

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 11/07/2025 | Edição: 129 | Seção: 1 | Página: 1

Órgão: Atos do Poder Executivo

DECRETO Nº 12.549, DE 10 DE JULHO DE 2025

Altera a Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - TIPI, aprovada pelo Decreto nº 11.158, de 29 de julho de 2022.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 153, *caput*, inciso I e § 1º, da Constituição, e tendo em vista o disposto no art. 4º, *caput*, inciso I, do Decreto-Lei nº 1.199, de 27 de dezembro de 1971, e na Lei nº 14.902, de 27 de junho de 2024,

DECRETA:

Art. 1º Ficam alteradas, na forma do Anexo I, as alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI constantes da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - TIPI, aprovada pelo Decreto nº 11.158, de 29 de julho de 2022, incidentes sobre os produtos classificados na posição 87.03 e 87.04 e nos respectivos destaques "Ex".

Art. 2º Fica criado na TIPI o desdobramento na descrição do código de classificação relacionado no Anexo V, efetuado sob a forma de destaque "Ex 01", observada a respectiva alíquota.

Art. 3º Ficam incluídas, no Capítulo 87 da TIPI, as Notas Complementares NC (87-13), NC (87-14) e NC (87-15), constantes do Anexo II, para fins do disposto no art. 9º da Lei nº 14.902, de 27 de junho de 2024.

Parágrafo único. Na hipótese de a aplicação das Notas Complementares de que trata *ocaput* resultar em alíquota inferior a 0% (zero por cento), será adotada a alíquota mínima de 0% (zero por cento).

Art. 4º O enquadramento de veículos na Nota Complementar NC (87-15), que trata dos veículos sustentáveis, em cumprimento ao disposto no art. 11 da Lei nº 14.902, de 27 de junho de 2024, está condicionado a:

I - requerimento de registro de versão sustentável por marca e modelo, que atenda aos critérios da Nota Complementar NC (87-15), encaminhado ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços;

II - apresentação, pela pessoa jurídica pleiteante, de ato de registro dos compromissos de que trata o art. 2º, § 2º, da Lei nº 14.902, de 27 de junho de 2024; e

III - edição de ato do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, que disporá sobre o requerimento de registro de versão sustentável e a comprovação do atendimento aos respectivos critérios.

Art. 5º Para fins do disposto neste Decreto, ficam adotados os parâmetros relativos à eficiência energética dos veículos e ao desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção dos veículos, de que tratam, respectivamente, os Anexos III e IV.

Art. 6º O Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços poderá editar normas complementares para cumprimento do disposto nos art. 9º e art. 11 da Lei nº 14.902, de 27 de junho de 2024.

Art. 7º Ficam revogadas as Notas Complementares NC (87-4), NC (87-5), NC (87-6), NC (87-7), NC (87-8), NC (87-9), NC (87-10), NC (87-11) e NC (87-12) do Capítulo 87 da TIPI.

Parágrafo único. Enquanto não vigorar a revogação das Notas Complementares NC (87-7), NC (87-8), NC (87-9), NC (87-10), NC (87-11), e NC (87-12), aplicam-se as reduções de alíquotas de IPI previstas nos itens 3 e 4 do Anexo III e no item 6 do Anexo IV ao Decreto nº 9.557, de 8 de novembro de 2018, para



efeitos do art. 9º da Lei nº 14.902, de 27 de junho de 2024.

Art. 8º Este Decreto entra em vigor e produz efeitos:

I - na data de sua publicação, quanto ao art. 4º e à Nota Complementar NC (87-15) da TIPI; e

II - no primeiro dia do quarto mês subsequente ao de sua publicação, quanto aos demais dispositivos.

Brasília, 10 de julho de 2025; 204º da Independência e 137º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Fernando Haddad

Geraldo José Rodrigues Alckmin Filho

ANEXO I

(Anexo ao Decreto nº 11.158, de 29 de julho de 2022)

CÓDIGO TIPI	ALÍQUOTA (%)	NCM	ALÍQUOTA (%)
8703.21.00	6,30	8704.21.30	0
8703.22.10	6,30	8704.21.30 Ex 01	3,90
8703.22.90	6,30	8704.21.90	0
8703.23.10	6,30	8704.21.90 Ex 01	3,90
8703.23.90	6,30	8704.21.90 Ex 02	6,50
8703.24.10	6,30	8704.31.10	3,90
8703.24.90	6,30	8704.31.10 Ex 01	0
8703.31.10	6,30	8704.31.20	3,90
8703.31.90	6,30	8704.31.20 Ex 01	0
8703.32.10	6,30	8704.31.30	3,90
8703.32.90	6,30	8704.31.30 Ex 01	0
8703.33.10	6,30	8704.31.90	3,90
8703.33.90	6,30	8704.31.90 Ex 01	0
8703.40.00	6,30	8704.41.00	0
8703.50.00	6,30	8704.41.00 Ex 01	3,90
8703.60.00	6,30	8704.41.00 Ex 02	3,90
8703.70.00	6,30	8704.41.00 Ex 03	3,90
8703.80.00	6,30	8704.41.00 Ex 04	6,50
8703.90.00	6,30	8704.51.00	3,90
8704.21.10	0	8704.51.00 Ex 01	3,90
8704.21.10 Ex 01	3,90	8704.51.00 Ex 02	3,90
8704.21.20	0	8704.51.00 Ex 03	0
8704.21.20 Ex 01	3,90	8704.60.00	0
		8704.60.00 Ex 01	3,90

ANEXO II

(Anexo ao Decreto nº 11.158, de 29 de julho de 2022)

NC (87-13) Até 31 de dezembro de 2026, ficam alteradas as alíquotas do imposto referentes aos veículos classificados nos códigos da posição 87.03 a seguir relacionados, de acordo com o enquadramento nos critérios estabelecidos abaixo, limitadas as reduções à aplicação da alíquota mínima de 0% (zero por cento):

CÓDIGO TIPI	CÓDIGO TIPI
8703.21.00	8703.22.10
8703.22.90	8703.23.10
8703.23.90	8703.24.10



8703.24.90	8703.31.10
8703.31.90	8703.32.10
8703.32.90	8703.33.10
8703.33.90	8703.40.00
8703.50.00	8703.60.00
8703.70.00	8703.80.00

Critério 1: Fonte de energia etecnologia de propulsão	Varição de alíquota (pontos percentuais)
Elétrico	-2,0
Híbrido recarregável <i>flex-fuel</i> /etanol	-2,0
Híbrido completo <i>flex-fuel</i> /etanol	-1,5
Híbrido leve <i>flex-fuel</i> /etanol	-1,0
Etanol	-0,5
<i>Flex-fuel</i>	0,0
Híbrido recarregável gasolina	+2,0
Híbrido completo gasolina	+3,0
Híbrido leve gasolina	+4,5
Híbrido recarregável diesel	+3,0
Híbrido completo <i>diesel</i>	+4,0
Híbrido leve <i>diesel</i>	+5,5
Gasolina	+6,5
<i>Diesel</i>	+12,0

Para fins das tecnologias de propulsão, considera-se:

Veículo híbrido recarregável (plug-in hybrid) - veículo híbrido, conforme definição estabelecida pela norma ABNT NBR 16567, equipado com sistema de tração elétrica com tecnologia de recarga elétrica externa que trabalhe, em conjunto ou separadamente, com motor de pistão alternativo de ignição por centelha ou por compressão, cujo motor elétrico seja capaz de propulsionar o veículo sem auxílio do motor de combustão interna.



Veículo híbrido completo (*full hybrid*) - veículo híbrido, conforme definição estabelecida pela norma ABNT NBR 16567, equipado com sistema de tração elétrica sem tecnologia de recarga elétrica externa, que:

I - trabalhe, em conjunto ou separadamente, com motor de pistão alternativo de ignição por centelha ou por compressão, cujo motor elétrico seja capaz de propulsionar o veículo sem auxílio do motor de combustão interna; ou

II - o motor elétrico seja a única fonte de propulsão e o motor a combustão interna seja usado, exclusivamente, para alimentar o banco de baterias.

Veículo híbrido leve (meio híbrido ou *mild hybrid*) - veículo híbrido, conforme definição estabelecida pela norma ABNT NBR 16567, equipado com motor elétrico que:

I - trabalhe em conjunto com motor de pistão alternativo de ignição por centelha ou por compressão, sem capacidade de tração unicamente elétrica; e

II - o motor de combustão interna participe sempre do processo de propulsão.

Critério 2: Eficiência energética	Varição de alíquota(pontos percentuais)
Eficiência energética atende ao item 2 do Anexo III	-2,0
Eficiência energética atende ao item 3 do Anexo III	-1,0
Eficiência energética não atende ao item 2 ou 3 do Anexo III	0,0

Critério 3: Potência (kW)	Varição de alíquota (pontos percentuais)
<= 55	-2,15
<= 66	-1,75
<= 72	-0,25

<= 85	0,0
<= 105	+0,75
<= 132	+1,5
<= 165	+3,0
<= 200	+3,5
<= 240	+4,0
<= 290	+6,25
> 290	+6,50

Para fins de determinação da potência, em kW, deve-se considerar as seguintes normas:

Veículo de combustão interna - ISO 1585:2020, considerada a potência mais alta em caso de dois combustíveis.

Veículo elétrico equipado com motor único - Regulamento nº 85 da Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa - UNECE, ou norma técnica brasileira equivalente.

Veículo elétrico ou híbrido equipado com motores múltiplos - Regulamento Técnico Global das Nações Unidas nº 21, norma técnica brasileira equivalente, ou metodologia específica estabelecida em ato do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

Critério 4: Desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção	Variação de alíquota (pontos percentuais)
Atende ao item 5 do Anexo IV	-1,0
Não atende ao item 5 do Anexo IV	0,0

Critério 5: Reciclabilidade veicular	Variação de alíquota (pontos percentuais)
Reciclabilidade veicular atende ao item 17 do Anexo III ao Decreto nº 12.435, de 15 de abril de 2025.	-2,0
Reciclabilidade veicular atende ao item 18 do Anexo III ao Decreto nº 12.435, de 15 de abril de 2025.	-1,0
Reciclabilidade veicular não atende ao item 17 nem ao item 18 do Anexo III ao Decreto nº 12.435, de 15 de abril de 2025.	0,0



NC (87-14) Até 31 de dezembro de 2026, ficam alteradas as alíquotas do imposto referentes aos veículos classificados nos códigos da posição 87.04 a seguir relacionados, de acordo com o enquadramento nos critérios estabelecidos abaixo, limitadas as reduções à aplicação da alíquota mínima de 0% (zero por cento):

CÓDIGO TIPI	CÓDIGO TIPI
8704.21.10 Ex 01	8704.21.20 Ex 01
8704.21.30 Ex 01	8704.21.90 Ex 01
8704.31.10 (Exceto Ex 01)	8704.31.20 (Exceto Ex 01)
8704.31.30 (Exceto Ex 01)	8704.31.90 (Exceto Ex 01)
8704.41.00 Ex 01	8704.41.00 Ex 02
8704.41.00 Ex 03	8704.51.00 (Exceto Ex 03)
8704.60.00 Ex 01	

Critério 1: Fonte de energia e tecnologia de propulsão	Variação de alíquota (pontos percentuais)
Elétrico	-2,0
Híbrido recarregável <i>flex-fuel</i> /etanol	-2,0
Híbrido completo <i>flex-fuel</i> /etanol	-1,5
Híbrido leve <i>flex-fuel</i> /etanol	-1,0
Etanol	-0,5
<i>Flex-fuel</i>	0,0
Híbrido recarregável gasolina	+0,5

Híbrido completo gasolina	+1,0
Híbrido leve gasolina	+1,75
Híbrido recarregável diesel	+1,0
Híbrido completodiesel	+1,5
Híbrido levediesel	+2,0
Gasolina	+2,25
Diesel	+2,5

Para fins das tecnologias de propulsão, considera-se:

Veículo híbrido recarregável (plug-in hybrid) - veículo híbrido, conforme definição estabelecida pela norma ABNT NBR 16567, equipado com sistema de tração elétrica com tecnologia de recarga elétrica externa, que trabalhe, em conjunto ou separadamente, com motor de pistão alternativo de ignição por centelha ou por compressão, cujo motor elétrico seja capaz de propulsionar o veículo sem auxílio do motor de combustão interna.

Veículo híbrido completo (*full hybrid*) - veículo híbrido, conforme definição estabelecida pela norma ABNT NBR 16567, equipado com sistema de tração elétrica sem tecnologia de recarga elétrica externa, que:

I - trabalhe, em conjunto ou separadamente, com motor de pistão alternativo de ignição por centelha ou por compressão, cujo motor elétrico seja capaz de propulsionar o veículo sem auxílio do motor de combustão interna; ou

II - o motor elétrico seja a única fonte de propulsão e o motor a combustão interna seja usado exclusivamente para alimentar o banco de baterias.

Veículo híbrido leve (meio híbrido *ou mild hybrid*) - veículo híbrido, conforme definição estabelecida pela norma ABNT NBR 16567, equipado com motor elétrico que:

I - trabalhe em conjunto com motor de pistão alternativo de ignição por centelha ou por compressão, sem capacidade de tração unicamente elétrica; e

II - o motor de combustão interna participe sempre do processo de propulsão.



Critério 2: Eficiência energética	Variação de alíquota (pontos percentuais)
Eficiência energética atende ao item 2 do Anexo III	-2,0
Eficiência energética ao atende item 3 do Anexo II	-1,0
Eficiência energética não atende aos itens 2 ou 3 do Anexo III	0,0

Critério 3: Potência (kW)	Variação de alíquota (pontos percentuais)
<= 85	-0,25
<= 105	0,0
<= 132	+0,25
<= 165	+0,5
<= 240	+1,0
<= 290	+2,0
> 290	+3,0

Para fins de determinação da potência, em kW, deve-se considerar as seguintes normas:

Veículo de combustão interna - ISO 1585:2020, considerada a potência mais alta em caso de dois combustíveis.

Veículo elétrico equipado com motor único - Regulamento nº 85 da Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa - UNECE, ou norma técnica brasileira equivalente.

Veículo elétrico ou híbrido equipado com motores múltiplos - Regulamento Técnico Global das Nações Unidas nº 21, norma técnica brasileira equivalente, ou metodologia específica estabelecida em ato do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

Critério 4: Desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção	Variação de alíquota (pontos percentuais)
Atende ao item 5 do Anexo IV	-1,0
Não atende ao item 5 do Anexo IV	0,0

Critério 5: Reciclabilidade veicular	Variação de alíquota (pontos percentuais)
Reciclabilidade veicular atende ao item 17 do Anexo III ao Decreto nº 12.435, de 15 de abril de 2025.	-2,0
Reciclabilidade veicular atende ao item 18 do Anexo III ao Decreto nº 12.435, de 15 de abril de 2025.	-1,0
Reciclabilidade veicular não atende ao item 17 nem ao item 18 do Anexo III ao Decreto nº 12.435, de 15 de abril de 2025.	0,0

NC (87-15) Até 31 de dezembro de 2026, ficam alteradas para 0% (zero por cento) as alíquotas referentes aos veículos classificados nos códigos das posições 87.03 e 87.04, de que tratam as Notas Complementares NC (87-13) e NC (87-14), quando, atendidos os critérios abaixo, obtiverem o registro de versão sustentável do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, nos termos do disposto no art. 11 da Lei nº 14.902, de 27 de junho de 2024:

Critérios	Parâmetros	Regulamentação
Emissão de dióxido de carbono (eficiência energética-ambiental), considerado o ciclo do poço à roda	≤ 83 gCO ₂ /Km	Programa Mover
Reciclabilidade ou reutilização de materiais no veículo produzido em massa	≥ 80%	Programa Mover
Realização de etapas fabris no País na produção do veículo - Processo Produtivo Básico	Estampagem de painéis externos, soldagem, pintura, fabricação de motor e montagem	Programa Mover
Categoria do veículo	Subcompacto, compacto, utilitário esportivo compacto ou picape compacta	Programa Mover



ANEXO III

EFICIÊNCIA ENERGÉTICA DOS VEÍCULOS

1. Para fins do disposto neste Decreto, considera-se:

I - eficiência energética - níveis de autonomia expressos em quilômetros por litro de combustível (km/l) ou níveis de consumo energético expressos em megajoules por quilômetro (MJ/Km), medidos conforme o ciclo de condução combinado descrito nas normas ABNT NBR 7024:2017 e 16567:2020 e 17142:2023, e de acordo com as instruções normativas complementares do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente - Ibama para veículos elétricos;

II - veículo leve de passageiros - veículo automotor com massa total máxima autorizada até 3.856 kg (três mil oitocentos e cinquenta e seis quilogramas) e massa do veículo em ordem de marcha até 2.720 kg (dois mil setecentos e vinte quilogramas), projetado para o transporte de até doze passageiros, ou derivados para o transporte de carga, conforme o disposto no art. 1º, § 1º, da Resolução CONAMA nº 15, de 13 de dezembro de 1995;

III - veículo leve comercial - categoria 1 - veículo automotor não derivado de veículo leve de passageiros com massa total máxima autorizada até 3.856 kg (três mil oitocentos e cinquenta e seis quilogramas) e massa do veículo em ordem de marcha até 1.564 kg (mil quinhentos e sessenta e quatro quilogramas), projetado para o transporte de carga ou derivados, ou projetado para o transporte de até doze passageiros;

IV - veículo leve comercial - categoria 2 - veículo automotor não derivado de veículo leve de passageiros com massa total máxima autorizada até 3.856 kg (três mil oitocentos e cinquenta e seis quilogramas) e massa em ordem de marcha maior que 1.564 kg (mil quinhentos e sessenta e quatro quilogramas) e até 2.720 kg (dois mil setecentos e vinte quilogramas), projetado para o transporte de carga ou derivados, ou projetado para o transporte de mais de doze passageiros, ou, ainda, com características

especiais para uso fora de estrada, conforme o disposto no art. 1º, § 3º, da Resolução CONAMA nº 15, de 13 de dezembro de 1995. A versão de veículo leve comercial projetado para o transporte de carga ou derivados, com Peso Bruto Total - PBT superior a 3.470 kg (três mil quatrocentos e setenta) e até 3.856 kg (três mil oitocentos e cinquenta e seis quilogramas), poderá, alternativamente, atender à meta de consumo energético para veículos pesados;

V - veículo com tração nas quatro rodas (tração 4x4) para uso fora de estrada - veículo com massa total máxima autorizada até 3.856 kg (três mil oitocentos e cinquenta e seis quilogramas) e massa em ordem de marcha até 1.564 kg (mil quinhentos e sessenta e quatro quilogramas), equipado com caixa de mudança múltipla e redutor, com guincho ou local apropriado para recebê-lo, e com características especiais para uso fora de estrada, conforme o disposto no art. 1º, § 3º, da Resolução CONAMA nº 15, de 13 de dezembro de 1995;

VI - veículo utilitário esportivo compacto - veículo automotor não derivado de veículo leve de passageiros com massa total máxima autorizada até 3.856 kg (três mil oitocentos e cinquenta e seis quilogramas) e massa em ordem de marcha até 2.720 kg (dois mil setecentos e vinte quilogramas), conforme o disposto no item D.2.6 do Anexo D à Portaria INMETRO nº 169, de 3 de maio de 2023;

VII - veículo utilitário esportivo grande - veículo automotor não derivado de veículo leve de passageiros com massa total máxima autorizada até 3.856 kg (três mil oitocentos e cinquenta e seis quilogramas) e massa em ordem de marcha maior que 1.564 kg (mil quinhentos e sessenta e quatro quilogramas) e até 2.720 kg (dois mil setecentos e vinte quilogramas), conforme o disposto no item D.2.7 do Anexo D à Portaria INMETRO nº 169, de 3 de maio de 2023;

VIII - veículo de alta performance - veículo com relação potência/peso (RPP) maior que 140, calculado como $RPP = (P_n/m) \cdot 1.000 \text{ Kg/kW}$, sendo "P_n" a potência na unidade em quilowatts (kW) e "m" a massa em ordem de marcha na unidade em quilogramas (kg); e

IX - veículo pesado - veículo automotor para o transporte de passageiros ou carga, com massa total máxima autorizada maior que 3.856 kg (três mil oitocentos e cinquenta e seis quilogramas) e massa do veículo em ordem de marcha maior que 2.720 kg (dois mil setecentos e vinte quilogramas), projetado para o transporte de passageiros ou carga, conforme o disposto no art. 1º, § 4º, da Resolução CONAMA nº 15, de 13 de dezembro de 1995.



2. O veículo importado ou comercializado por pessoa física ou jurídica que atinja consumo energético menor ou igual ao valor máximo (CE2', CE2" e CE2''') fará jus à redução de alíquota de dois pontos percentuais do IPI, prevista nas Notas Complementares NC (87-13) e NC (87-14) da TIPI. O consumo energético máximo será calculado de acordo com as seguintes expressões matemáticas:

$CE2' = 0,920304 + 0,000473 \times (M' \text{ veículo})$, sendo:

M' veículo: massa, em ordem de marcha, em kg, dos veículos descritos no item 5, importados ou comercializados no Brasil por pessoa física ou jurídica.

$CE2'' = 0,707190 + 0,000717 \times (M'' \text{ veículo})$, sendo:

M'' veículo: massa, em ordem de marcha, em kg, dos veículos descritos no item 6, importados ou comercializados no Brasil por pessoa física ou jurídica.

$CE2''' = 0,507320 + 0,000988 \times (M''' \text{ veículo})$, sendo:

M''' veículo: massa, em ordem de marcha, em kg, dos veículos descritos no item 7, importados ou comercializados no Brasil por pessoa física ou jurídica.

3. O veículo importado ou comercializado por pessoa física ou jurídica que atinja consumo energético menor ou igual ao valor máximo (CE3', CE3" e CE3''') fará jus à redução de alíquota de um ponto percentual do IPI, prevista nas Notas Complementares NC (87-13) e NC (87-14) da TIPI. O consumo energético máximo será calculado de acordo com as seguintes expressões matemáticas:

$CE3' = 0,970200 + 0,000498 \times (M' \text{ veículo})$, sendo:

M' veículo: massa, em ordem de marcha, em kg, dos veículos descritos no item 5, importados ou comercializados no Brasil por pessoa física ou jurídica.

$CE3'' = 0,745531 + 0,000756 \times (M'' \text{ veículo})$, sendo:

M" veículo: massa, em ordem de marcha, em kg, dos veículos descritos no item 6, importados ou comercializados no Brasil por pessoa física ou jurídica.

$CE3'' = 0,534825 + 0,001041 \times (M'' \text{ veículo})$, sendo:

M" veículo: massa, em ordem de marcha, em kg, dos veículos descritos no item 7, importados ou comercializados no Brasil por pessoa física ou jurídica.

4. A massa dos veículos a que se referem os itens 2, 3 e 4 corresponde à massa do veículo completo em ordem de marcha definida conforme a norma ABNT NBR ISO 1176:2006.

5. O âmbito de aplicação das exigências de consumo energético CE2' e CE3' de que trata este Anexo compreende os veículos classificados como veículo leve de passageiros, veículo leve comercial - categoria 1 e veículo utilitário esportivo compacto, com motor a gasolina ou com motor a etanol ou com motor que utilize, alternativa ou simultaneamente, gasolina e etanol (motorização *flex*) ou com motor *adiesel* ou com motor híbrido ou elétrico.

6. O âmbito de aplicação das exigências de consumo energético CE2" e CE3" de que trata este Anexo compreende os veículos classificados como veículo com tração nas quatro rodas (tração 4x4) para uso fora de estrada, e veículo utilitário esportivo grande, com motor a gasolina ou com motor a etanol ou com motor que utilize, alternativa ou simultaneamente, gasolina e etanol (motorização *flex*) ou com motor *adiesel* ou com motor híbrido ou elétrico.

7. O âmbito de aplicação das exigências de consumo energético CE2"" e CE3"" de que trata este Anexo compreende os veículos classificados como veículo leve comercial - categoria 2, com motor a gasolina ou com motor a etanol ou com motor que utilize, alternativa ou simultaneamente, gasolina e etanol (motorização *flex*) ou com motor *adiesel* ou com motor híbrido ou elétrico.

8. O cálculo do consumo energético será baseado no ciclo de condução combinado descrito nas normas ABNT NBR 7024:2017, 16567:2020 e 17142:2023, e suas sucedâneas, e nas instruções normativas complementares do Ibama para veículos elétricos.

9. Os dados dos ensaios baseados no ciclo de condução combinado e nas instruções normativas complementares para veículos elétricos a que se refere o item 8 serão obtidos junto ao Ibama.



10. As especificações dos combustíveis de referência utilizados nos ensaios do ciclo de condução combinado descrito nas normas ABNT NBR 7024:2017 e 16567:2020, e suas sucedâneas, observarão o disposto no art. 9º da Resolução CONAMA nº 492, de 20 de dezembro de 2018.

11. Regras complementares às definições de eficiência energética poderão ser editadas por meio de ato do Ministro de Estado do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

12. Ato do Ministro de Estado do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços poderá definir critérios, termos e condições para veículos destinados a segmentos específicos de mercado, dentre eles veículos de alta performance.

ANEXO IV

DESEMPENHO ESTRUTURAL E TECNOLOGIAS ASSISTIVAS À DIREÇÃO DOS VEÍCULOS

1. Para fins do disposto neste Decreto, considera-se:

I - desempenho estrutural - capacidade de a estrutura do veículo proteger seus ocupantes ou usuários vulneráveis das vias, durante impacto; e

II - tecnologias assistivas à direção - sistemas de assistência aos condutores desenvolvidos para automatizar, adaptar ou melhorar sistemas veiculares voltados à segurança ou à condução.

2. O índice de desempenho estrutural e de tecnologias assistivas à direção será composto pelos requisitos listados abaixo, seguidos dos respectivos critérios para a comprovação de performance:

Grupo A (Requisitos gerais)

A1. Impacto lateral

A2. Sistema de controle de estabilidade (*Electronic Stability Control-ESC*)

A3. Indicador de direção lateral

A4. Farol de rodagem diurna

A5. Aviso de não afivelamento do cinto - motorista

A6. Indicação de frenagem de emergência (*Emergency Signal System-ESS*)

A7. Sistema de alerta ou visibilidade traseira (câmera ou aviso sonoro)

Grupo B (Requisitos inovadores)

B1. Impacto lateral poste

B2. Proteção para pedestres

B3. Sistema de frenagem automático de emergência - obstáculo móvel

B4. Sistema de frenagem automático de emergência - obstáculo fixo

B5. Aviso de afastamento de faixa de rodagem (*Lane Departure Warning System-LDWS*)

B6. Impacto frontal - camionetas e utilitários

Grupo C (Requisitos inovadores alternativos)

C1. Sistema de frenagem automático de emergência - pedestres

C2. Sistema de frenagem automático de emergência - ciclistas

C3. Assistente de permanência em faixa de rodagem (*Lane Keeping Assist System-LKAS*)

C4. Monitor de sonolência ou distração do motorista

C5. Controle de cruzeiro adaptativo

3. Para os itens de que trata este Anexo, para a comprovação de desempenho desses requisitos, os resultados dos ensaios devem cumprir o disposto nas Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito - Contran ou, na inexistência de regulamentação doméstica, nos Regulamentos do Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações Veiculares das Nações Unidas (*United Nations Regulations-UN RouUN Global Technical Regulations-UNGTR*), ou nas normativas norte-americanas do *Federal Motor Vehicle Safety Standards-FMVSS*.



4. Para o cômputo dos requisitos no índice de que trata o item 2, os requisitos devem ser aplicados, de série, a todos os veículos emplacados do respectivo código de marca/modelo/versão (CAT/Renavam), registrados na Secretaria Nacional de Trânsito - Senatran do Ministério dos Transportes.

5. O veículo importado ou comercializado por pessoa física ou jurídica cujo código de marca/modelo/versão (CAT/Renavam) cumpra, de série, todos os requisitos gerais (Grupo A) e todos os requisitos inovadores (Grupo B) fará jus à redução de alíquota de um ponto percentual do IPI, prevista nas Notas Complementares NC (87-13) e NC (87-14) da TIPI.

6. Caso estejam regulamentados e constarem dos respectivos códigos de marca/modelo/versão (CAT/Renavam) no momento da aferição, os requisitos inovadores alternativos (Grupo C) poderão substituir os requisitos inovadores (Grupo B), conforme tabela abaixo:

C1	B4
C2	B3
C3	B5
C4	B5
C5	B5

7. Os fabricantes e importadores de veículos deverão informar, nos novos pedidos de concessão de marca/modelo/versão e de emissão do CAT junto à Senatran do Ministério dos Transportes, a presença e as características técnicas dos sistemas constantes deste Anexo.

8. Ato do Ministro de Estado do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços poderá estabelecer regras complementares ao disposto neste Decreto.

ANEXO V

CÓDIGO TIPI	DESCRIÇÃO	ALÍQUOTA %
-------------	-----------	------------

8704.60.00	Ex 01 - Camionetas, furgões, <i>pick-up</i> se semelhantes	3,9
------------	--	-----

Presidente da República Federativa do Brasil

Este conteúdo não substitui o publicado na versão certificada.

