

IPI Verde e Carros Sustentáveis: os desdobramentos para o Grande ABC

Nota técnica DIEESE/SMABC 05/2025

04/08/2025

1. Introdução

A crise climática é um tema de alerta no mundo e no ano em que o Brasil sedia a COP 30¹ o país dá mais um passo rumo à transição energética: a redução do IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) para veículos que atendam critérios de sustentabilidade, conteúdo local na produção e reciclabilidade, além do lançamento do Programa Carro Sustentável que é a isenção total do IPI.

No caso específico do IPI Verde, a assinatura do Decreto nº 12.549/2025 pelo presidente Luis Inácio Lula da Silva, em julho de 2025 redefine a tabela de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) de veículos que apresentarem critérios de sustentabilidade. Além disso, o governo também criou a política do Carro Sustentável, com a isenção completa do IPI para veículos que atendam outros critérios definidos. Esta medida reduz o custo de determinados veículos e estimula a produção nacional, com potencial de geração de emprego e renda.

A iniciativa é parte do Programa Mobilidade Verde e Inovação (MOVER), lançado em 2024, cujo principal objetivo é estimular novas tecnologias em mobilidade que sejam compatíveis com a matriz energética nacional, firmando um compromisso com a agenda climática mundial de transição energética. Foram alocados R\$ 19,3 bilhões em incentivos tributários², entre 2024 e 2028.

O MOVER³ representa uma mudança em relação ao Rota 2030 (2018-2023) e ao Inovar Auto (2012-2017), programas automotivos que tinham como objetivo a redução das emissões de carbono em 50% até 2030, estabelecendo requisitos para a produção e comercialização de veículos no país e criando incentivos ao desenvolvimento tecnológico.

2. IPI Verde e Carro Sustentável no Contexto da Transição Energética e Tecnológica

O decreto⁴ que institui o IPI Verde e a política do Carro Sustentável no Brasil, terá vigência até dezembro de 2026 e faz parte do Programa MOVER, emergindo como importante estímulo à descarbonização da estrutura produtiva nacional. O programa avança em questões já estabelecidas relacionadas ao aumento do conteúdo local na

¹ 30ª Conferência das Partes da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima, a ser realizada na cidade de Belém, em novembro de 2025.

² Distribuídos em R\$ 3,5 bilhões em 2024, R\$ 3,8 bilhões em 2025, R\$ 3,9 bilhões em 2026, R\$ 4 bilhões em 2027 e R\$ 4,1 bilhões em 2028.

³ Mais informações sobre o MOVER podem ser encontradas na Nota Técnica 02/2025: Informativo Técnico: Regulamentação do Programa MOVER.

⁴ Disponível em: [DECRETO Nº 12.549, DE 10 DE JULHO DE 2025 - DECRETO Nº 12.549, DE 10 DE JULHO DE 2025 - DOU - Imprensa Nacional](#).

produção, busca de eficiência energética, segurança, inovação e traz consigo um diferencial, que é a valorização da reciclabilidade, com o reuso das peças de automóveis produzidos no país ou importados.

No decreto que regulamenta os dois programas, estão dispostos os critérios atendidos para que os veículos tenham os descontos ou acréscimos no IPI, referente ao IPI Verde e os critérios que terão que atender para ter isenção completa no produto final, relacionado ao Carro Sustentável.

Desta forma, o diferencial do programa MOVER focaliza a eficiência energética, com as reduções de emissão de carbono “do poço a roda” até 2026, e a partir de 2027, “do berço ao túmulo”.

Na primeira fase, o conceito de “do poço à roda” busca medir a eficiência ambiental do combustível desde a extração da matéria-prima até sua utilização na propulsão do veículo, considerando todas as emissões envolvidas nesse processo. Já a segunda fase, “do berço ao túmulo”, considera a pegada de carbono na produção de cada componente do veículo, como no caso das baterias, que demandam a extração de minerais, até o momento do descarte do veículo e suas peças, incluindo critérios como a reciclabilidade e a possibilidade de reutilização.

Com isso, além de considerar todo o ciclo de vida do produto, desde sua criação, até sua utilidade final, considera também as formas como serão descartados no ambiente e propõe a reciclagem destes materiais para produção de novos veículos, contribuindo com a renovação da frota de maneira sustentável.

2.1. IPI Verde

No decreto que institui o programa IPI Verde, foram estabelecidos cinco critérios para variações nas alíquotas (tanto para redução como aumento dos impostos), que são: fonte de energia e tecnologia de propulsão, eficiência energética, potência (kW), desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção e reciclabilidade veicular.

Em relação à fonte de energia, os veículos que possuem tecnologia relacionada a emissões de combustíveis de baixo carbono receberam descontos, a exemplo dos veículos elétricos (-2,0 p.p. de variação na alíquota), modelos híbridos a etanol e movidos a etanol (-0,5 p.p.), de modo que quando mais limpo seja o combustível, maior seja o desconto. A alíquota dos veículos flex (convencionais) não foi alterada.

Esses veículos serão beneficiados com redução dos preços, mas a medida também funciona para aumento dos preços de veículos que possuem alta potência e poluem mais, como os veículos movidos a gasolina e a diesel.

Veículos movidos a gasolina ou diesel tiveram aumento das alíquotas e essa variação vai de 2 pontos percentuais (p.p) nos veículos híbridos a gasolina, até 6,5 p.p. nos veículos movidos a gasolina e 12 p.p. no caso do diesel, combustível que mais polui atualmente.

Considerando a potência, veículos mais potentes e mais poluidores terão alíquotas maiores do que os menos potentes.

Vale lembrar que o IPI é um imposto indireto, que incide sobre produtos importados e produzidos no país, repassado ao consumidor final. A alíquota varia de acordo com o produto, e a redução ou isenção deste imposto pode resultar em redução nos preços dos veículos comercializados no país. Atualmente, a alíquota mínima de IPI para veículos é de 5,27%, e a alíquota base para o IPI Verde é de 6,3%, de acordo com o governo federal.

Os descontos do Programa IPI Verde vão começar a vigorar em 90 dias após a publicação do decreto, mas o mercado automotivo já começou a aplicar os descontos nos veículos beneficiados com a medida, conforme observado na Tabela 1. As montadoras devem credenciar os veículos aptos aos descontos junto ao Ministério de Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) até dezembro de 2026, período de vigência do programa e posteriormente, o governo irá divulgar os modelos que terão descontos no IPI.

Tabela 1: Descontos dos veículos após a redução do IPI

Simulação dos novos preços de veículos com descontos no IPI				
Montadora	Modelo	Valores em R\$		
		Valor antigo	Novo valor	Redução
Fiat	Mobi Like	80.990,00	67.990,00	-13.000,00
	Mobi Trekking	82.990,00	73.290,00	- 9.700,00
	Argo Drive 1.0 MT	94.990,00	86.990,00	-8.000,00
Volkswagen	Saveiro Robust CS (Cabine Simples)	109.490,00	88.687,00	-20.803,00
	Polo Highline	131.650,00	120.240,00	-11.410,00
	Virtus Highline	155.490,00	144.080,00	-11.410,00
	Novo T-Cross 200 TSI	154.990,00	144.854,00	-10.136,00
General Motors	Onix 1.0	96.390,00	90.390,00	-6.000,00
	Onix LT 1.0	102.990,00	94.150,00	-8.840,00
	Onix LT 1.0 Turbo	112.390,00	102.090,00	-10.300,00
Renault	Renault Kwid Zen	78.690,00	67.290,00	-11.400,00
	Renault Kwid Intense	81.790,00	71.290,00	-10.500,00
	Renault Kwid Iconic	85.190,00	75.690,00	- 9.500,00
	Renault Kwid Outsider	85.290,00	75.290,00	-10.000,00
Hyundai	HB20 Comfort 2025/2026	95.790,00	83.990,00	-11.800,00
	HB20 Limited 2025/2026	99.990,00	87.990,00	-12.000,00
	HB20S Comfort 2025/2026	103.010,00	93.990,00	-9.020,00
	HB20S Limited 2025/2026	106.490,00	99.490,00	-7.000,00

Elaboração: DIEESE/SMABC com base nas informações disponibilizadas pelas montadoras.

Antes do anúncio do programa, na média nacional de preços, os veículos mais baratos no país eram o Fiat Mobi Like custando R\$ 76.514,00 e o Renault Kwid Zen, custando R\$ 69.741,00, valores cotados em janeiro de 2025 (FIPE, 2025). Quando foi lançado

no país, em 2017, o Renault Kwid custava a partir de R\$ 30.000⁵ (equivalente a R\$ 45.605 atualizado para junho de 2025, pelo INPC).

Além de prezar pela descarbonização e utilização de energia limpa na produção, o programa busca reduzir o nível de preços dos automóveis no país, que aumentaram exponencialmente nos últimos anos, situação que levou à edição da Medida Provisória (MP) 1175/2023, com critérios para desconto nos valores de veículos, caminhões e ônibus. Alguns chegaram a R\$ 8 mil de desconto no preço final, viabilizando o consumo, a renovação de frotas e retomando o debate do carro popular⁶. A previsão do programa era de 4 meses de duração, mas o volume limite de veículos beneficiados foi alcançado em um mês.

2.2. Carro Sustentável

Já a iniciativa do Carro Sustentável, é o objetivo final da medida e define critérios específicos para a isenção total do IPI, alterando para 0% as alíquotas e também tem vigência até o final de 2026. Os critérios divulgados para isenção integral foram: “para ter direito ao IPI zero, o carro sustentável deve emitir menos de 83g de CO₂ por quilômetro; conter mais de 80% de materiais recicláveis; ser fabricado no Brasil (etapas como soldagem, pintura, fabricação do motor e montagem) e se enquadrar em uma das categorias de carro compacto.”⁷

Como declarou o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, o “programa tributa quem pode pagar mais, porque está poluindo e tem mais renda, e beneficia quem tem menos renda e polui menos. É um programa neutro do ponto de vista fiscal, mas com grande impacto socioambiental”⁸.

A importação de veículos elétricos vem crescendo significativamente, e em 2024 foram 174,8 mil veículos eletrificados emplacados, de acordo com a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA). Os consumidores estão aderindo à nova tecnologia de propulsão, sendo necessário o estímulo do governo para que esta tecnologia seja plenamente incorporada na produção, visto que, atualmente, não há produção de veículos híbridos ou elétricos com tecnologia desenvolvida no Brasil.

O primeiro sinal de produção de veículos elétricos em solo brasileiro vem da chinesa Build Your Dreams (BYD), que deve iniciar suas atividades no segundo semestre deste ano na fábrica de Camaçari (BA). No entanto, não há previsão de incorporação de tecnologia nacional no processo produtivo, que, até o momento, se limita a operações nos moldes Completely Knocked Down (CKD) e Semi Knocked Down (SKD) — modelos de produção em que os veículos são importados e chegam parcialmente ou totalmente desmontados do exterior, para simples montagem local, com baixo conteúdo nacional e limitada agregação de valor.

⁵ Disponível em: [Renault Kwid é revelado oficialmente; preços partem de R\\$ 29.990](#)

⁶ Disponível em: [MP que dá desconto a carros populares é publicada | Agência Brasil](#)

⁷ Disponível em: [IPI Verde e Carro Sustentável: “Exemplo no ano da COP30”, diz Alckmin — Planalto.](#)

⁸ Disponível em: [IPI Verde e Carro Sustentável: “Exemplo no ano da COP30”, diz Alckmin — Planalto.](#)

A aplicação de incentivos fiscais para o setor automotivo brasileiro é histórica. Entretanto, o estímulo à mobilidade sustentável é o diferencial do IPI Verde. Produzir veículos em território nacional, ou seja, com foco em conteúdo local, e com um olhar diferenciado para o impacto no meio ambiente, é o diferencial que o Carro Sustentável impõe para as empresas. Vale ressaltar a necessidade de um olhar especial para a capacidade nacional de desenvolvimento tecnológico, visando a inserção do país nas aceleradas revoluções tecnológicas em curso.

3. IPI Verde e Carro Sustentável no Grande ABC

A região do Grande ABC é reconhecida por ser o berço da indústria automotiva nacional. Tanto a produção de veículos, quanto a cadeia produtiva formada pela fabricação de peças e componentes são de suma importância para a economia do Grande ABC e do país. É fato que o processo de reestruturação produtiva impactou fortemente essa região, com efeitos importantes na capacidade industrial alicerçada no setor automotivo, além da saída de importantes empresas da região, a exemplo da Ford, Toyota e Nakata, dentre outras.

O Grande ABC abriga atualmente as fábricas de veículos comerciais da Mercedes-Benz e da SCANIA em São Bernardo do Campo, além da produção de automóveis na Volkswagen em São Bernardo do Campo, e na General Motors (GM) em São Caetano do Sul. Estas fábricas poderão ser beneficiadas com a medida, devido à potencial redução dos preços e aumento de vendas no mercado interno.

Na fábrica da Volkswagen localizada na Rodovia Anheita são produzidos os modelos Saveiro, Polo, Virtus e Nivus. Destes, somente o Nivus não será beneficiado com a medida. A Volks é a segunda maior montadora que mais vendeu veículos no ano passado no Brasil, o que também vem ocorrendo em 2025, com a venda de 154 mil modelos no primeiro semestre, frente aos 140,8 mil no mesmo período do ano anterior (ANFAVEA, 2025); nesse sentido, as medidas de incentivo poderão aquecer ainda mais as vendas da marca.

Na GM são produzidos os modelos Tracker, Spin e Montana, mas ainda não houve anúncio de descontos envolvendo estes modelos, apenas do Ônix, que não é produzido na fábrica de São Caetano do Sul. No caso da GM, não se espera, portanto, um impacto direto de aumento das vendas no município, mas há possibilidade de desdobramentos na demanda que cheguem até São Caetano do Sul.

O potencial impacto não se limita às montadoras. Toda a cadeia de autopeças, densa e capilarizada na região, será mobilizada para adaptar seus produtos às novas exigências ambientais. Empresas fornecedoras de sistemas eletrônicos, catalisadores, baterias e materiais leves poderão captar investimentos e desenvolver soluções inovadoras em parceria com montadoras e universidades, como já ocorria no programa Rota 2030, e deverá se ampliar através do MOVER.

Além disso, a introdução de novos padrões tecnológicos pressiona por mais investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação, bem como reconversão industrial, o que reforça a necessidade de políticas de fomento, qualificação profissional e acesso a crédito produtivo para pequenas e médias empresas do setor.

Centros de pesquisa e universidades também podem ser indiretamente afetados, e instituições como UFABC, Instituto Mauá de Tecnologia, FEI, FATECs e etc. podem ser envolvidas no desenvolvimento de tecnologias verdes, eletrificação, novos combustíveis e digitalização veicular. A política do IPI Verde pode estimular convênios, bolsas de pesquisa e projetos conjuntos com o setor produtivo, configurando também a região do Grande ABC como polo de inovação em mobilidade.

No âmbito dos empregos e qualificação, a transição para veículos mais eficientes e menos poluentes exigirá novos perfis profissionais. Isso abre espaço para políticas públicas de qualificação e requalificação, como parte da chamada transição justa, focada na geração de empregos decentes e na sustentabilidade de caráter ambiental, econômica e social. Debater a requalificação para cada trabalhador e trabalhadora, pensando os próximos passos de cada segmento produtivo e cada empresa, é uma demanda central do movimento sindical, que deve ser projetada e implementada de forma pactuada com governos e setores produtivos.

No debate sobre planejamento territorial e políticas públicas, a medida também demanda integração com estratégias locais de desenvolvimento, como planos municipais e regionais de inovação, acesso a fundos públicos (BNDES, EMBRAPPII, FINEP, Desenvolve SP) e políticas ativas de investimento, público e privado. A Agência de Desenvolvimento Econômico do Grande ABC e o Consórcio Intermunicipal Grande ABC tem claramente um papel estratégico e de liderança nesse processo.

4. Conclusão

O anúncio da redução do IPI e, em alguns casos da isenção total do imposto, representa uma oportunidade concreta para a expansão dos volumes de produção e venda de veículos no Brasil, fortalecendo nossa presença no cenário automotivo global, além de incentivar a renovação tecnológica da frota e ampliar o potencial de exportações. O estímulo à indústria nacional vem acompanhado de um compromisso com a proteção ambiental, e alinhado à emergência climática global.

Para o Grande ABC, esse novo marco regulatório tem potencial transformador. A medida atua como alavanca para fortalecer o parque industrial da região, incentivando investimentos nas montadoras instaladas no território, como Volkswagen, GM, Mercedes-Benz e Scania, e gerando efeitos multiplicadores sobre a cadeia de autopeças, um dos pilares da economia local. As empresas fornecedoras de componentes, especialmente aquelas com capacidade de adaptação às novas exigências de reciclabilidade, eficiência energética e eletrificação, podem encontrar espaço para um novo ciclo de investimentos, expansão e inovação.

Além disso, a política do IPI Verde abre espaço para que o Grande ABC consolide sua vocação como polo de desenvolvimento tecnológico e vetor regional da transição energética. Instituições de ensino e pesquisa como têm papel estratégico na formação de profissionais e no desenvolvimento de soluções tecnológicas, podendo ampliar parcerias com empresas e captar recursos públicos e privados voltados à inovação.

Do ponto de vista do emprego, o novo contexto exige ações coordenadas para garantir uma transição justa. A introdução de tecnologias mais limpas e digitais implicará

mudanças no perfil ocupacional da indústria, exigindo requalificação de trabalhadores e trabalhadoras. O movimento sindical, com protagonismo histórico no Grande ABC, tem alertado para essa necessidade, defendendo políticas públicas que assegurem empregos de qualidade, com proteção social e direitos trabalhistas.

A implementação eficaz dos programas IPI Verde e Carro Sustentável, com foco no desenvolvimento nacional e regional, representa uma janela de oportunidade para que o Grande ABC gerando crescimento industrial, agora guiado pelos princípios da transição energética, da sustentabilidade e do trabalho decente.

Referências

ANFAVEA. Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. Anuário Anfavea 2025: Indústria Automobilística Brasileira. 2025. Disponível em: https://anfavea.com.br/site/wp-content/uploads/2025/04/DIGITAL-ANUARIO-2025altafinal_compressed-1.pdf. Acesso em 23 de julho de 2025.

BRASÍLIA. DECRETO Nº 12.549 DE 10 DE JULHO DE 2025. Altera a Tabela de Incidência do Imposto Sobre Produtos Industrializados – TIPI. Disponível em: [DECRETO Nº 12.549, DE 10 DE JULHO DE 2025 - DECRETO Nº 12.549, DE 10 DE JULHO DE 2025 - DOU - Imprensa Nacional](#). Acesso em 21 de julho de 2025.

DIEESE. Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Sócio-Econômicos – subseção Metalúrgicos do ABC. Informativo Técnico: Regulamentação do Programa MOVER. São Bernardo do Campo, 05 de maio de 2025. /Nota técnica DIEESE/SMABC 02/2025.

FIPE. Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas. Preço Médio de Veículos. Disponível em: <https://veiculos.fipe.org.br/>. Acesso em 24 de julho de 2025.

Ficha Bibliográfica

Título: IPI Verde e Carros Sustentáveis: Os desdobramentos para o Grande ABC.

Autoria: Subseção DIEESE / Sindicato dos Metalúrgicos do ABC

Equipe Técnica Responsável: Luís Paulo Bresciani, Anna Paula Pinheiro, Lucas Rogério e Silvana Martins de Miranda.

Resumo: Política do IPI Verde e Carro Sustentável e as oportunidades para a Região do Grande ABC.

Palavras-chave: IPI Verde; Carro Sustentável; Grande ABC.

Data: 04 de agosto de 2025

Localização do arquivo: (L) > Subseção > Produção Técnica