributo:

a) por prazo igual ou inferior a 60 (sessenta) meses, para pagamento de forma parcelada, contado daquele em que seria devido o tributo; ou

b) que, mesmo que concedido por prazo superior ao previsto na alínea “a” deste inciso, abranja a totalidade dos contribuintes de determinada região e seja destinado ao combate aos efeitos de situação de emergência ou estado de calamidade pública reconhecidos na forma da legislação; e

II - não se aplica às alterações das alíquotas dos impostos previstos nos incisos I, II, IV e V do caput do art. 153 da Constituição Federal, na forma do § 1º do referido artigo.



**ESTADO DE SANTA CATARINA  
SECRETARIA DE ESTADO DA FAZENDA  
DIRETORIA DE ADMINISTRAÇÃO TRIBUTÁRIA  
GERÊNCIA DE TRIBUTAÇÃO**

Paraná (PR)	3,5%
Rio de Janeiro (RJ)	4,0%
Rio Grande do Sul (RS)	3,0%
<b>Santa Catarina (SC)</b>	<b>2,0%</b>
São Paulo (SP)	4,0%
<b>MÉDIA</b>	<b>3,21%</b>

Dessa forma, a ampliação desordenada de benefícios fiscais, a exemplo do praticado por outros entes da região, pode gerar efeitos adversos, impelindo este Estado a compensá-la futuramente por meio da ampliação das alíquotas ordinariamente aplicadas ao restante da população.

### III – DA VEDAÇÃO ELEITORAL

Por fim, cabe destacar que, conforme disposto na Lei nº 9.504, de 30 de setembro de 1997, é vedada, no ano em que se realizar eleição, a distribuição gratuita de bens, valores ou benefícios por parte da Administração Pública:

*“Art. 73. São proibidas aos agentes públicos, servidores ou não, as seguintes condutas tendentes a afetar a igualdade de oportunidades entre candidatos nos pleitos eleitorais:*

*(...)*

*§ 10. No ano em que se realizar eleição, fica proibida a distribuição gratuita de bens, valores ou benefícios por parte da Administração Pública, exceto nos casos de calamidade pública, de estado de emergência ou de programas sociais autorizados em lei e já em execução orçamentária no exercício anterior, casos em que o Ministério Público poderá promover o acompanhamento de sua execução financeira e administrativa.”*

Logo, ainda que se desconsidere todos os demais aspectos elencados neste parecer, a dispensa de pagamento de IPVA nas hipóteses descritas no PL enfrentaria obstáculos legais para sua concessão no corrente ano.

Diante dos argumentos apresentados, **opina-se pelo não prosseguimento do PL nº 247/2025 em análise.**

É o parecer, que submeto à apreciação superior.

**Ênio Queiroz e Silva Lima**  
Auditor Fiscal da Receita Estadual  
(assinado digitalmente)

DE ACORDO. À apreciação do Diretor de Administração Tributária.

**Fabiano Brito Queiroz de Oliveira**  
Gerente de Tributação  
(assinado digitalmente)

APROVO a manifestação da Gerência de Tributação. Encaminhe-se à COJUR para as devidas providências.

**Dilson Jiroo Takeyama**  
Diretor de Administração Tributária  
(assinado digitalmente)



# Assinaturas do documento



Código para verificação: **P200D1UO**

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:



**ENIO QUEIROZ E SILVA LIMA** (CPF: 001.XXX.003-XX) em 26/03/2026 às 18:31:13

Emitido por: "SGP-e", emitido em 07/08/2020 - 14:50:54 e válido até 07/08/2120 - 14:50:54.

(Assinatura do sistema)



**FABIANO BRITO QUEIROZ DE OLIVEIRA** (CPF: 026.XXX.434-XX) em 26/03/2026 às 18:50:13

Emitido por: "SGP-e", emitido em 13/07/2018 - 13:52:10 e válido até 13/07/2118 - 13:52:10.

(Assinatura do sistema)



**DILSON JIROO TAKEYAMA** (CPF: 086.XXX.037-XX) em 26/03/2026 às 19:31:43

Emitido por: "SGP-e", emitido em 16/01/2019 - 12:58:28 e válido até 16/01/2119 - 12:58:28.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDA0OTEzXzQ5MTVfMjAyNi9QMjAwRDFVTw==> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00004913/2026** e o código **P200D1UO** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



**ESTADO DE SANTA CATARINA  
SECRETARIA DE ESTADO DA FAZENDA  
DIRETORIA DO TESOUREO ESTADUAL**

**Ofício DITE/SEF n. 109/2026**

Florianópolis, data da assinatura digital.

**REF.: SCC 4913/2026**

À Consultoria Jurídica,

Trata-se de Projeto de Lei n. 247/2025, de iniciativa do Deputado Nilso Berlanda, que possui como ementa: *“Altera a Lei nº 7.543, de 1988, que “Institui o imposto sobre a propriedade de veículos automotores e dá outras providências”, para isentar do imposto os veículos automotores híbridos que especifica.”*

Em resumo, busca-se isentar veículos híbridos do pagamento de IPVA, os quais, de acordo com o PL, seriam aqueles *movidos exclusivamente a hidrogênio, os híbridos com motor elétrico e os com motor a combustão que utilize, alternativa ou exclusivamente, etanol, de valor não superior a R\$ 250.000,00 (duzentos e cinquenta mil reais)*.

Conforme alertado pela Diretoria de Administração Tributária, no PARECER GETRI Nº 026/2026 (p. 14 a 17), no que diz respeito ao prazo de vigência do benefício, que, de acordo com a interpretação, seria uma política de isenção permanente, o que não é permitido, pois o prazo de vigência não pode ser superior a cinco anos (art. 14-A, II, da Lei Complementar Federal nº 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal)).

No mais, a redação do PL permite a aplicação da isenção para: a) veículos movidos exclusivamente a hidrogênio; b) veículos híbridos com motor elétrico; c) veículos flex, movidos a etanol e gasolina; e d) veículos movidos exclusivamente a etanol. Neste caso, a eventual aplicação da isenção representaria uma renúncia de receita anual superior a R\$ 2.000.000.000,00 (dois bilhões de reais), o que afetaria em muito a arrecadação catarinense.

No que diz respeito ao aspecto financeiro, por tratar-se de renúncia de receita, é necessário o atendimento das exigências contidas no art. 14 da LRF:

Art. 14. A concessão ou ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária da qual decorra renúncia de receita deverá estar acompanhada de estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, atender ao disposto na lei de diretrizes orçamentárias e a pelo menos uma das seguintes condições:

I - demonstração pelo proponente de que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária, na forma do art. 12, e de que não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo próprio da lei de diretrizes orçamentárias;

II - estar acompanhada de medidas de compensação, no período mencionado no caput, por meio do aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição.

Além disso, cumpre ressaltar que em atenção ao art. 167-A da Constituição Federal, é aferido bimestralmente o indicador da poupança corrente (PC), que se refere à relação entre despesas correntes e receitas correntes. Na última verificação realizada em fevereiro/2026, evidenciou-se que essa proporção atingiu 88,55%, a exigir prudência na condução das políticas públicas – tanto no lado da despesa como no da receita – eis que a partir de 85% é facultada, e de 95% obrigatória, a adoção de mecanismos de ajuste fiscal.

Assim, esta Diretoria se posiciona contrária à aprovação do Projeto de Lei em análise.

Atenciosamente,

**Clóvis Renato Squio**  
Diretor do Tesouro Estadual  
(assinado digitalmente)



## Assinaturas do documento



Código para verificação: **0G9CF37M**

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:



**CLÓVIS RENATO SQUIO** (CPF: 005.XXX.039-XX) em 31/03/2026 às 13:46:19

Emitido por: "SGP-e", emitido em 30/03/2018 - 12:31:45 e válido até 30/03/2118 - 12:31:45.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDA0OTEzXzQ5MTVfMjAyNI8wRzIzDRjM3TQ==> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00004913/2026** e o código **0G9CF37M** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



**ESTADO DE SANTA CATARINA  
SECRETARIA DE ESTADO DA FAZENDA  
CONSULTORIA JURÍDICA**

**INFORMAÇÃO COJUR/SEF Nº 63/2026**

Florianópolis, data da assinatura digital.

**Referência:** SCC 4913/2026

Os autos em questão referem-se à diligência do Projeto de Lei nº 0247/2025, de iniciativa do Deputado Nilso Berlanda, o qual *“altera a Lei nº 7.543, de 1988, que ‘Institui o imposto sobre a propriedade de veículos automotores e dá outras providências’, para isentar do imposto os veículos automotores híbridos que especifica”*, oriundo da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina (ALESC).

De acordo com a justificativa apresentada (p.5), o projeto de lei em apreço propõe *“a isenção do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) para automóveis com motorização híbrida, com a recomposição gradual do imposto após 2 (dois) anos de concessão do benefício até a atingir a integralidade do tributo”*.

A Diretoria de Assuntos Legislativos da Secretaria de Estado Casa Civil, por meio do Ofício nº 333/SCC-DIAL-GEMAT (p .02), solicitou a manifestação da Secretaria de Estado da Fazenda sobre o PL em questão, a fim de subsidiar a resposta do Senhor Governador do Estado à ALESC, tendo em vista a competência desta Secretaria do Estado da Fazenda para manifestar-se sobre assuntos que envolvam repercussão financeira para o erário, nos termos do art. 36, incisos I e IV, alínea “i”, da Lei Complementar Estadual nº 741/2019.

Instada a se manifestar, tendo em vista a sua área de atuação, a Diretoria de Administração Tributária (DIAT), por meio da Gerência de Tributação, exarou o Parecer nº 026/2026/SEF/GETRI (p. 14/17), através do qual esclareceu que, conforme justificativa do projeto *“a medida busca incentivar o uso de tecnologias que contribuam para a redução de emissões poluentes e para a preservação ambiental, alinhando-se às metas globais de sustentabilidade e à agenda ambiental do país”*.

Ademais, a DIAT mencionou que o projeto de lei, seguindo o modelo adotado pelo Estado de São Paulo e em consonância com isenções semelhantes de outras Unidades da Federação, *“propõe a recomposição anual da alíquota relativa aos veículos isentos pelo PL em análise, estabelecendo um acréscimo anual de 1% (um por cento) na alíquota após um período de 2 (dois) anos de isenção total. Tais acréscimos perdurariam até que as alíquotas originais estivessem integralmente restauradas”*.

Nesse diapasão, aquela Diretoria destacou que, aparentemente, o Projeto de Lei se inspirou em norma do *Estado de São Paulo*, sendo que aquela unidade da federação *“adotou a referida isenção para: a) veículos movidos exclusivamente a hidrogênio; e b) veículos híbridos com motor elétrico e com motor a combustão que utilize, alternativa ou exclusivamente, etanol”*.



**ESTADO DE SANTA CATARINA  
SECRETARIA DE ESTADO DA FAZENDA  
CONSULTORIA JURÍDICA**

Contudo, segundo a proposta daquele Estado, a dispensa de pagamento do imposto possui um calendário de vigência, com o restabelecimento da alíquota a partir de 2027 até a composição integral no ano de 2030 (p. 14/17).

Sobre este ponto, a referida Diretoria alertou que, diferente do projeto de lei paulista, “o Projeto de Lei nº 247/2025 da ALESC, **embora aparentemente similar ao projeto paulista, adota texto ligeiramente diverso que leva a resultados drasticamente diferentes**”.

A área técnica esclareceu que a proposta legislativa catarinense utiliza a expressão: “os veículos movidos exclusivamente a hidrogênio, os híbridos com motor elétrico e os com motor a combustão que utilize, alternativa ou exclusivamente, etanol”.

Com essa redação, segundo a DIAT, “ao optar por uma enumeração que separa ‘os veículos híbridos com motor elétrico’ e ‘os com motor a combustão que utilize, alternativa ou exclusivamente, etanol’, o projeto legislativo parece indicar que tratar-se-iam de veículos diversos, de forma que seria possível a aplicação da isenção para: a) veículos movidos exclusivamente a hidrogênio; b) veículos híbridos com motor elétrico; c) veículos flex, movidos a etanol e gasolina; e d) veículos movidos exclusivamente a etanol”.

Neste sentido, a DIAT destacou que “**a eventual aplicação da interpretação supracitada representaria uma renúncia de receita anual superior a R\$ 2.000.000.000,00 (dois bilhões de reais), inviabilizando a cobrança de IPVA no Estado e ocasionando verdadeira catástrofe nas contas públicas catarinenses**”.

Adicionalmente, a área técnica frisou que “diferentemente do Estado de São Paulo que estabeleceu cronograma geral para vigência do benefício, indicando sua finalização completa e irrestrita no ano de 2030 (com restabelecimento gradual da alíquota a partir de 2027), o PL catarinense indica tão somente a dispensa de pagamento do imposto para tais veículos por 2 (dois) anos, com restabelecimento gradual a partir do terceiro ano”.

A Diretoria afirmou que “tal divergência, embora sutil, indica que a isenção a ser aplicada por Santa Catarina teria um limite de 2 (dois) anos para cada veículo, independentemente do ano de sua aquisição. **Logo, seria uma política de isenção permanente, sem prazo geral para sua finalização, de forma que veículos adquiridos em 2030, 2035 ou 2040 ainda teriam direito à referida dispensa de pagamento**”.

Salientou, ainda, que “**a possibilidade supracitada não apenas representaria uma renúncia de receita substancialmente maior, como encontraria óbices legais para sua aprovação**”. E, lembrou que, “conforme art. 14-A 2 da Lei Complementar federal nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF), proposições legislativas que tratem de concessão, ampliação ou renovação de benefício tributário devem ter prazo de vigência, que não poderá ser superior a 5 (cinco) anos”.

Neste contexto, a DIAT, “entendendo que os efeitos indicados estariam em desacordo com a lei e com o próprio espírito do PL nº 247/2025”, **sugeriu uma profunda reformulação do texto proposto, de forma a indicar:**

**a) o benefício seria aplicável somente a veículos:**



**ESTADO DE SANTA CATARINA  
SECRETARIA DE ESTADO DA FAZENDA  
CONSULTORIA JURÍDICA**

**a.1) movidos exclusivamente a hidrogênio; e**

**a.2) híbridos, que contem com:**

**a.2.1) motor elétrico; e**

**a.2.2) motor a combustão, movido, exclusiva ou alternativamente a etanol.**

**b) o benefício possuiria prazo de vigência geral por 2 (dois) anos, com calendário geral de irrestrito de restabelecimento de alíquota a partir do terceiro ano.**

No que se refere a política tributária estadual, destacou a Diretoria que *“a política tributária referente ao IPVA demanda um cuidadoso equilíbrio entre as alíquotas ordinariamente aplicadas e as hipóteses de isenção previstas, de forma que novas dispensas de pagamento do tributo não impliquem em aumento das alíquotas aplicáveis ao restante da população. Por conseguinte, eventual análise das hipóteses de isenção aplicadas por este Estado não pode ser realizada de forma isolada, sem considerar as alíquotas ordinariamente aplicadas à população”*.

A DIAT mencionou que *“tradicionalmente, o Estado de Santa Catarina possui rígida política tributária sobre a criação e a concessão de isenções de IPVA, muitas vezes apresentando quadro mais rigoroso em relação ao restante do país. Por outro lado, tal política permite que o Estado aplique as menores alíquotas do imposto de todo o Brasil”*.

Nesse contexto, a DIAT destacou que *“em que pese se verifique a adoção por algumas UFs de isenções tributárias sobre a propriedade de veículos automotores elétricos e, em alguns casos, híbridos, constata-se que tais entes praticam alíquotas superiores às de Santa Catarina. Considerando tão somente o Estado de São Paulo, cuja isenção parece ter inspirado o projeto ora analisado, verifica-se que a alíquota máxima aplicada por aquele ente é de 4% (quatro por cento), substancialmente superior à alíquota de 2% (dois por cento) cobrada pelo Estado de Santa Catarina”*.

Sob esse prisma, a área técnica afirmou que *“tal cenário, amplamente favorável ao Estado catarinense, não se trata de caso isolado”*, e apresentou o seguinte comparativo de alíquotas de IPVA das regiões Sul e Sudeste:

<b>ESTADO</b>	<b>ALÍQUOTA MÁXIMA</b>
Espírito Santo (ES)	<b>2,0%</b>
Minas Gerais (MG)	4,0%
Paraná (PR)	3,5%
Rio de Janeiro (RJ)	4,0%
Rio Grande do Sul (RS)	3,0%
<b>Santa Catarina (SC)</b>	<b>2,0%</b>



**ESTADO DE SANTA CATARINA  
SECRETARIA DE ESTADO DA FAZENDA  
CONSULTORIA JURÍDICA**

São Paulo (SP)	4,0%
<b>MÉDIA</b>	<b>3,21%</b>

Assim, a DIAT advertiu que **“a ampliação desordenada de benefícios fiscais, a exemplo do praticado por outros entes da região, pode gerar efeitos adversos, impelindo este Estado a compensá-la futuramente por meio da ampliação das alíquotas ordinariamente aplicadas ao restante da população”**.

Ainda, diante da vedação eleitoral, nos termos da Lei nº 9.504, de 30 de setembro de 1997, a DIAT reforçou que **“é vedada, no ano em que se realizar eleição, a distribuição gratuita de bens, valores ou benefícios por parte da Administração Pública”**.

Por fim, aquela diretoria concluiu alertando que, **“ainda que se desconsidere todos os demais aspectos elencados neste parecer, a dispensa de pagamento de IPVA nas hipóteses descritas no PL enfrentaria obstáculos legais para sua concessão no corrente ano”**.

Diante dos argumentos apresentados, a **Diretoria de Administração Tributária (DIAT) opinou pelo não prosseguimento do PL em análise.**

No que se refere ao aspecto financeiro do PL, a Diretoria do Tesouro Estadual (DITE), através do Ofício nº 109/2026 (p. 18), destacou que o PL **“busca-se isentar veículos híbridos do pagamento de IPVA, os quais, de acordo com o PL, seriam aqueles movidos exclusivamente a hidrogênio, os híbridos com motor elétrico e os com motor a combustão que utilize, alternativa ou exclusivamente, etanol, de valor não superior a R\$ 250.000,00 (duzentos e cinquenta mil reais)”**.

Desde logo, a DITE reforçou o posicionamento da DIAT no PARECER GETRI nº 026/2026 (p. 14 a 17), no que diz respeito ao prazo de vigência do benefício, ao alertar que, **“de acordo com a interpretação, seria uma política de isenção permanente, o que não é permitido, pois o prazo de vigência não pode ser superior a cinco anos (art. 14-A, II, da Lei Complementar Federal nº 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal))”**.

Acrescentou, também, que **“a redação do PL permite a aplicação da isenção para: a) veículos movidos exclusivamente a hidrogênio; b) veículos híbridos com motor elétrico; c) veículos flex, movidos a etanol e gasolina; e d) veículos movidos exclusivamente a etanol. Neste caso, a eventual aplicação da isenção representaria uma renúncia de receita anual superior a R\$ 2.000.000.000,00 (dois bilhões de reais), o que afetaria em muito a arrecadação catarinense”**.

Outrossim, a área técnica frisou que **“no que diz respeito ao aspecto financeiro, por tratar-se de renúncia de receita, é necessário o atendimento das exigências contidas no art. 14 da LRF”**.

Ademais, a área técnica afirmou que **“em atenção ao art. 167-A da Constituição Federal, é aferido bimestralmente o indicador da poupança corrente (PC), que se refere à relação entre despesas correntes e receitas correntes. Na última verificação realizada em fevereiro/2026, evidenciou-se que essa proporção atingiu 88,55%, a exigir prudência na condução das políticas públicas – tanto no lado da despesa como no da receita – eis que a partir de 85% é facultada, e de 95% obrigatória, a adoção de mecanismos de ajuste fiscal”**.



**ESTADO DE SANTA CATARINA  
SECRETARIA DE ESTADO DA FAZENDA  
CONSULTORIA JURÍDICA**

Ao final, e diante de todo o exposto, **a Diretoria do Tesouro Estadual (DITE) posicionou-se de forma contrária ao Projeto de Lei em comento.**

É o que tínhamos a informar.

Laila Cristina Camargos Alves  
**Analista da Receita Estadual IV**



# Assinaturas do documento



Código para verificação: **95LE07CS**

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:



**LAILA CRISTINA CAMARGOS ALVES** (CPF: 095.XXX.206-XX) em 01/04/2026 às 17:40:53

Emitido por: "SGP-e", emitido em 27/02/2026 - 16:21:18 e válido até 27/02/2126 - 16:21:18.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDA0OTEzXzQ5MTVfMjAyNI85NUxFMDdDUw==> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00004913/2026** e o código **95LE07CS** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



Senhora Diretora,

Em resposta ao ofício nº 333/SCC-DIAL-GEMAT, constante nos autos SCC 4913/2026, referente ao pedido de diligência a respeito do Projeto de Lei (PL) nº 0247/2025, de autoria do ilustre Deputado Nilson Berlanda, que “altera a Lei nº 7.543, de 1988, que institui ‘o imposto sobre a propriedade de veículos automotores -IPVA [...]’ para isentar do imposto os veículos automotores híbridos que especifica”, sirvo-me do presente para encaminhar a manifestação desta Secretaria, em conformidade com as razões apresentadas pelas áreas técnicas.

Através da referida propositura parlamentar, pretende-se alterar a Lei nº 7.543/88, instituidora do IPVA para que esta passe a prever a isenção, durante dois anos, do imposto para os veículos movidos exclusivamente a hidrogênio, híbridos com motor elétrico ou movidos exclusivamente a etanol até R\$ 250 mil. Após o prazo previsto de isenção, as alíquotas seriam reestabelecidas na ordem de 1% ao ano até atingir a integralidade, tal qual ocorreria em outras unidades da federação, com o objetivo de incentivar o uso de tecnologias que contribuam para a redução da emissão de poluentes.

Instada a se manifestar sobre o tema, a Diretoria de Administração Tributária (DIAT) esclareceu que o benefício proposto se diverge do existente no Estado de São Paulo, utilizado para fins exemplificativos, ocasionando resultados distintos. Isso porque, conforme explica a área técnica, o benefício, na referida Unidade Federativa, abrange os veículos que cumpram, cumulativamente, todos os requisitos mencionados, enquanto o texto ora proposto estaria estabelecendo requisitos isolados, aumentando a abrangência do incentivo. A Diretoria explica que, desta maneira, o PL ocasionaria uma renúncia fiscal anual superior a R\$ 2 bilhões.

Adicionalmente, a DIAT explicou que, em São Paulo, o benefício possui vigência definida de 2027 a 2030, enquanto o dispositivo ora em análise restringe para “dois anos”, sem a referida especificação. A Diretoria esclareceu que o texto, desta maneira, poderia ocasionar a interpretação de que o termo inicial da isenção é contado da aquisição do veículo, independente de quando ocorra, podendo prolongar-se no tempo sem restrição. Dessa forma, além de um aumento na renúncia fiscal, haveria óbices legais à concessão do benefício, que deve limitar-se a cinco anos, conforme exigência da Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF).

Quanto ao contexto, a referida Diretoria destaca que o Estado é adepto a uma política tributária rígida em relação ao IPVA, o que assegura as menores alíquotas do país, uma vez que dispensas do pagamento do tributo implicariam em aumento para o restante da população. Assim, em que pese tenham sido mencionados, nas justificativas do PL, entes federados com isenção do imposto, estes estão sujeitos a alíquotas modais elevadas, quando comparadas à Santa Catarina.

À Senhora  
JÉSSICA CAMPOS SAVI  
Diretora de Assuntos Legislativos – DIAL  
Secretaria de Estado da Casa Civil  
Florianópolis – SC



ESTADO DE SANTA CATARINA  
SECRETARIA DE ESTADO DA FAZENDA  
GABINETE DO SECRETÁRIO

Por fim, a DIAT relembrou que, tratando-se de ano eleitoral, ainda que superados os pontos de ordem técnica levantados anteriormente, há vedação legal expressa à concessão de benefícios por parte da Administração Pública no corrente ano, opinando pelo não prosseguimento do Projeto.

Por sua vez, a Diretoria do Tesouro Estadual (DITE) reforçou a restrição legal quanto à vigência de isenções, limitada a cinco anos, conforme trazido pela DIAT, e ressaltou que o projeto implica em aumento de despesa, o que demanda a estrita observância do artigo 14 da Lei Complementar n. 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal). Nesse sentido, deveria constar, na proposta, estimativa do impacto orçamentário e financeiro, bem como a previsão de medidas de compensação à renúncia fiscal.

A referida Diretoria alertou, ainda, quanto à necessária observância ao indicador (PC), por exigência constitucional, impactado pela renúncia de receitas. Em sua última verificação, em fevereiro/2026, a proporção atingiu 88,55%, *“a exigir prudência, eis que a partir de 85% é facultada, e de 95% obrigatória, a adoção de mecanismos de ajuste fiscal”*. Por fim, a DITE manifestou-se contrária à aprovação do PL.

Desse modo, embora reconheçamos a intenção do ilustre Deputado Nilson Berlanda, esta Secretaria de Estado da Fazenda não recomenda a aprovação da proposta, com fundamento nas razões técnicas expostas.

Sem mais para o momento, reitero votos de elevada estima e consideração.

Atenciosamente,

**Cleverson Siewert**  
Secretário de Estado da Fazenda  
*[assinado digitalmente]*



# Assinaturas do documento



Código para verificação: **W3898XFO**

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:



**CLEVERSON SIEWERT** (CPF: 017.XXX.629-XX) em 06/04/2026 às 17:01:04

Emitido por: "SGP-e", emitido em 02/01/2023 - 18:34:16 e válido até 02/01/2123 - 18:34:16.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDA0OTEzXzQ5MTVfMjAyNI9XMzg5OFhGTw==> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00004913/2026** e o código **W3898XFO** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.

Parecer nº 08/2026/SEMAE/GCLIE  
Processo SCC nº 4914/2026  
Processo referência SCC nº 4908/2026

Florianópolis, data da assinatura digital.

**Parecer Técnico em resposta ao pedido de diligência a respeito do Projeto de Lei nº 0247/2025, que “Altera a Lei nº 7.543/1988, que ‘Institui o imposto sobre a propriedade de veículos automotores e dá outras providências’, para isentar do imposto os veículos híbridos que especifica”, oriundo da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina.**

## **DO OBJETO**

O presente documento apresenta parecer a respeito Projeto de Lei n.º 0247/2025, que altera a Lei n.º 7.543, de 1988, que "Institui o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores e dá outras providências", encaminhado pelo Ofício nº 334/SCC-DIAL/GEMAT da Diretoria de Assuntos Legislativos da Casa Civil em que solicita manifestação ao pedido de diligência de comissão da Assembleia Legislativa de Santa Catarina nos termos do Ofício GPS/DL/49/2026.

Trata-se da análise, adstrita às atribuições desta Secretaria de Estado, elencadas no art. 33-B da Lei Complementar nº 741, de 12 de junho de 2019 e alterações<sup>1</sup>, do teor do referido projeto de lei.

---

<sup>1</sup> Art. 33-B da Lei Complementar nº 741, de 12 de junho 2019 e alterações, estabelece as competências da Secretaria de Estado do Meio Ambiente e da Economia Verde, dentre as quais destacamos as que seguem:

I – planejar, formular e normatizar políticas, programas, projetos e ações estaduais voltados à promoção do desenvolvimento econômico sustentável, aos recursos hídricos, ao meio ambiente, às mudanças climáticas, ao pagamento por serviços ambientais, ao saneamento local, à melhora do bem-estar humano, à equidade social e à redução dos riscos ambientais e das escassezes ecológicas;

[...]

XVII – planejar e criar instrumentos de fomento para implementação e execução de atividades mitigadoras dos gases de efeito estufa, de acordo com as políticas do Estado;

[...]

XXIII – definir estratégias integradas de mitigação e adaptação aos efeitos causados pelas mudanças climáticas;

[...]

## DOS FATOS

Conforme se verifica nos autos do processo-referência nº SCC 4908/2026, trata-se de projeto de lei de autoria do Legislativo que teve aprovado por unanimidade na Comissão de Constituição e Justiça o requerimento de diligências externas para instrução do processo legislativo aos seguintes órgãos estaduais: Secretaria de Estado da Fazenda de Santa Catarina; Secretaria de Estado do Meio Ambiente e da Economia Verde de Santa Catarina; e Procuradoria Geral do Estado de Santa Catarina.

Segundo as justificativas apresentadas pelo autor, a propositura do texto busca incentivar o uso de tecnologias que contribuam para a redução de emissões de gases de efeito estufa e de outros poluentes atmosféricos, bem como fortalecer a produção nacional do combustível renovável etanol como forma de gerar empregos e reduzir a dependência por combustíveis fósseis. A isenção concedida no IPVA seria recomposta gradualmente aos patamares de integralidade.

## DA FUNDAMENTAÇÃO

Na integralidade, eis o projeto de lei apresentado:

“PROJETO DE LEI Nº 0247/2025

Altera a Lei nº 7.543, de 1988, que “Institui o imposto sobre a propriedade de veículos automotores e dá outras providências”, para isentar do imposto os veículos automotores híbridos que especifica.

Art. 1º Fica acrescentado o art. 18-C à Lei nº 7.543, de 30 de dezembro de 1988, com a seguinte redação:

“Art. 18-C. Ficam isentos do imposto os veículos movidos exclusivamente a hidrogênio, os híbridos com motor elétrico e os com motor a combustão que utilize, alternativa ou exclusivamente, etanol, de valor não superior a R\$ 250.000,00 (duzentos e cinquenta mil reais).

§ 1º O valor a que se refere o caput será atualizado, anualmente, pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA).

§ 2º A alíquota relativa aos veículos automotores será recomposta, anualmente, após dois anos de isenção total, em 1% (um por cento) até atingir a integralidade do tributo.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação produzindo efeitos a partir do primeiro dia do exercício financeiro subsequente ao de sua publicação.

Sala das Sessões, Deputado Nilso Berlanda”

A matéria versa diretamente sobre política tributária quando trata da isenção de imposto, o que não será objeto desta análise.

Ao estabelecer benefício tributário em favor de: 1- veículos movidos exclusivamente a **hidrogênio**; 2- veículos **híbridos** com motor elétrico; 3- veículos com motor a combustão do tipo **flex** (bicombustíveis, movidos a gasolina e etanol); e 4- veículos com motor a combustão exclusiva de **etanol**; a proposta tem interface com as **políticas públicas de clima** (mitigação das emissões de gases de efeito estufa), **de qualidade do ar** (mitigação das emissões de poluentes atmosféricos) e **de mobilidade urbana sustentável**<sup>2</sup>. Ressalta-se que **não foram considerados os veículos exclusivamente elétricos na proposta**. O PL também tangencia questões relacionadas à justiça ambiental.

Importa ressaltar que, em razão da **complexidade pluridimensional das crises climática e ambiental**, o momento requer atuação integrada, que deve extrapolar o âmbito da pasta ambiental. Ela precisa alcançar o centro do governo<sup>3</sup>, em consonância com os capítulos II e III da Resolução nº 3/2024 do plenário do Conselho da Federação, que situam a mudança do clima no centro da agenda política e governamental, e ressaltam seu caráter transversal:

[...]

*Art. 2º. A agenda climática compõe a pauta prioritária dos Poderes Executivos nas decisões governamentais de cada nível de governo, assumidos os seguintes compromissos:*

*I - os entes federativos desenvolverão planos, instrumentos e metas climáticas, a serem adotados de **maneira continuada, progressiva, coordenada e participativa com todos os atores relevantes**; [...]*

*III - os **órgãos de centro de governo** buscarão a coordenação e a **integração da política climática no âmbito de cada ente federativo, de forma articulada, reconhecida a intensificação da***

---

<sup>2</sup> Nesse sentido, a **Política Nacional sobre Mudança do Clima** (a PNMC, Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009), a **Política Nacional de Qualidade do Ar** (a PNQAr, Lei nº 14.850, de 2 de maio de 2024) e a **Política Nacional de Mobilidade Urbana** (a PNMU, Lei nº 12.587/2012, de 3 de janeiro de 2012) são basilares na organização desta análise.

A PNMC está em atualização. O Anteprojeto de Lei de revisão da Política Nacional sobre Mudança do Clima esteve em consulta pública disponível de 1º de outubro a 25 de dezembro de 2025 na plataforma Brasil Participativo.

<sup>3</sup> Resolução nº 3, de 3 de julho de 2024, estabelece o **Compromisso para o Federalismo Climático**. Trata-se de uma resolução do Conselho da Federação da Presidência da República, publicada na edição 127, seção 1, página 32 do Diário Oficial da União de 04/07/2024.

*ocorrência de eventos extremos correlatos aos impactos da mudança do clima.*

*Art. 3º As **políticas públicas** serão **planejadas**, implementadas e monitoradas **com base nos riscos e nas oportunidades** relativos às **mudanças do clima** e à natureza **transversal da política climática**, observados os seguintes compromissos:*

*I - **todas as etapas do ciclo das políticas públicas** deverão **reconhecer os riscos associados à mudança do clima nos seus processos decisórios**;*

*II - as **políticas públicas** deverão **considerar a mitigação das emissões dos gases de efeito estufa e a adaptação à mudança do clima**;*

*III - os **entes federativos** envidarão **esforços coordenados** para enfrentar a emergência climática com medidas de **mitigação de risco**, incluídas ações de prevenção e de preparação para eventos extremos; [...]*

*V - os entes federativos diligenciarão a integração da política climática nos seus instrumentos de planejamento de curto, médio e longo prazo, com vistas a **promover maior consistência da ação climática no âmbito de seus planejamentos governamentais**, incluídos, entre outros atos, o planejamento do Plano Plurianual, da Lei de Diretrizes Orçamentárias e da Lei Orçamentária Anual.*

Tal arranjo de governança evita que os resultados das políticas sejam conflitantes entre si e aponta para o enfrentamento dos impactos já observados na saúde e no bem-estar, no meio ambiente e na biodiversidade, na produção e na economia, bem como na infraestrutura verde e cinza.

O Plano Clima 2024-2035<sup>4</sup>, que é fundamentado na Política Nacional sobre Mudança do Clima, foi construído participativamente sob a coordenação do Comitê Interministerial sobre Mudança do Clima (CIM). Constitui-se no principal instrumento para orientar a resposta do Brasil à crise climática até 2035, sendo subdividido em três eixos complementares:

1- a Estratégia Nacional de Mitigação com 8 (oito) Planos Setoriais de Mitigação incluindo um Plano Setorial Transportes<sup>5</sup>;

---

<sup>4</sup> Plano Nacional sobre Mudança do Clima, também chamado de Plano Clima 2024-2035. Os instrumentos, estratégias e documentos oficiais do Plano Clima do Brasil (sumários executivos e textos na íntegra) podem ser acessados em <https://www.gov.br/mma/pt-br/composicao/smc/plano-clima/documentos-oficiais>

<sup>5</sup> Brasil. Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima. Plano Clima Mitigação [recurso eletrônico] : plano setorial de transportes. – Brasília, DF : MMA ; MCTI ; MT ; MPor ; CC/PR, 2026. 110 p. : il. color. Original disponível em:

2- a Estratégia Nacional de Adaptação com 16 (dezesesseis) Planos Setoriais de Adaptação incluindo um Plano Setorial de Transportes<sup>6</sup>; e

3- as Estratégias Transversais para a Ação Climática.

Uma das ações estruturantes do *Plano Clima Mitigação Setorial de Transportes* é: “*disponibilizar incentivos fiscais e financeiros para modernização, evolução tecnológica e inovação para promover a eficiência energética e a redução de emissão de GEE e de poluentes no setor de Transportes*”.

No estado de Santa Catarina, o **setor Energia** é o **principal emissor de gases de efeito estufa** (GEE), respondendo por 47,2% das emissões em 2024, de acordo com o SEEG (2026)<sup>7</sup>. Nesse setor, o **subsetor Transportes** responde a 58,6% do total, tendo emitido 11,80 MtCO<sub>2</sub>e (megatoneladas de CO<sub>2</sub> equivalente) em 2024, o ano mais recente disponível da série histórica. Em outro recorte dessas mesmas emissões do setor de Energia, agora considerando os combustíveis utilizados no estado, destaca-se que, em 2024, a queima de diesel de petróleo respondeu por 6,42 MtCO<sub>2</sub>e (31,9%) das emissões do setor, seguida pela gasolina automotiva, com 5,22 MtCO<sub>2</sub>e (25,9%). No detalhamento de emissões no estado, os **automóveis** foram responsáveis por 4,64 MtCO<sub>2</sub>e, o equivalente a **10,88% do total de emissões de Santa Catarina no ano de 2024** (SEEG, 2026).

A interface com a Política Nacional de Qualidade do Ar é bastante evidente, como se pode observar em seus princípios, objetivos e instrumentos.

*Art. 3º São **princípios** da Política Nacional de Qualidade do Ar: [...]*

*VIII - a **visão sistêmica**, na gestão da qualidade do ar, que considere as **diferentes fontes de emissões e as variáveis ambiental, social, cultural, econômica, tecnológica e de saúde pública**.*

---

<https://www.gov.br/mma/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/mudanca-do-clima/plano-setorial-transportes.pdf>

<sup>6</sup> Brasil. Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima. Plano Clima Adaptação [recurso eletrônico] : plano setorial de transportes. – Brasília, DF : MMA ; MCTI ; MT ; MPor, 2025. 93 p. : il. color. Original disponível em: <https://www.gov.br/mma/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/mudanca-do-clima/planosetorial-transportes.pdf>

<sup>7</sup> SEEG – SISTEMA DE ESTIMATIVA DE EMISSÕES DE GASES DE EFEITO ESTUFA. **Plataforma SEEG**. 2026. Disponível em: <https://plataforma.seeg.eco.br/>. Acesso em: 26 mar. 2026.



Art. 4º São **objetivos** da Política Nacional de Qualidade do Ar:

I - assegurar a preservação da **saúde pública, do bem-estar e da qualidade ambiental para as presentes e futuras gerações**; [...]

IV - **reduzir** progressivamente as emissões e as concentrações de **poluentes atmosféricos**; [...]

VI – **alinhar-se com as políticas de combate à mudança do clima**; [...]

Art. 5º São **instrumentos** da Política Nacional de Qualidade do Ar:  
[...]

IX - os **incentivos fiscais, financeiros e creditícios**; [...]

Art. 19. O **poder público** deverá instituir medidas indutoras e linhas de financiamento para atender, **prioritariamente**, às iniciativas de:

I - **prevenção e redução de emissões de poluentes atmosféricos**; [...]

Destacamos as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, observando o caráter **prioritário** dos modos de **transporte não motorizado** e do **transporte público coletivo** em detrimento do transporte motorizado individual:

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - **integração** com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

II - **prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado**;

III - **integração entre os modos e serviços de transporte urbano**;

IV - **mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade**;

V - **incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes**;

*VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; [...]*

Os princípios de desenvolvimento sustentável das cidades e da distribuição justa de ônus e benefícios; a atribuição estadual de propor a política tributária e de incentivos; e a **necessidade de aplicação de receitas no transporte não motorizado e no transporte público coletivo, como forma de desestimular o transporte motorizado individual** merecem destaque pela conexão com a temática do PL.

*Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:*

*II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; [...]*

*VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; [...]*

*Art. 17. São atribuições dos Estados:*

*[...] II - propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; [...]*

*Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes: [...]*

*III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei; [...]*

Nosso estado apresenta um preocupante padrão de mobilidade urbana. Registra-se crescimento no uso de automóveis e motocicletas, em detrimento de modos ativos e coletivos: a mobilidade a pé recuou 5% entre 2018 e 2023, enquanto o transporte por bicicleta e por ônibus permaneceu estagnado (Google, 2025)<sup>8</sup>. Santa Catarina também se

<sup>8</sup> GOOGLE. **Environmental Insights Explorer**. Dados estimados de emissões de carbono de transporte e edificações; potencial de energia solar em telhados; previsões climáticas da NASA. Disponível em:

destaca nacionalmente por ter a maior proporção de domicílios com pelo menos um automóvel, atingindo 71,8% (FECAM, 2025)<sup>9</sup>. Por outro lado, no transporte intermunicipal, o cenário é crítico, pois entre 2000 e 2023 o total de passageiros transportados por ônibus caiu cerca de 70%, com os serviços de maior distância passando de 17,4 milhões para 4,7 milhões de passageiros. Ademais, para o mesmo período, o número de viagens recuou 66% e as linhas operadas foram reduzidas de 535 para 193 (Lemos, 2025)<sup>10</sup>.

Cidades com alta dependência do automóvel tendem a consumir mais terras, combustíveis fósseis e habitats naturais, além de gerar níveis elevados de poluição atmosférica, sonora e visual – impactos que vão além das emissões de GEE (Cervero; Guerra; Al, 2017)<sup>11</sup>. Nesse contexto, a eletrificação da mobilidade com base em fontes renováveis representa um avanço relevante para a redução das emissões e a modernização dos serviços de transporte (Machado, 2022)<sup>12</sup>. Contudo, **centrar essa transição no veículo individual elétrico não enfrenta os problemas estruturais das cidades** com alta dependência do automóvel: congestionamentos, uso excessivo do espaço urbano e iniquidade no acesso à mobilidade. Dessa forma, a **eletrificação mostra seu maior potencial quando direcionada ao transporte público coletivo**, priorizando ônibus, trens e sistemas de média e alta capacidade movidos a energia limpa.

O consumidor brasileiro encontra atualmente no mercado de veículos (ou encontrará num futuro próximo) os tipos de motorização exibidos na figura 1, que, com o fito de facilitar a leitura deste parecer, apresenta as siglas comumente utilizadas.

---

[https://insights.sustainability.google/places/ChIJ-f9SwCVN2ZQRK6t\\_7YB1Jys?ty=2018&hl=pt-BR](https://insights.sustainability.google/places/ChIJ-f9SwCVN2ZQRK6t_7YB1Jys?ty=2018&hl=pt-BR). Acesso em: 23 set. 2025.

<sup>9</sup> FECAM – Federação Catarinense de Municípios. **Dia Mundial Sem Carro chama atenção para alternativas de mobilidade em Santa Catarina**. 2025. Disponível em: <https://www.fecam.org.br/dia-mundial-sem-carro-chama-atencao-para-alternativas-de-mobilidade-em-santa-catarina/>. Acesso em: 23 set. 2025.

<sup>10</sup> LEMOS, J. H. Z. Dinâmicas territoriais e crise no transporte público regional catarinense. **Percursos**, [S.L.], v. 26, e302, 2025. DOI: <http://dx.doi.org/10.5965/19847246262025e0302>.

<sup>11</sup> CERVERO, R.; GUERRA, E.; AL, S. **Beyond mobility**: Planning cities for people and places. Washington D.C.: Island Press, 2017, 278 p.

<sup>12</sup> MACHADO, S. D. **Mobilidade urbana sustentável**: o caso do sistema de transporte público de ônibus da Região Metropolitana de Florianópolis. 2022. 102 p. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes e Gestão Territorial, Florianópolis, 2022.



Figura 1: Veículos no mercado brasileiro em 2026. **Combustão interna:** Gasolina ou Etanol ou Diesel (*Internal Combustion Engine - ICE*), Flex - Gasolina e Etanol (*ICE Flex*); **Híbridos**, nos quais existe um motor elétrico e outro a combustão: Híbrido leve (*Mild Hybrid Electric Vehicle - MHEV*), Híbrido convencional (*Hybrid Electric Vehicle - HEV*); Híbrido plug-in (*Plug-in Hybrid Electric Vehicle - PHEV*), Híbrido flex (*Flex Fuel Hybrid - HEV Flex*); **Elétricos**, nos quais não há combustão direta: Elétrico (*Electric Vehicle - EV*), Elétrico a bateria (*Battery Electric Vehicle - BEV*), Elétrico com extensor (*Range-Extended EV - REEV*), e Hidrogênio (*Fuel Cell Electric Vehicle - FCEV*). Elaborada com o aplicativo NotebookLM, disponível em: <https://notebooklm.google.com/>

Diante do predomínio dos veículos individuais a combustão na matriz de mobilidade de Santa Catarina e das elevadas emissões de GEE daí decorrentes, torna-se necessário o aprimoramento de políticas públicas — incluindo instrumentos tributários — voltadas à redução das emissões e da poluição local causada pelo setor de transportes. Nesse sentido, a avaliação comparativa entre diferentes tecnologias veiculares, considerando todo o seu ciclo de vida, é fundamental para orientar medidas mais eficientes e alinhadas aos objetivos de descarbonização. Com esse propósito, Mera e outros (2023)<sup>13</sup> realizaram um estudo que compara as emissões de GEE considerando o ciclo de vida de carros de passeio a combustão e elétricos no Brasil<sup>14</sup>.

Esse estudo apontou que os veículos híbridos (HEV) e híbridos plug-in (PHEV) apresentam potencial de mitigação de emissões limitado quando comparados aos veículos flex convencionais (ICE flex). Os HEVs emitem, em ciclo de vida, apenas 14% menos GEE que os ICE flex — e somente quando operam com a mesma proporção média de gasolina C e etanol hidratado praticada no mercado.

Quando abastecidos exclusivamente com gasolina C, os HEVs chegam a emitir 2% a mais que os ICE flex com consumo médio, anulando qualquer vantagem climática. Os PHEVs, por sua vez, reduzem as emissões em apenas 3% em relação aos ICE flex comparáveis, mesmo considerando 50% de operação elétrica — resultado limitado pelo fato de os modelos atualmente disponíveis no Brasil operarem exclusivamente com gasolina C, combustível de maior intensidade carbônica que a média de mercado (gasolina C + etanol hidratado). Projeções para 2030, com PHEVs usando consumo médio de etanol e gasolina e 55% de operação elétrica, indicariam redução de até 17% em relação aos ICE flex futuros — ainda insuficiente para alinhar o setor às metas climáticas brasileiras (Mera *et al.*, 2023).

Por outro lado, os veículos elétricos a bateria (BEV), apresentam desempenho significativamente superior. Favorecidos pela matriz elétrica brasileira — com alta participação de fontes renováveis — e pela maior eficiência energética intrínseca à

---

<sup>13</sup> MERA, Z. *et al.* **Comparação das emissões de gases de efeito estufa no ciclo de vida de carros de passeio a combustão e elétricos no Brasil**. Washington, DC: International Council on Clean Transportation (ICCT), out. 2023. Disponível em: <https://naturalrecharge.com.br/wp-content/uploads/2024/08/Brazil-LDV-LCA-report-A4-PORT-v4.pdf>. Acesso em: 25 mar. 2026.

<sup>14</sup> Abrange as emissões de GEE associadas ao ciclo de vida do veículo — incluindo produção, manutenção e reciclagem — e ao ciclo do combustível — contemplando a produção e o consumo de combustíveis e de eletricidade.

tecnologia, os **BEV consomem três vezes menos energia que os ICE flex equivalentes**. Em termos de emissões de ciclo de vida, os BEV comercializados em 2023 reduzem as emissões entre 65% e 67% em relação aos ICE flex com consumo médio de gasolina C e etanol, e entre 49% e 53% em relação aos ICE flex operando exclusivamente com etanol hidratado. Para 2030, essas reduções chegam a 68%–70% e 54%–57%, respectivamente. Assim, enquanto híbridos e híbridos *plug-in* representam melhorias marginais sobre a tecnologia flex já existente, **os BEVs constituem a única via tecnológica capaz de alinhar a frota de carros de passeio às metas brasileiras de redução de 50% das emissões até 2030 e de neutralidade climática até 2050** (Mera *et al.*, 2023).

Os veículos a célula de combustível de hidrogênio (FCEV) apresentam emissões altamente variáveis conforme a origem do hidrogênio utilizado. Com hidrogênio cinza (derivado de gás natural), a redução de emissões é de apenas 14% em relação aos ICE flex — desempenho semelhante ao dos híbridos. **Com hidrogênio verde (produzido a partir de eletricidade renovável), a redução chega a 66%, aproximando-se dos BEV** (Mera *et al.*, 2023). No Brasil, a infraestrutura para FCEV ainda está em fase inicial, com pesquisas voltadas ao hidrogênio verde, obtido por eletrólise da água com energia renovável (Neoenergia, 2025)<sup>15</sup>, e ao bio-hidrogênio, produzido pela reforma a vapor da cana-de-açúcar (Eixos. 2023)<sup>16</sup>, o que demonstra que a neutralidade climática orienta o desenvolvimento do setor desde sua origem.

## DA ANÁLISE

Embora o dispositivo incentive a renovação tecnológica da frota, contribuindo para mitigar emissões de GEE e de poluentes atmosféricos (tais como óxidos de nitrogênio, material particulado e monóxido de carbono) em consonância com a PNMC e a PNQAR, existem aspectos preocupantes que devem ser levados em conta:

---

<sup>15</sup> NEOENERGIA. Neoenergia e Honda se unem para acelerar uso do hidrogênio verde na mobilidade brasileira. Neoenergia, 27 nov. 2025. Disponível em: <https://www.neoenergia.com/w/honda-neoenergia-hidrogenio-verde-mobilidade>. Acesso em: 26 mar. 2026.

<sup>16</sup> EIXOS. USP terá primeiro posto do mundo para abastecimento com hidrogênio derivado de etanol. **Eixos**, 11 ago. 2023. Disponível em: <https://eixos.com.br/hidrogenio/usp-tera-primeiro-posto-do-mundo-para-abastecimento-com-hidrogenio-derivado-de-etanol/>. Acesso em: 26 mar. 2026.

1- A medida tende a aumentar a demanda pelo transporte individual motorizado, o que contraria o princípio da prioridade ao transporte coletivo previsto na Política de Mobilidade Urbana.

2- O desenho e o crescimento das cidades catarinenses já são desafiantes à mobilidade urbana. O crescimento da frota motorizada individual aumenta congestionamentos e emissões, distâncias percorridas e tempo de deslocamento, dificultando e encarecendo o acesso ao trabalho, às atividades, aos bens e aos serviços essenciais da cidade.

3- O aumento de congestionamentos pode agravar problemas urbanos e estimular a aquisição de automóveis, numa sistemática que se retroalimenta.

4- A ausência de critério de eficiência energética (o PL estipula apenas o teto de valor) não permite garantir menor emissão por km, podendo subsidiar veículos mais intensivos em energia.

5- O incentivo aos híbridos aumenta o risco de “lock-in tecnológico”, o que pode retardar a transição plena para veículos de emissão zero, prevista nas estratégias de longo prazo do Plano Clima.

6- O incentivo alcança majoritariamente camadas de maior renda (em razão do teto de valor estabelecido), ferindo princípios de equidade e justiça ambiental.

7- Benefícios concentrados em áreas com maior renda e acesso ao mercado automotivo redundam em desigualdade territorial.

Em última instância, este é o cenário atual das regiões metropolitanas e das grandes cidades catarinenses. Ele amplia desigualdades quando incide negativamente na saúde e na qualidade de vida da população exposta, especialmente a de baixa renda. A mobilidade e o transporte são o cotidiano urbano e devem ser tomados como prioridade.

Dessa forma, deve-se orientar o planejamento integrado para estratégias que evitem ou reduzam deslocamentos; que promovam a transição para transporte de maior eficiência energética; que integrem o planejamento urbano ao planejamento de transportes e que impulsionem a eficiência tecnológica e operacional. Tais orientações convergem nos

princípios e objetivos das políticas públicas de mudança do clima, de qualidade do ar e de mobilidade urbana.

Este desafio é objeto do GT Eletrifica SC instituído pelo Governo de Santa Catarina. O Grupo de Trabalho Eletrifica SC (GT Eletrifica SC) é coordenado pela Secretaria Executiva de Articulação Internacional e Projetos Estratégicos (SAI), vinculada à Secretaria de Estado da Casa Civil, com representantes de instituições governamentais designados pela Portaria n.º 001/2025, de 7 de abril de 2025, publicada no Diário Oficial do Estado em 10 de abril de 2025, além de representantes de outras entidades catarinenses.

O GT debate a criação de uma política pública abrangente de mobilidade elétrica para o estado, acompanhando o processo de tramitação legislativa e elaborando um plano de comunicação do programa. As discussões abrangem propostas nos eixos de infraestrutura, setor produtivo, produção local, pesquisa e desenvolvimento, migração de frotas — incluindo as da administração pública — e meio ambiente, encontrando-se atualmente na fase de constituição de subgrupos temáticos para aprofundar o debate em cada um desses eixos.

O Governo do Estado já desenvolve um anteprojeto de lei sobre isenção de IPVA, elaborado em conjunto com a Procuradoria-Geral do Estado (PGE-SC) e inserido no debate mais amplo de uma política pública de mobilidade elétrica. Dessa forma, recomenda-se a integração do presente Projeto de Lei às discussões do GT Eletrifica SC, bem como a consulta, nesta fase de diligência, a outros setores do governo envolvidos na matéria, tais como a SAI e a Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade de Santa Catarina, o órgão gestor do ente federativo estadual da política de mobilidade urbana. (cf. art. 22 da PNMU).

A isenção do IPVA nos moldes da proposta legislativa em tela contraria objetivos, princípios e diretrizes das políticas nacionais de qualidade do ar, de mudança do clima e de mobilidade urbana sustentável.

**Assim, preliminarmente, opina-se pelo não prosseguimento do PL 0247/2025 antes das consultas em diligência ora sugeridas. Outrossim, ante a possibilidade de decisão diversa, apontamos ajustes no teor do projeto de lei, acompanhados de justificativas no Quadro 1 e no texto subsequente.**

Quadro 1: Quadro comparativo do Projeto de Lei nº 0247/2025 - sintetiza sugestões de alteração do dispositivo.

REDAÇÃO DO PL 0247/2025	SUGESTÃO DE EMENDA / ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA
Art. 18-C. Ficam isentos do imposto os veículos movidos exclusivamente a hidrogênio, os híbridos com motor elétrico e os com motor a combustão que utilize, alternativa ou exclusivamente, etanol, de valor não superior a R\$250.000,00 (duzentos e cinquenta mil reais).	Art. 18-C. Ficam isentos do imposto os veículos automotores de valor não superior a R\$ 180.000,00 (cento e oitenta mil reais), nas seguintes modalidades:  I — veículos elétricos a bateria, cuja propulsão ocorra exclusivamente por motor elétrico;  II — veículos a célula de combustível, cuja propulsão ocorra exclusivamente por hidrogênio verde ou biohidrogênio.	A emenda aprimora a efetividade ambiental da isenção de IPVA ao direcioná-la às tecnologias de menor emissão de GEE e de poluentes atmosféricos, focando o benefício a veículos elétricos e veículos a hidrogênio renovável.  Também reduz o limite de valor para ampliar o acesso e evitar concentração em veículos de alto padrão.  A medida favorece a substituição da frota convencional e a transição energética.
§ 1º O valor a que se refere o caput será atualizado, anualmente, pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA).	Inalterado	
§ 2º A alíquota relativa aos veículos automotores será recomposta, anualmente, após dois anos de isenção total, em 1% (um por cento) até atingir a integralidade do tributo.	Inalterado	

Com base nas evidências apresentadas, a redução do IPVA, enquanto instrumento de política pública com vistas à mitigação das emissões de GEE e das emissões de poluentes atmosféricos, deve ser direcionada **exclusivamente aos BEV (veículos elétricos à bateria), excluindo os HEV (híbridos) e os PHEV (híbridos plug-in)**, cujo potencial de mitigação se mostrou limitado. No caso dos FCEV (célula combustível de **hidrogênio**), embora ainda não esteja amplamente difundida em escala comercial no Brasil, essa tecnologia apresenta benefícios ambientais equivalentes aos dos BEV quando baseada no uso de **hidrogênio verde ou biohidrogênio** – destacando que as iniciativas de pesquisa e desenvolvimento de hidrogênio no Brasil têm se voltado para rotas sustentáveis.

Ao comparar veículos de diferentes segmentos, o estudo evidencia que modelos maiores — como SUVs compactos — geram emissões de ciclo de vida 7% a 15% superiores às dos compactos e médios, independentemente da motorização. Sob a perspectiva do **ganho ambiental e da eficiência da política pública**, o benefício fiscal deve ser **direcionado aos segmentos de menor impacto climático** — veículos compactos e médios —, excluindo os SUVs. Dessa forma, o estabelecimento de um valor máximo de R\$180.000,00<sup>17</sup> para a isenção de IPVA proporciona que o benefício alcance os modelos de **BEV mais acessíveis**, direcionando o **incentivo tributário para os veículos com maior potencial de substituir carros convencionais em uso**.

## CONCLUSÃO

As contribuições apresentadas neste parecer apontam o foco para a integração das políticas públicas com vistas a alcançar resultados mais expressivos nos campos da mitigação das emissões de GEE, da qualidade do ar e da mobilidade urbana sustentável. Ainda que o projeto de lei em tela tenha méritos, são indispensáveis consultas formais a outras pastas setoriais responsáveis por políticas correlatas à mobilidade (Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade de Santa Catarina) e à articulação e governança multinível com poder decisório (Secretaria Executiva de Articulação Internacional e

---

<sup>17</sup> A fixação do limite superior no valor de R\$180.000,00 (cento e oitenta mil reais) contemplaria os modelos de BEV de menor valor disponíveis no mercado brasileiro, concentrando o incentivo nos veículos com maior potencial de difusão entre a população e fomentando o desenvolvimento da infraestrutura de manutenção para essa categoria de veículos no estado. Valores dos carros disponíveis em: <https://insideevs.uol.com.br/news/782871/carros-eletricos-mais-baratos-brasil-2026/>.

Projetos Estratégicos (SAI), vinculada à Secretaria de Estado da Casa Civil). Desta forma, ele pode se tornar ainda mais efetivo e oportuno integrando-se aos trabalhos em andamento no GT Eletrifica SC e incluindo.

considerar os ajustes recomendados no quadro comparativo e mais que isso.

Em suma, **opina-se pelo não prosseguimento do PL 0247/2025 em sua redação original**, sugerindo antes a incorporação de **subsídios de futuras diligências** e sua integração ao **GT Eletrifica SC**.

Se, por decisão superior, encaminhamento **alternativo prevalecer**, opina-se pela **alteração** sugerida no Quadro 1.

É o parecer, ora submetido à apreciação superior.

**CRISTIANE CASINI BITENCOURT**  
Gerente de Clima, Energia e Transição Energética - GCLIE  
(assinado digitalmente)

**ANA LETICIA A. DE A. BERTOGLIO**  
Bióloga da GCLIE  
(assinado digitalmente)

**CÉSAR HENRIQUE MATTOS PIRES**  
Pesquisador da GCLIE - Área Energia  
(assinado digitalmente)

De acordo com o parecer. Encaminhe-se para análise superior, deliberação e demais encaminhamentos, especialmente o de responder à Gerência de Mensagens e Atos Legislativos (GEMAT) também em formato Word para o e-mail [gemat@casacivil.sc.gov.br](mailto:gemat@casacivil.sc.gov.br).

**MARIANE MURAKAMI**  
Diretora de Clima, Energia e Transição Energética  
(assinado digitalmente)



# Assinaturas do documento



Código para verificação: **KS83J7X7**

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:

- ✓ **ANA LETÍCIA ARAÚJO DE AQUINO BERTOGLIO** (CPF: 210.XXX.188-XX) em 27/03/2026 às 18:13:08  
Emitido por: "SGP-e", emitido em 13/07/2018 - 13:16:09 e válido até 13/07/2118 - 13:16:09.  
(Assinatura do sistema)
- ✓ **CRISTIANE CASINI BITENCOURT** (CPF: 182.XXX.538-XX) em 27/03/2026 às 18:25:04  
Emitido por: "SGP-e", emitido em 22/11/2021 - 17:43:16 e válido até 22/11/2121 - 17:43:16.  
(Assinatura do sistema)
- ✓ **CESAR HENRIQUE MATTOS PIRES** (CPF: 032.XXX.191-XX) em 27/03/2026 às 18:38:37  
Emitido por: "SGP-e", emitido em 15/06/2023 - 18:43:39 e válido até 15/06/2123 - 18:43:39.  
(Assinatura do sistema)
- ✓ **MARIANE H MURAKAMI** (CPF: 026.XXX.029-XX) em 30/03/2026 às 13:15:22  
Emitido por: "SGP-e", emitido em 13/07/2018 - 14:45:16 e válido até 13/07/2118 - 14:45:16.  
(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDA0OTE0XzQ5MTZfMjAyNI9LUzgzSjdYNw==> ou o site <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00004914/2026** e o código **KS83J7X7** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



**ESTADO DE SANTA CATARINA  
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE E DA ECONOMIA VERDE  
CONSULTORIA JURÍDICA**

**PARECER n: 25/2026 SEMAE/COJUR**

Florianópolis, data da assinatura digital.

**Processo: SCC Nº 4914/2026**

**Referência: SCC nº 4908/2026**

**Assunto:** Consulta sobre o pedido de diligência relativo ao Projeto de Lei nº 0247/2025, que "Altera a Lei nº 7.543, de 1988, que 'Institui o imposto sobre a propriedade de veículos automotores e dá outras providências', para isentar do imposto os veículos automotores híbridos que especifica", oriundo da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina (ALESC).

**Origem:** SCC/GEMAT - Gerência de Mensagens e Atos Legislativos

**Interessados:** Secretaria de Estado do Meio Ambiente e da Economia Verde – SEMAE  
Secretaria de Estado da Casa Civil - SCC

EMENTA: AMBIENTAL. CONSULTA SOBRE PEDIDO DE DILIGÊNCIA ORIUNDO DA ALESC. PROJETO DE LEI Nº 0247/2025, DE INICIATIVA PARLAMENTAR. PRETENDIDA ALTERAÇÃO DA LEI Nº 7.543/1988 PARA ISENTAR DO IPVA PROPRIETÁRIOS DE CATEGORIAS ESPECÍFICAS DE VEÍCULOS HÍBRIDOS. MANIFESTAÇÃO TÉCNICA PELA CONTRARIEDADE AO INTERESSE PÚBLICO. PARECER PELO ENCAMINHAMENTO.

Senhor Secretário,

## **I - RELATÓRIO**

Trata-se de consulta sobre o pedido de diligência (ALESC - Of. GPS/DL/00049/2026 – processo referência SCC 4908/2026, p. 12) a respeito do Projeto de Lei nº 0247/2025 de iniciativa parlamentar, que visa alterar a Lei nº 7.543/1988, para isentar de IPVA os proprietários de categorias de veículos automotores híbridos.

O requerimento de diligência (p. 9/10 - SCC 4908/2026) visa a que *“sejam prestadas informações técnicas sobre os efeitos econômicos, regulatórios e de implementação da proposição: SEF/SC – Secretaria de Estado da Fazenda de Santa*



ESTADO DE SANTA CATARINA  
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE E DA ECONOMIA VERDE  
CONSULTORIA JURÍDICA

*Catarina, Secretaria de Estado do Meio Ambiente e da Economia Verde (SEMAE/SC);  
Procuradoria-Geral do Estado de Santa Catarina (PGE/SC)."*

O processo está instruído: (i) com o encaminhamento pela DIAL-GEMAT (p. 2) à SEMAE; (ii) com o Parecer n. 08/2026/SEMAE/GCLIE, p. 3-18) e despacho de encaminhamento a este Órgão Consultivo (p. 19).

Vieram os autos para manifestação da consultoria jurídica setorial.

É o relatório.

## II - FUNDAMENTAÇÃO

A presente manifestação toma por base, exclusivamente, os elementos documentais constantes dos autos do processo administrativo em epígrafe. Ressalte-se que este órgão presta consultoria sob o prisma estritamente jurídico, não lhe competindo, portanto, adentrar nos aspectos de conveniência e oportunidade, nem analisar questões de natureza eminentemente técnico-administrativa.

De início, observa-se que o art. 19 do Decreto Estadual nº 2.382/2014 dispõe sobre o procedimento a ser adotado em relação às diligências expedidas pela ALESC às Secretarias de Estado ou aos órgãos especificados nos pareceres emitidos pelas comissões parlamentares e, a critério da DIAL, a outras Secretarias ou órgãos considerados necessários, conforme o teor do projeto de lei.

O regulamento prevê que as Secretarias de Estado e os demais órgãos e entidades da Administração Pública estadual deverão se manifestar quanto à existência ou não de contrariedade ao interesse público.

Portanto, a presente manifestação limita-se à análise do encaminhamento administrativo do posicionamento da SEMAE quanto à existência ou não de **contrariedade ao interesse público**, não abrangendo aspectos de constitucionalidade e legalidade. O posicionamento da PGE já foi exarado.(p. 14 – sgpe referência SCC 4908/2026).

Nesse sentido, a consulta técnica à SEMAE foi firmada pela Diretoria de Clima, Energia e Transição Energética, que referendou o Parecer n. 08/2026/SEMAE/GCLIE, a



**ESTADO DE SANTA CATARINA**  
**SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE E DA ECONOMIA VERDE**  
**CONSULTORIA JURÍDICA**

saber:

Embora o dispositivo incentive a renovação tecnológica da frota, contribuindo para mitigar emissões de GEE e de poluentes atmosféricos (tais como óxidos de nitrogênio, material particulado e monóxido de carbono) em consonância com a PNMC e a PNQA, existem aspectos preocupantes que devem ser levados em conta:

1- A medida tende a aumentar a demanda pelo transporte individual motorizado, o que contraria o princípio da prioridade ao transporte coletivo previsto na Política de Mobilidade Urbana.

2- O desenho e o crescimento das cidades catarinenses já são desafiantes à mobilidade urbana. O crescimento da frota motorizada individual aumenta congestionamentos e emissões, distâncias percorridas e tempo de deslocamento, dificultando e encarecendo o acesso ao trabalho, às atividades, aos bens e aos serviços essenciais da cidade.

3- O aumento de congestionamentos pode agravar problemas urbanos e estimular a aquisição de automóveis, numa sistemática que se retroalimenta.

4- A ausência de critério de eficiência energética (o PL estipula apenas o teto de valor) não permite garantir menor emissão por km, podendo subsidiar veículos mais intensivos em energia.

5- O incentivo aos híbridos aumenta o risco de "lock-in tecnológico", o que pode retardar a transição plena para veículos de emissão zero, prevista nas estratégias de longo prazo do Plano Clima.

6- O incentivo alcança majoritariamente camadas de maior renda (em razão do teto de valor estabelecido), ferindo princípios de equidade e justiça ambiental.

7- Benefícios concentrados em áreas com maior renda e acesso ao mercado automotivo redundam em desigualdade territorial.

Ainda, concluiu:

A isenção do IPVA nos moldes da proposta legislativa em tela contraria objetivos, princípios e diretrizes das políticas nacionais de qualidade do ar, de mudança do clima e de mobilidade urbana sustentável.



**ESTADO DE SANTA CATARINA  
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE E DA ECONOMIA VERDE  
CONSULTORIA JURÍDICA**

**CONCLUSÃO**

As contribuições apresentadas neste parecer apontam o foco para a integração das políticas públicas com vistas a alcançar resultados mais expressivos nos campos da mitigação das emissões de GEE, da qualidade do ar e da mobilidade urbana sustentável. Ainda que o projeto de lei em tela tenha méritos, são indispensáveis consultas formais a outras pastas setoriais responsáveis por políticas correlatas à mobilidade (Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade de Santa Catarina) e à articulação e governança multinível com poder decisório (Secretaria Executiva de Articulação Internacional e Projetos Estratégicos (SAI), vinculada à Secretaria de Estado da Casa Civil). Desta forma, ele pode se tornar ainda mais efetivo e oportuno integrando-se aos trabalhos em andamento no GT Eletrifica SC e incluindo.

considerar os ajustes recomendados no quadro comparativo e mais que isso.

Em suma, **opina-se pelo não prosseguimento do PL 0247/2025 em sua redação original**, sugerindo antes a incorporação de **subsídios de futuras diligências** e sua integração ao **GT Eletrifica SC**.

Se, por decisão superior, encaminhamento **alternativo prevalecer**, opina-se pela **alteração** sugerida no Quadro 1.

Nesse contexto, conclui-se que o caminho a seguir é o encaminhamento dos autos à Casa Civil, com a manifestação de que foram identificados óbices quanto ao texto do projeto ora analisado, o qual, segundo a SEMAE, não atende ao interesse público.

**III – CONCLUSÃO**

Em face do exposto, opina-se pelo encaminhamento dos autos à Casa Civil, com a manifestação ‘técnica’ da Secretaria de Estado do Meio Ambiente e da Economia Verde (SEMAE).

É o parecer.

**EZEQUIEL PIRES  
Procurador do Estado  
OAB/SC 7.526**



# Assinaturas do documento



Código para verificação: **K2KQ7R10**

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:



**EZEQUIEL PIRES** (CPF: 461.XXX.039-XX) em 06/04/2026 às 16:15:00

Emitido por: "SGP-e", emitido em 02/07/2019 - 13:56:16 e válido até 02/07/2119 - 13:56:16.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDA0OTE0XzQ5MTZfMjAyNI9LMktRN1IxMA==> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00004914/2026** e o código **K2KQ7R10** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.



Ofício Nº 223/2026/SEMAE/GABS

Florianópolis, data da assinatura digital

**PROCESSO: SCC 4914/2026**

**ASSUNTO:** Emissão de parecer a respeito do Projeto de Lei nº 0247/2025, que “Altera a Lei nº 7.543, de 1988, que ‘Institui o imposto sobre a propriedade de veículos automotores e dá outras providências’, para isentar do imposto os veículos automotores híbridos que especifica”.

Senhor Secretário,

Com nossos cordiais cumprimentos, em atenção ao Ofício nº 334/SCC-DIAL-GEMAT, o qual solicita emissão de parecer a respeito do Projeto de Lei nº 0247/2025, que “Altera a Lei nº 7.543, de 1988, que ‘Institui o imposto sobre a propriedade de veículos automotores e dá outras providências’, para isentar do imposto os veículos automotores híbridos que especifica”, oriundo da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina (ALESC), vimos encaminhar o Parecer nº 08/2026/SEMAE/GCLIE, contendo manifestação da SEMAE.

Sendo o que tínhamos para o momento, apresentamos votos de consideração e apreço.

Atenciosamente,

**Guilherme Dallacosta**  
Secretário de Estado do Meio Ambiente e da Economia Verde  
(assinado digitalmente)

Senhor  
**Henrique de Freitas Junqueira**  
Secretário de Estado da Casa Civil  
Florianópolis/SC



# Assinaturas do documento



Código para verificação: **6Q0RVO13**

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:



**GUILHERME DALLACOSTA** (CPF: 022.XXX.059-XX) em 06/04/2026 às 19:00:12

Emitido por: "SGP-e", emitido em 24/08/2020 - 14:48:44 e válido até 24/08/2120 - 14:48:44.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/U0NDXzEwMDY4XzAwMDA0OTE0XzQ5MTZfMjAyNI82UTBSVk8xMw==> ou o site

<https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **SCC 00004914/2026** e o código **6Q0RVO13** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.