

PARECER DE PLENÁRIO PELA COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 914, DE 2024

PROJETO DE LEI Nº 914, DE 2024

Institui o Programa Mobilidade Verde e
Inovação - Programa Mover.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado ÁTILA LIRA

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei (PL) nº 914, de 2024, de autoria do Poder Executivo, institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – Programa Mover. O Capítulo I do PL, que abrange o art. 1º, traz disposições preliminares.

Segundo o art. 1º, o Programa Mover é composto pelas medidas: requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos novos produzidos no País e para a importação de veículos novos; regime de incentivos à realização de atividades de pesquisa e desenvolvimento para as indústrias de mobilidade e logística; regime de autopeças não produzidas; e Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico – FNDIT.

O Programa Mover segue os objetivos da neoindustrialização e as missões definidas em política industrial aprovada conforme o disposto no art. 18 da Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004, bem como tem objetivo de apoiar o desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, a descarbonização, o alinhamento a uma economia de baixo carbono no ecossistema produtivo e inovativo de automóveis, de caminhões e de seus implementos rodoviários, de ônibus, de chassis com motor, de máquinas autopropulsadas e de autopeças.



O Mover ainda tem como diretrizes: incremento da eficiência energética, do desempenho estrutural e da disponibilidade de tecnologias assistivas à direção dos veículos no País; aumento dos investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação no País; estímulo a novas tecnologias e inovações, de acordo com as tendências globais; incremento da produtividade das indústrias para a mobilidade e logística; promoção de biocombustíveis, de combustíveis de baixo carbono e de formas alternativas de propulsão e valorização da matriz energética brasileira; garantia da capacitação técnica e da qualificação profissional no setor de mobilidade e logística; garantia da expansão ou da manutenção do emprego no setor; expansão da indústria automotiva do País nas cadeias globais de valor; e promoção de sistemas produtivos mais eficientes, com vistas à neutralidade de emissões de carbono.

No Capítulo II, composto dos arts. 2º a 8º, são tratados requisitos obrigatórios para a comercialização e para a importação de veículos novos no País.

O art. 2º determina que o Poder Executivo federal estabelecerá requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos novos produzidos no País e para a importação de veículos novos classificados nos códigos 87.01 a 87.05 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados – TIPI, aprovada pelo Decreto nº 11.158, de 29 de julho de 2022. Esses requisitos são relativos: à eficiência energética veicular no ciclo do tanque à roda e à emissão de dióxido de carbono (eficiência energético-ambiental) no ciclo do poço à roda; à reciclabilidade veicular; à rotulagem veicular integrada; e ao desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção.

A definição desses requisitos considerará critérios quantitativos e qualitativos, a exemplo do número de veículos comercializados e do atingimento de padrões internacionais. O cumprimento desses requisitos será comprovado perante o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), que fixará termos e prazos e emitirá ato de registro dos compromissos.

Ressalva-se que a satisfação dos requisitos não exime os veículos da obtenção prévia: do Certificado de Adequação à Legislação de



Trânsito – CAT e do código de marca-modelo-versão do veículo no Registro Nacional de Veículos Automotores – Renavam; e da Licença para Uso da Configuração de Veículo ou Motor – LCVM.

Adicionalmente aos requisitos mencionados, serão estabelecidos requisitos obrigatórios a partir de 2027 relacionados à pegada de carbono do produto, no ciclo do berço ao túmulo, assim como poderão ser definidas metas por escopo, em regulamento.

Alguns termos são definidos para os fins do art. 2º: o ciclo do tanque à roda é a análise de ciclo de vida que considera as emissões de Gases de Efeito Estufa – GEE associadas à operação de veículos; o ciclo do poço à roda considera as emissões de GEE desde a extração de recursos naturais, passando pela produção e pela distribuição da fonte energética, até seu uso em veículos de passageiros e comerciais; o ciclo do berço ao túmulo considera as emissões de GEE incorporadas no ciclo do poço à roda, acrescidas daquelas geradas desde a extração de recursos e na fabricação de autopeças, na montagem e no descarte dos veículos de passageiros e comerciais; a intensidade de carbono da fonte de energia – ICE é a relação entre a emissão de GEE, com base em avaliação do ciclo de vida, computada no processo produtivo do combustível ou da fonte energética, e em seu uso, expresso em gramas de dióxido de carbono equivalente por megajoule (gCO₂eq./MJ); e a reciclabilidade constitui percentual em massa de um veículo novo potencialmente passível de ser reutilizada, reciclada ou recuperada energeticamente, combinado com compensação antecipada dos materiais pela reciclagem dos veículos.

O Poder Executivo federal estabelecerá, para fins de apuração do atendimento ao requisito de emissão de dióxido de carbono, os valores de ICE e a participação dos combustíveis líquidos ou gasosos ou da energia elétrica. No entanto, os fabricantes e os importadores de veículos não poderão ser penalizados pelo não atendimento ao requisito de emissão de dióxido de carbono devido a divergências entre os valores de ICE médio e de participação dos combustíveis líquidos ou gasosos ou da energia elétrica e aqueles observados de maneira efetiva ao longo do período para o qual as metas foram definidas.



Com respeito à rotulagem veicular integrada, estipula-se que o Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular divulgará as informações dos gases de efeito estufa para o consumidor, consideradas as diferentes metas a serem definidas no âmbito do Programa Mover.

O art. 3º do Projeto prescreve que a empresa interessada em obter o ato de registro dos compromissos deverá comprovar que está formalmente autorizada a realizar, no território nacional, as atividades de prestação de serviços de assistência técnica e de organização de rede de distribuição e utilizar as marcas do fabricante em relação aos veículos objeto de importação, mediante documento válido no País.

Ao mesmo tempo, segundo ainda o art. 3º, a empresa deverá apresentar ao MDIC, até 31 de dezembro de 2026, o registro de inventário de carbono das plantas de origem dos veículos comercializados no País e o registro da pegada de carbono dos veículos comercializados no País, conforme o regulamento. Salienta-se que o descumprimento das metas de reciclabilidade e de rotulagem ensejará o cancelamento do ato de registro dos compromissos.

Já o art. 4º do Projeto dispensa a emissão de ato de registro de compromissos para as importações de veículos realizadas por pessoa física. Consigna-se que, na importação de veículo por pessoa física, essa pessoa importadora deverá informar o importador autorizado da marca, quando houver, sobre a entrada do veículo no País, para fins de “recall” e de revisões do veículo, e apresentar o comprovante de ciência ao órgão de trânsito, juntamente com os demais documentos.

Adicionalmente, nessa importação prevista no art. 4º, o órgão de trânsito responsável pelo registro do veículo deverá anotar, no Certificado de Registro do Veículo – CRV e no Certificado de Licenciamento Anual – CLA, a condição de restrição de transferência de propriedade pelo período de três anos, contado a partir do primeiro licenciamento do veículo, nos termos do disposto na Lei decorrente da promulgação deste Projeto de Lei.

No ato de ciência ao órgão de trânsito, o importador autorizado da marca no País deverá informar, a partir de consultas junto ao fabricante, sobre eventual emplacamento anterior do veículo importado. Impõe-se também



que a informação de emplacamento anterior do veículo importado implicará recolhimento do veículo pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda, em razão da proibição de importação de veículo usado e da vedação ao emplacamento do veículo antes da autorização do referido órgão.

Assenta o art. 5º que a importação ou a comercialização dos veículos de que trata o art. 2º sem o citado ato de registro dos compromissos, por parte do fabricante ou do importador, acarretará multa compensatória de vinte por cento, incidente sobre a receita decorrente da venda dos veículos. Na hipótese de veículos importados, essa multa compensatória incidirá no momento da nacionalização.

O art. 6º designa que o não cumprimento das metas de eficiência energética previstas no art. 2º ensejará multa compensatória, aplicadas segundo o maior valor de desconformidade à meta. Considerado o ciclo do tanque à roda, os valores serão de R\$ 50,00, R\$ 90,00, R\$ 270,00 ou R\$ 360,00, de acordo com a progressão dos centésimos acima do consumo energético correspondente à meta de eficiência energética estabelecida, expressa em megajoules por quilômetro.

Ainda no art. 6º, considerado o ciclo do poço à roda, os valores de multa serão de R\$ 70,00, R\$ 125,00, R\$ 375,00 e R\$ 500,00, de acordo a progressão dos gramas de dióxido de carbono equivalente por quilômetro para cada grama de dióxido de carbono equivalente por quilômetro maior que a meta de eficiência energética estabelecida.

O art. 7º especifica que o descumprimento da meta de desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção do art. 2º ensejará multa compensatória, nos seguintes valores: R\$ 50,00, R\$ 90,00, R\$ 270,00 e R\$ 360,00 para percentuais progressivamente menores do que a meta estabelecida, até 20% menor. Para os percentuais acima de 20% menor que a meta estabelecida, a multa compensatória será de R\$ 360,00, com acréscimo desse valor a cada cinco pontos percentuais.

O art. 8º determina que os valores das multas dos arts. 6º e 7º serão multiplicados pelo número de veículos licenciados a partir da data de



entrada em vigor do regulamento desta Lei e serão pagos na forma de realização de investimentos, no País, em projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação em programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia, de que trata o art. 27. O somatório das multas compensatórias está limitado a 20% da receita decorrente da venda dos veículos que não cumprirem os requisitos obrigatórios, enquanto para os veículos importados o limite incidirá sobre o valor aduaneiro acrescido dos tributos incidentes na nacionalização.

No Capítulo III, sobre tributação e veículos sustentáveis, encontram-se os arts. 9º, 10 e 11, os quais delineiam estratégias para promover a sustentabilidade e a inovação no setor automotivo brasileiro.

O art. 9º delineia um plano tributário voltado para a sustentabilidade da mobilidade e logística no País, estabelecendo que o Poder Executivo federal determinará as alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) com base nos atributos dos veículos. Sob essa perspectiva, o PL propõe a utilização de uma metodologia de bônus e “malus”, que considera as externalidades negativas e positivas dos veículos, como eficiência energética, reciclabilidade de materiais, desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção. Essa abordagem diferenciada na tributação visa a incentivar a produção e aquisição de veículos mais sustentáveis até o ano de 2026.

A partir de 2027, conforme estabelecido no art. 10, o Projeto propõe a implementação de um sistema de bônus e “malus” definido pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, que quantificará as externalidades negativas e positivas dos veículos. Esse sistema permitirá a compensação de resultados negativos através de investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação, bem como programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico do setor automotivo e sua cadeia.

Adicionalmente, o art. 11 introduz a possibilidade de registro de versões sustentáveis de veículos por empresas que atendam a critérios específicos de sustentabilidade ambiental, social e econômica. Esses critérios



englobam a emissão de dióxido de carbono, reciclabilidade veicular, realização de etapas fabris no País e categoria do veículo. Tal registro concederia aos veículos sustentáveis uma alíquota específica de IPI, conforme regulamentação.

O Capítulo IV, formado por cinco seções, traz o regime de incentivos à realização de atividades de pesquisa e desenvolvimento e de produção tecnológica.

A Seção I do Capítulo revela diretrizes e as modalidades de habilitação, nos arts. 12 e 13. O art. 12 institui esse regime de incentivos para as indústrias de mobilidade e logística.

O art. 13 pactua que poderão habilitar-se a esse regime as empresas que: produzam, no País, os produtos automotivos abrangidos pelo Acordo de Complementação Econômica nº 14, firmado pela República Federativa do Brasil e pela República Argentina, e seus Protocolos Adicionais, os sistemas e as soluções estratégicas para mobilidade e logística, e seus insumos, matérias-primas e componentes; tenham projeto de desenvolvimento e produção tecnológica aprovado para a produção, no País, de novos produtos ou de novos modelos de produtos existentes entre os especificados no item anterior, conforme o disposto em ato do MDIC; ou desenvolvam, no País, serviços de pesquisa, desenvolvimento, inovação ou engenharia destinados à cadeia automotiva, com integração às cadeias globais de valor.

Para esse regime, as empresas deverão: ser tributadas pelo regime de lucro real; possuir centro de custo de pesquisa e desenvolvimento; e estar em situação regular quanto aos tributos federais. Para a hipótese de projetos de desenvolvimento e produção tecnológica, poderão ser habilitados, também, aqueles relacionados: à realocização de unidades industriais, linhas de produção ou células de produção, conforme procedimentos de importação de bens usados, para a produção de produtos automotivos, incluídos equipamentos e aparelhos para controle da qualidade do processo fabril e para realização de pesquisa e desenvolvimento; e à instalação de unidades destinadas à reciclagem ou à economia circular na cadeia automotiva.



O projeto de desenvolvimento e produção tecnológica deverá compreender investimentos em ativos fixos e em pesquisa e desenvolvimento, ao passo que deverá ser solicitada habilitação específica para cada fábrica, planta industrial ou linha de produção que a empresa pretenda instalar, e cada habilitação poderá ser prorrogada somente uma vez, desde que cumprido o cronograma do projeto de instalação.

A Seção II do Capítulo fornece os requisitos para a habilitação, no art. 14. Para fins de habilitação ao regime, ato do MDIC estabelecerá requisitos relativos a dispêndios mínimos com pesquisa e desenvolvimento tecnológico no País. Esses dispêndios poderão ser realizados sob a forma de aportes no Fundo criado no art. 27, o qual também poderá receber aporte de glosa ou necessidade de complementação residual desses dispêndios. O cumprimento desses requisitos será comprovado junto ao MDIC.

A Seção III do Capítulo IV do Projeto estabelece um regime de incentivos voltado para a realização de atividades de pesquisa e desenvolvimento (P&D) e produção tecnológica no País. Os arts. 15, 16, 17, 18, 19, 20 e 21 delineiam os critérios e benefícios associados a esse regime.

O art. 15 estabelece que as pessoas jurídicas habilitadas no regime proposto podem usufruir de créditos financeiros relativos a dispêndios em P&D e investimentos em produção tecnológica realizados no Brasil. Esses créditos estão sujeitos a autorização prévia e respeito aos cronogramas estabelecidos pelo MDIC. Além disso, são fixados limites anuais para tais créditos: em 2024, R\$ 3,5 bilhões; em 2025, R\$ 3,8 bilhões; em 2026, R\$ 3,9 bilhões; em 2027, R\$ 4 bilhões; e, em 2028, R\$ 4,1 bilhões.

O art. 16 detalha o cálculo e limitações dos créditos financeiros relativos a dispêndios em P&D, que corresponderão a 50% dos dispêndios realizados, limitados a 5% da receita bruta total de venda de bens e serviços do segundo mês-calendário anterior ao mês de apuração do crédito, excluídos os impostos e as contribuições incidentes sobre a venda.

O art. 17 determina que esses créditos correspondem a créditos da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido – CSLL, podendo ser compensados com débitos próprios, vincendos ou vencidos, relativos a tributos



administrados pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil, ou ainda ressarcidos em dinheiro.

O art. 18 prevê a possibilidade de acréscimo cumulativo nos créditos financeiros (cuja soma dos créditos adicionais “não poderá exceder o valor de vinte”, conforme escrito) para empresas habilitadas, mediante realização de atividades fabris e de infraestrutura de engenharia no País e a diversificação de mercados dos produtos e serviços desenvolvidos ou produzidos no País.

Além disso, segundo o art. 18, podem usufruir desse acréscimo a produção no País: de tecnologias de propulsão avançadas e sustentáveis e sistemas auxiliares; de veículos com tecnologias de propulsão avançadas e sustentáveis ou equipamentos de abastecimento ou recarga dessas tecnologias; ou de sistemas eletrônicos embarcados em veículos que possibilitem a tomada de decisões complexas independente da atuação humana. Tais créditos também podem ser acrescidos para empresas que realizem desenvolvimento e gestão global de tecnologia e marca própria de veículos ou autopeças.

O art. 19 convencionou que as empresas que tenham projeto de desenvolvimento e produção tecnológica segundo o art. 13 dos produtos enquadrados no art. 18 com produção no País podem obter crédito financeiro adicional em contrapartida a investimentos em ativos fixos e P&D, inclusive engenharia (12,5% dos investimentos para produção de veículos automotores e 25% dos investimentos para a produção de autopeças ou sistemas e soluções estratégicas), condicionado à aprovação prévia do projeto e ao cumprimento de metas estabelecidas.

O art. 20 estipula que as empresas que realocizarem plantas e atividades industriais podem receber crédito financeiro correspondente ao Imposto de Importação sobre importação de unidades industriais, linhas de produção ou células de produção, bem como equipamentos e aparelhos para controle da qualidade do processo fabril e para realização de pesquisa e desenvolvimento, sem a aplicação de exame de similaridade de produção nacional. Adicionalmente, podem receber crédito financeiro correspondente ao



Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas – IRPJ e CSLL incidentes sobre o lucro tributável relativo à exportação de produtos industrializados no âmbito do projeto de desenvolvimento e produção tecnológica.

Já o art. 21 define que os benefícios fiscais de que trata o Projeto: não são cumulativos com os benefícios previstos nos arts. 1º a 26 da Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018, e no Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967; mas podem ser usufruídos com os benefícios previstos na Lei nº 8.248, de 23 de outubro de 1991, no art. 11-C da Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, no art. 1º da Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, no regime especial de tributação de que trata o art. 56 da Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001, na Lei nº 11.196, de 21 de novembro de 2005, e na Lei nº 11.484, de 31 de maio de 2007.

Ainda se decreta que os projetos de pesquisa e desenvolvimento realizados como contrapartida aos benefícios da Lei nº 8.248, de 1991, do art. 11-C da Lei nº 9.440, de 1997, do art. 1º da Lei nº 9.826, de 1999, e da Lei nº 11.484, de 2007, não podem ser beneficiados no âmbito do regime do art. 12.

A seção IV trata do acompanhamento do regime, dispondo, no art. 22, que fica instituído o Grupo de Acompanhamento do Programa Mover, composto por representantes do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, do Ministério da Fazenda e do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação, com o objetivo de definir os critérios para monitoramento dos impactos do Programa Mover, conforme ato do Ministro do MDIC. Ficam ainda criados o Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade Verde e o Conselho Gestor do Observatório, constituído por representantes do Governo, do setor empresarial, dos trabalhadores e da comunidade científica, responsável, entre outras atribuições, por acompanhar o impacto do Programa Mover no setor e na sociedade.

A seção V discorre sobre efeitos do descumprimento da legislação, nos arts. 23 a 25. O descumprimento de requisitos de compromissos, de condições e de obrigações acessórias, consoante o art. 23,



poderá acarretar cancelamento da habilitação com efeitos retroativos ou suspensão da habilitação.

O cancelamento, segundo o art. 24, poderá ser aplicado nas hipóteses de descumprimento de dispêndios mínimos de pesquisa e desenvolvimento tecnológico de que trata o art. 14 ou de não realização do projeto de desenvolvimento e produção tecnológica de que dispõe o art. 13. Esse cancelamento será acompanhado de recolhimento do valor equivalente aos créditos financeiros ressarcidos, compensados ou o estorno dos referidos créditos financeiros formados em virtude do benefício.

A suspensão da habilitação, conforme o art. 25, poderá ser aplicada nas hipóteses de não atendimento da condição de regularidade quanto aos tributos federais ou de descumprimento, por mais de três meses consecutivos, de obrigação acessória relativa ao Programa Mover prevista nesta Lei, em seu regulamento ou em normas complementares. O usufruto dos benefícios fica suspenso enquanto não forem sanados os motivos que deram causa à suspensão da habilitação.

O Capítulo V, abrangido pelos arts. 26 a 27, refere-se ao regime de autopeças não produzidas. Segundo o art. 26, esse regime, de que trata o art. 6º do Acordo sobre a Política Automotiva Comum entre a República Argentina e a República Federativa do Brasil, anexo ao Trigésimo Oitavo Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica nº 14, dispõe sobre a importação das partes, peças, componentes, conjuntos e subconjuntos, acabados e semiacabados, e pneumáticos, sem capacidade de produção nacional equivalente, todos novos, destinados à produção de produtos automotivos e obedece ao disposto neste Capítulo.

A Câmara de Comércio Exterior aprovará a relação de autopeças não produzidas no Mercado Comum do Sul – Mercosul, contempladas no referido Acordo sobre a Política Automotiva Comum, por classificação fiscal na Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM. As empresas importadoras ficam autorizadas a aderir, facultativamente, a esse regime. As empresas que não aderirem ao regime ficam obrigadas ao recolhimento normal



do Imposto de Importação do bem. O MDIC estabelecerá os termos, os limites e as condições para a habilitação no regime.

No art. 27, fixa-se que a habilitação ao citado regime de autopeças fica condicionada à realização de investimentos no País, pela empresa interessada, correspondentes a 2% do valor aduaneiro em projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação em programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia aderentes às diretrizes do Mover, conforme o disposto em regulamento do Poder Executivo federal.

Esses projetos serão em parceria com: Instituição Científica, Tecnológica e de Inovação – ICT; entidades brasileiras de ensino, oficiais ou reconhecidas pelo Poder Público; empresas públicas dotadas de personalidade jurídica de direito privado que mantenham fundos de investimento destinados a empresas de base tecnológica, com foco no desenvolvimento e na sustentabilidade industrial e tecnológica para a mobilidade e logística; ou organizações sociais, qualificadas conforme o disposto na Lei nº 9.637, de 15 de maio de 1998, ou serviços sociais autônomos, que mantenham contrato de gestão com o Governo federal e que promovam e incentivem a realização de projetos de pesquisa aplicada, desenvolvimento e inovação para o setor automotivo e sua cadeia. O Poder Executivo federal poderá prever a obrigatoriedade de centralização dos aportes em fundo privado, conforme regulamento.

O art. 28 indica que a empresa habilitada nesse regime de autopeças deverá comprovar anualmente a realização dos aportes de que trata o art. 27, conforme regulamento, aplicando-se multa sancionatória de 30% sobre a diferença entre o valor do aporte de que trata art. 27 e o valor efetivamente realizado. São ainda tratados no art. 28 o cálculo de multas e juros de mora e as hipóteses de seu pagamento.

O Capítulo VI ocupa-se do Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico – FNDIT no art. 29. Esse artigo autoriza o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES a instituir o FNDIT, com a finalidade de captar recursos oriundos de políticas



industriais para a utilização em apoio financeiro aos programas e aos projetos prioritários de desenvolvimento industrial, científico e tecnológico.

Esse Fundo será formado por recursos: da obrigação de investimentos em projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação do art. 27; da realização de dispêndios em pesquisa e desenvolvimento tecnológico do art. 14; de glosa ou de necessidade de complementação residual dos dispêndios em pesquisa e desenvolvimento tecnológico do art. 14; e de outras fontes previstas em legislação. O FNDIT terá natureza privada e será criado, administrado, gerido e representado judicial e extrajudicialmente pelo BNDES. A gestão e a destinação de recursos do FNDIT observarão ato do MDIC. Fica criado também o Conselho Diretor do FNDIT, órgão colegiado no âmbito do MDIC.

O Capítulo VII completa o Projeto com disposições finais, nos arts. 30, 31 e 32. O art. 30 firma que os incentivos previstos nos arts. 15 a 20 terão prazo de vigência de cinco anos, na forma do disposto no art. 143 da Lei nº 14.436, de 9 de agosto de 2022, a Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2023. O art. 31 revoga, em 1º de abril de 2024, os arts. 1º a 29 da Lei nº 13.755, de 2018, que criou o Programa Rota 2030. Já o art. 32 fixa que a Lei que se originar do Projeto entra em vigor na data de sua publicação e produzirá efeitos: em 1º de abril de 2024, quanto aos arts. 9º a 11; e na data de sua publicação, quanto aos demais dispositivos.

Na Exposição de Motivos Interministerial nº 6/2024 MDIC MCTI MF, de 19/03/2024, o Poder Executivo afirma que o Programa Mover sucede o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, que se encerrou em 31 de outubro de 2023, e foi elaborado em contexto no qual o setor automotivo mundial sinaliza profundas transformações nos veículos e na forma de usá-los e de produzi-los, configurando ao mesmo tempo uma janela de oportunidades ou um risco para a base produtiva instalada no País.

Com respeito à tramitação, nota-se que o Projeto em tela foi distribuído às Comissões de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável; de Ciência, Tecnologia e Inovação; de Indústria, Comércio e Serviços; de



Viação e Transportes; de Finanças e Tributação (mérito e art. 54, RICD); e de Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54 RICD).

Em razão da competência de mais de quatro Comissões que devam se pronunciar quanto ao mérito, foi determinada a criação de Comissão Especial para apreciar a matéria, na forma do art. 34, II, do Regimento Interno.

A Proposição estava sujeita à apreciação do Plenário e tramitou em regime de urgência (art. 64, CF), que depois foi retirada. Nesse período, foram apresentadas 12 Emendas.

A Emenda nº 1 exclui dispositivo que revoga isenção de Imposto de Importação abaixo de U\$ 50. A Emenda nº 2 inclui a modalidade de importação indireta no âmbito do Mover. A Emenda nº 3 altera requisitos aplicáveis a empresas interessadas em obter registro o ato de registro compromisso definido no art. 2º.

A Emenda nº 4 introduz a possibilidade de importação de veículos e autopeças intermediadas por terceiros. A Emenda nº 5 possibilita habilitação no regime de incentivos para importadores de veículos. A Emenda nº 6 muda o regime de autopeças para permitir redução de Imposto de Importação independente de aporte em pesquisa e desenvolvimento.

A Emenda nº 7 altera dispositivos da Lei nº 12.305, de 2020, para dispor sobre proibição de importação de resíduos sólidos e rejeitos. A Emenda nº 8 inclui motocicletas e bicicletas elétricas entre os produtos beneficiados pelo Mover.

A Emenda nº 9 permite, entre as empresas beneficiadas pelo art. 13, aquelas com projetos de instalação de unidades de pesquisa em áreas de produção agrícola para o desenvolvimento e aperfeiçoamento de motores pesados movidos exclusivamente a biocombustíveis destinados à atividade rural.

A Emenda nº 10 determina não incidirá sobre os veículos que utilizem exclusivamente etanol, ou motor que utilize, alternativa ou simultaneamente gasolina e etanol (*flexible fuel engine*), o imposto de que trata o art. 153, VIII, da Constituição Federal.



A Emenda nº 11 estabelece crédito financeiro diferenciado para as empresas da Região Nordeste. A Emenda nº 12 altera dispositivos para incentivar o desenvolvimento produtivo pelo território nacional e impulsionar encadeamentos produtivos para frente e para trás na estrutura industrial brasileira.

Foi aprovada urgência e a matéria se encontra pronta para apreciação em Plenário.

É o nosso Relatório.

II – VOTO DO RELATOR

II.1. Mérito

O Projeto de Lei nº 914, de 2024, que cria o Programa Mover, apresenta notável mérito ao estabelecer uma política pública que integra incentivos necessários para as indústrias de mobilidade e logística com a preocupação frente à redução de emissões de gases de efeito estufa e ao aumento da inovação em nosso País.

O contexto atual é de profundas transformações tecnológicas e ambientais no setor automotivo mundial. As principais economias mundiais têm lançado programas audaciosos de incentivos à produção nacional, ao desenvolvimento tecnológico, ao aumento da competitividade e à descarbonização dos veículos, privilegiando seus mercados nacionais.

O Programa Mover aperfeiçoa os ciclos anteriores de políticas automotivas, notadamente os Programas InovarAuto e Rota 2030. Desde a edição do Programa atual, já foram anunciados mais de R\$ 100 bilhões de investimentos no setor automotivo. A aprovação do Programa Mover é de grande relevância para toda a indústria brasileira, em razão dos encadeamentos produtivos do setor, que estimulam outros setores industriais, serviços e a geração de emprego e renda, além do progresso tecnológico e a inovação.



Acreditamos que é possível aprimorar o presente Projeto de Lei nº 914, de 2024, e o Programa Mover. Sugerimos alterar o art. 4º do Projeto para dispor sobre a dispensa de emissão de ato de registro de compromissos para as importações de veículos realizadas por pessoa física ou jurídica sem vínculo direto com o fabricante. Também trazemos modificações para impedir a importação de fábricas usadas com mais de dez anos de idade e regular benefícios nessa importação, para aperfeiçoar o FNDIT nos arts. 29 e 30 e para incentivar a propulsão a gás natural.

Adicionalmente, vislumbramos a possibilidade de tratar neste Projeto de Lei das importações abaixo de US\$ 50 com isenção de impostos, que têm preocupado a indústria nacional e o varejo e têm colocado em risco empregos e diversos empreendimentos. Propomos revogar a possibilidade de importações via remessa postal que hoje estão isentas, para não gerar desequilíbrio com os produtos fabricados no Brasil, que pagam todos os impostos e sofrem com a concorrência desleal de produtos isentos do exterior. Nesse contexto, apresentamos igualmente uma tabela progressiva instituindo alíquota de 20% para importações até U\$ 50,00, além de manter a alíquota de 60%, como já é feito hoje, para importações acima de US\$ 50,01.

No mérito, somos contrários a todas as Emendas, exceto a Emenda nº 4.

II.2. Adequação orçamentário-financeira

O Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD, arts. 32, X, “h”, e 53, II) e a Norma Interna da Comissão de Finanças e Tributação (NI/CFT) definem que o exame de compatibilidade ou adequação far-se-á por meio da análise da conformidade da proposição com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual. Além disso, a NI/CFT prescreve que também nortearão a análise outras normas pertinentes à receita e despesa públicas. São consideradas como outras normas, especialmente, a Constituição Federal e a Lei de Responsabilidade Fiscal-LRF (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000).



O art. 1º, §1º, da NI/CFT define como compatível “a *proposição que não conflita com as normas do plano plurianual, da lei de diretrizes orçamentárias, da lei orçamentária anual e das demais disposições legais em vigor*” e como adequada “a *proposição que se adapte, se ajuste ou esteja abrangida pelo plano plurianual, pela lei de diretrizes orçamentárias e pela lei orçamentária anual*”.

Em adição, o art. 1º, § 2º, da NI/CFT prescreve que se sujeitam obrigatoriamente ao exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira as proposições que impliquem aumento ou diminuição da receita ou despesa da União ou repercutam de qualquer modo sobre os respectivos Orçamentos, sua forma ou seu conteúdo. No entanto, quando a matéria não tiver implicações orçamentária e financeira, o art. 9º da NI/CFT determina que se deve *concluir no voto final que à Comissão não cabe afirmar se a proposição é adequada ou não*.

A citada Exposição de Motivos do Poder Executivo destaca que o Projeto de Lei em análise dispõe de texto normativo idêntico ao da Medida Provisória nº 1.205, de 30 de dezembro de 2023, a qual já apresentava autorização e avaliação de impacto dos seguintes valores globais para cada ano-calendário: para 2024, R\$ 3,50 bilhões; para 2025, R\$ 3,80 bilhões; e para 2026, R\$ 3,90 bilhões.

Dessa maneira, o Poder Executivo argumenta que o impacto orçamentário e financeiro do Projeto de Lei conta com as devidas compensações em relação às renúncias de receita previstas na Medida Provisória nº 1.205, de 30 de dezembro de 2023, não havendo impacto orçamentário e financeiro adicional, já que não prevê gastos nem renúncias de receita novos que já não estejam previstos em ato normativo vigente.

Para fins de cumprimento do disposto nos arts. 131 e 132 da Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2023 (Lei nº 14.436, de 9 de agosto de 2022) e do art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, a Exposição de Motivos da Medida Provisória nº 1.205, de 30 de dezembro de 2023, consignou que o Projeto de Lei Orçamentária de 2024 previa renúncia tributária de R\$ 2,924 bilhões associada ao Programa Mover.



O montante restante de renúncia (R\$ 576 milhões), ainda consoante o Poder Executivo, seria compensado por meio do aumento de receita decorrente da elevação das alíquotas do Imposto de Importação incidentes sobre os veículos eletrificados, que foi estabelecida pela Resolução Gecex nº 532/2023 (R\$ 396 milhões), e da elevação das alíquotas do Imposto de Importação sobre painéis fotovoltaicos, aprovado na reunião do Comitê-Executivo da Camex ocorrida em 12 de dezembro de 2023 (R\$ 180 milhões). Para os anos de 2025 e 2026, os valores serão previstos Projeto de Lei Orçamentária Anual.

As Emendas apresentadas são consideradas adequadas.

II.3. Pressupostos de constitucionalidade

Observamos que inexistente qualquer objeção quanto aos pressupostos de constitucionalidade do PL nº 914, de 2024 e de suas Emendas.

A proposição e suas Emendas atendem aos preceitos constitucionais formais concernentes à competência legislativa da União e às atribuições do Congresso Nacional, nos exatos termos dos arts. 22, inciso I, 48, 59, inciso III, e 61, todos da Constituição da República.

No que respeita à constitucionalidade material, também há harmonia entre as Proposições com as disposições da Lei Maior.

Com relação à juridicidade, o Projeto e as Emendas revelam-se adequados. O meio escolhido é apropriado para atingir o objetivo pretendido. O respectivo conteúdo possui generalidade e se mostra harmônico com os princípios gerais do Direito.

No tocante à técnica legislativa, as Proposições se amoldam aos preceitos da Lei Complementar nº 95, de 1998, que dispõe sobre a elaboração, alteração e consolidação das leis.



II.4. Conclusão do voto

Ante o exposto, no âmbito desta Comissão Especial destinada a proferir Parecer ao Projeto de Lei nº 914, de 2024, votamos:

a) pela compatibilidade e adequação financeira e orçamentária do Projeto de Lei nº 914, de 2024, e das 12 Emendas apresentadas:

b) pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 914, de 2024, e das 12 Emendas apresentadas;
e

c) no mérito, pela aprovação do Projeto de Lei nº 914, de 2024, e da Emenda nº 4, na forma do Substitutivo anexo, e pela rejeição das demais Emendas nºs 1 a 3 e 5 a 12.

É o nosso Voto.

Sala das Sessões, em de de 2024.

Deputado ÁTILA LIRA
Relator

2024-7872



COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 914, DE 2024

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 914, DE 2024

Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – Programa Mover e revoga dispositivos das Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018 e do Decreto-Lei nº 1.804, de 3 de setembro de 1980.

O Congresso Nacional decreta:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – Programa Mover, que contempla as seguintes medidas:

I – requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos novos produzidos no País e para a importação de veículos novos;

II – regime de incentivos à realização de atividades de pesquisa e desenvolvimento para as indústrias de mobilidade e logística;

III – regime de autopeças não produzidas; e

IV – Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico – FNDIT.

§ 1º O Programa Mover segue os objetivos da neoindustrialização e as missões definidas em política industrial aprovada conforme o disposto no art. 18 da Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004, e tem o objetivo de apoiar o desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, a descarbonização, o alinhamento a uma economia de baixo carbono no ecossistema produtivo e



inovativo de automóveis, de caminhões e de seus implementos rodoviários, de ônibus, de chassis com motor, de máquinas autopropulsadas e de autopeças.

§ 2º O Programa Mover tem as seguintes diretrizes:

I – incremento da eficiência energética, do desempenho estrutural e da disponibilidade de tecnologias assistivas à direção dos veículos comercializados no País;

II – aumento dos investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação no País;

III – estímulo à produção de novas tecnologias e inovações, de acordo com as tendências tecnológicas globais;

IV – incremento da produtividade das indústrias para a mobilidade e logística;

V – promoção do uso de biocombustíveis, de outros combustíveis de baixo teor de carbono e de formas alternativas de propulsão e valorização da matriz energética brasileira;

VI – garantia da capacitação técnica e da qualificação profissional no setor de mobilidade e logística;

VII – garantia da expansão ou da manutenção do emprego no setor de mobilidade e logística;

VIII – expansão da participação da indústria automotiva instalada no País nas cadeias globais de valor; e

IX – promoção do uso de sistemas produtivos mais eficientes, com vistas ao alcance da neutralidade de emissões de carbono.

CAPÍTULO II

DOS REQUISITOS OBRIGATÓRIOS PARA A COMERCIALIZAÇÃO E PARA A IMPORTAÇÃO DE VEÍCULOS NOVOS NO PAÍS



Art. 2º O Poder Executivo federal estabelecerá requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos novos produzidos no País e para a importação de veículos novos classificados nos códigos 87.01 a 87.05 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados – TIPI, aprovada pelo Decreto nº 11.158, de 29 de julho de 2022, relativos a:

I – eficiência energética veicular no ciclo do tanque à roda e emissão de dióxido de carbono (eficiência energético-ambiental) no ciclo do poço à roda;

II – reciclabilidade veicular;

III – rotulagem veicular integrada; e

IV – desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção.

§ 1º O estabelecimento dos requisitos previstos no *caput* deste artigo considerará critérios quantitativos e qualitativos, como o número de veículos comercializados e o atingimento de padrões internacionais.

§ 2º O cumprimento dos requisitos de que trata o *caput* deste artigo será comprovado perante o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, que definirá os termos e os prazos de comprovação e emitirá ato de registro dos compromissos.

§ 3º O disposto no *caput* deste artigo não exime os veículos da obtenção prévia:

I – do Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito – CAT e do código de marca-modelo-versão do veículo no Registro Nacional de Veículos Automotores – Renavam, obtido junto à Secretaria Nacional de Trânsito do Ministério dos Transportes; e

II – da Licença para Uso da Configuração de Veículo ou Motor – LCVM, obtida junto ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – Ibama.

§ 4º Adicionalmente ao disposto no *caput* deste artigo, a partir de 2027, serão estabelecidos requisitos obrigatórios relacionados à pegada de carbono do produto, no ciclo berço ao túmulo, e serão definidas metas por escopo a partir de 1º de janeiro de 2032, na forma prevista em regulamento.



§ 5º Para fins do disposto neste artigo, considera-se:

I – ciclo do tanque à roda: conceito de análise de ciclo de vida que considera as emissões de Gases de Efeito Estufa – GEE associadas à operação de veículos leves e pesados dentro de um ciclo de uso padronizado;

II – ciclo do poço à roda: conceito de ciclo de vida que considera as emissões de GEE que se originam desde a fase de extração de recursos naturais, passa pela produção e pela distribuição da fonte energética, até seu uso em veículos leves e pesados de passageiros e comerciais;

III – ciclo do berço ao túmulo: conceito de ciclo de vida que considera as emissões de GEE incorporadas no ciclo do poço à roda, acrescidas aquelas geradas desde a extração de recursos e na fabricação de autopeças, na montagem e no descarte dos veículos leves e pesados de passageiros e comerciais;

IV – intensidade de carbono da fonte de energia – ICE: relação entre a emissão de GEE, com base em avaliação do ciclo de vida, computada no processo produtivo do combustível ou da fonte energética e em seu uso, expresso em gramas de dióxido de carbono equivalente por megajoule (gCO₂eq./MJ); e

V – reciclabilidade: percentual em massa de um veículo novo potencialmente passível de ser reutilizada, reciclada ou recuperada energeticamente, combinado com compensação antecipada dos materiais pela reciclagem dos veículos.

6º O Conselho Nacional de Política Energética – CNPE estabelecerá, para fins de apuração do atendimento o requisito de emissão de dióxido de carbono, os valores de ICE e a participação dos combustíveis líquidos ou gasosos ou da energia elétrica.

§ 7º Os fabricantes e os importadores de veículos não poderão ser penalizados pelo não atendimento ao requisito de emissão de dióxido de carbono devido a divergências entre os valores de ICE médio e de participação dos combustíveis líquidos ou gasosos ou da energia elétrica, de que trata o § 6º deste artigo, e aqueles observados de maneira efetiva ao longo do período para o qual as metas foram definidas.



§ 8º Para fins do disposto no inciso III do *caput* deste artigo, o Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular divulgará as informações para o consumidor dos gases de efeito estufa, consideradas as diferentes metas a serem definidas no âmbito do Programa Mover.

§ 9º A importação de veículos e autopeças, por pessoas físicas ou jurídicas, poderá ser realizada diretamente ou indiretamente, por intermédio de uma pessoa jurídica importadora por sua conta e ordem ou por encomenda.

Art. 3º A empresa interessada em obter o ato de registro dos compromissos de que trata o § 2º do art. 2º desta Lei deverá:

I – comprovar que está formalmente autorizada a:

a) realizar, no território nacional, as atividades de prestação de serviços de assistência técnica e de organização de rede de distribuição; e

b) utilizar as marcas do fabricante em relação aos veículos objeto de importação, mediante documento válido no País; e

II – apresentar, até 31 de dezembro de 2026, ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços:

a) registro de inventário de carbono das plantas de origem dos veículos comercializados no País; e

b) registro da pegada de carbono dos veículos comercializados no País, conforme o disposto em regulamento.

Parágrafo único. O descumprimento das metas de que tratam os incisos II e III do *caput* do art. 2º desta Lei ensejará o cancelamento do ato de registro dos compromissos.

Art. 4º Fica dispensada a emissão de ato de registro de compromissos para as importações de veículos realizadas por pessoa física ou jurídica sem vínculo direto com o fabricante.

§ 1º O importador deverá informar ao importador autorizado da marca, quando houver, sobre a entrada dos veículos no País.

§ 2º O importador autorizado da marca fica sujeito à responsabilidade de oferecer aos veículos objetos do *caput* deste artigo, que



sejam do mesmo modelo e versão daqueles comercializados pelo importador autorizado da marca, a mesma garantia de fábrica, bem como a realização de manutenções, “recalls” e revisões periódicas, sem que haja qualquer diferenciação de cobrança ou prazos.

§ 3º Para fins de controle de desembaraço aduaneiro das importações mencionadas no *caput* deste artigo, a verificação física é o procedimento fiscal destinado a obter elementos para confirmar que o veículo é novo.

§ 4º Caso a fiscalização aduaneira julgue necessário, poderá solicitar a assistência técnica para constatação do estado físico da mercadoria na verificação física de que dispõe o § 3º deste artigo.

Art. 5º A importação ou a comercialização dos veículos de que trata o art. 2º desta Lei sem o ato de registro dos compromissos de que trata o § 2º do art. 2º desta Lei, por parte do fabricante ou do importador, acarretará multa compensatória de vinte por cento, incidente sobre a receita decorrente da venda dos veículos.

Parágrafo único. Na hipótese de veículos importados, as multas compensatórias de que trata o *caput* deste artigo incidirão no momento da nacionalização.

Art. 6º O não cumprimento das metas de eficiência energética de que trata o inciso I do *caput* do art. 2º desta Lei ensejará multa compensatória, nos seguintes valores:

I – considerado o ciclo do tanque à roda:

a) R\$ 50,00 (cinquenta reais), para até o primeiro centésimo, inclusive, maior que o consumo energético correspondente à meta de eficiência energética estabelecida, expressa em megajoules por quilômetro;

b) R\$ 90,00 (noventa reais), a partir do primeiro centésimo, exclusive, até o segundo centésimo, inclusive, maior que o consumo energético correspondente à meta de eficiência energética estabelecida, expressa em megajoules por quilômetro;



c) R\$ 270,00 (duzentos e setenta reais), a partir do segundo centésimo, exclusive, até o terceiro centésimo, inclusive, maior que o consumo energético correspondente à meta de eficiência energética estabelecida, expressa em megajoules por quilômetro; e

d) R\$ 360,00 (trezentos e sessenta reais), a partir do terceiro centésimo, exclusive, para cada centésimo maior que o consumo energético correspondente à meta de eficiência energética estabelecida, expressa em megajoules por quilômetro; ou

II – considerado o ciclo do poço à roda:

a) R\$ 70,00 (setenta reais), para até o primeiro grama de dióxido de carbono equivalente por quilômetro, inclusive, maior que a meta de eficiência energética estabelecida;

b) R\$ 125,00 (cento e vinte e cinco reais), a partir do primeiro grama de dióxido de carbono equivalente por quilômetro, exclusive, até o segundo grama de dióxido de carbono equivalente por quilômetro, inclusive, maior que a meta de eficiência energética estabelecida;

c) R\$ 375,00 (trezentos e setenta e cinco reais), a partir do segundo grama de dióxido de carbono equivalente por quilômetro, exclusive, até o terceiro grama de dióxido de carbono equivalente por quilômetro, inclusive, maior que a meta de eficiência energética estabelecida; e

d) R\$ 500,00 (quinhentos reais), a partir do terceiro grama de dióxido de carbono equivalente por quilômetro, exclusive, para cada grama de dióxido de carbono equivalente por quilômetro maior que a meta de eficiência energética estabelecida.

Parágrafo único. O não atendimento às metas de eficiência energética nos ciclos do tanque à roda e do poço à roda ensejará a aplicação somente da multa de maior valor.

Art. 7º O descumprimento da meta de desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção de que trata o inciso IV do *caput* do art. 2º desta Lei ensejará multa compensatória, nos seguintes valores:



I – R\$ 50,00 (cinquenta reais), para até cinco por cento, inclusive, menor que a meta estabelecida;

II – R\$ 90,00 (noventa reais), de cinco por cento, exclusive, até dez por cento, inclusive, menor que a meta estabelecida;

III – R\$ 270,00 (duzentos e setenta reais), de dez por cento, exclusive, até quinze por cento, inclusive, menor que a meta estabelecida; e

IV – R\$ 360,00 (trezentos e sessenta reais), de quinze por cento, exclusive, até vinte por cento, inclusive, menor que a meta estabelecida.

Parágrafo único. Para os percentuais acima de vinte por cento menor que a meta estabelecida, a multa compensatória será de R\$ 360,00 (trezentos e sessenta reais), com acréscimo desse valor a cada cinco pontos percentuais.

Art. 8º Os valores de que tratam os arts. 6º e 7º desta Lei serão multiplicados pelo número de veículos licenciados a partir da data de entrada em vigor do regulamento desta Lei e serão pagos na forma de realização de investimentos, no País, em projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação em programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia, de que trata o art. 27 desta Lei.

§ 1º O somatório das multas compensatórias de que tratam os arts. 6º e 7º desta Lei está limitado a vinte por cento da receita decorrente da venda dos veículos que não cumprirem os requisitos obrigatórios de que trata o art. 2º desta Lei.

§ 2º Na hipótese de veículos importados, o limite de que trata o § 1º deste artigo incidirá sobre o respectivo valor aduaneiro acrescido dos tributos incidentes na nacionalização.

CAPÍTULO III

DA TRIBUTAÇÃO E DOS VEÍCULOS SUSTENTÁVEIS



Art. 9º Com vistas a uma tributação destinada à sustentabilidade da mobilidade e logística do País, o Poder Executivo federal definirá as alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI de acordo com os atributos dos veículos de que trata o art. 2º desta Lei.

§ 1º Para fins do disposto no *caput* deste artigo, será utilizada metodologia de bônus e “malus”, de acordo com as externalidades negativas ou positivas dos veículos.

§ 2º No caso dos veículos que atendam e que não atendam a requisitos específicos, regulamento estabelecerá as alíquotas, que terão, no mínimo, a seguinte diferenciação:

I – dois pontos percentuais em relação ao requisito de eficiência energética, considerado como parâmetro o ciclo do tanque à roda;

II – um ponto percentual em relação ao requisito de desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção; e

III – dois pontos percentuais em relação ao requisito de reciclabilidade, a partir de 1º de janeiro de 2025.

§ 3º Além dos requisitos estabelecidos no art. 2º desta Lei, serão também considerados na tributação de que trata o *caput* deste artigo os seguintes atributos dos produtos:

I – fonte de energia e tecnologia de propulsão;

II – potência do veículo;

III – pegada de carbono do produto, na forma do disposto no § 4º do art. 2º deste artigo; e

IV – emissão de Nox e particulados.

§ 4º A diferenciação de alíquotas de que trata o § 2º deste artigo poderá ser progressiva ao longo do tempo.

§ 5º Até 31 de dezembro de 2026, os veículos híbridos equipados com motor que utilize exclusivamente etanol, ou motor que utilize, alternativa ou simultaneamente, gasolina e etanol (“flexible fuel engine”), terão diferenciação de alíquota de até três pontos percentuais em relação aos



veículos convencionais, de classe e categoria similares, equipados com esse mesmo tipo de motor, nos termos do disposto em regulamento.

§ 6º Ato do Poder Executivo federal poderá definir outros requisitos, observadas as diretrizes estabelecidas no § 2º do art. 1º desta Lei.

§ 7º O disposto neste artigo aplica-se aos automóveis e veículos comerciais leves.

§ 8º Para fins do disposto neste artigo, será concedido tratamento isonômico aos bens nacionais e importados.

§ 9º A regulamentação prevista neste artigo não prescindirá da avaliação do impacto fiscal e da comprovação da sua adequação orçamentária e financeira, conforme as regras fiscais aplicáveis.

§ 10. Os caminhões equipados com motor que utilize gás natural e a sua armazenagem seja, alternativa ou simultaneamente, gás natural comprimido – GNC, gás natural liquefeito – GNL, hidrogênio ou biometano, terão diferenciação de alíquota de até cinco pontos percentuais em relação aos caminhões convencionais, nos termos do regulamento.

Art. 10. A partir de 1º de janeiro de 2027, por meio de metodologia de bônus e “malus” definida em ato do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, as externalidades negativas e positivas dos veículos serão quantificadas e poderão ser compensadas, em caso de resultado negativo, sob a forma de projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação e de programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia, de que trata o art. 27 desta Lei.

Parágrafo único. O ato de que trata o *caput* deste artigo observará, na definição da quantificação das externalidades negativas e positivas, o limite máximo de vinte e cinco por cento incidente sobre a receita decorrente da venda dos veículos.

Art. 11. As empresas com ato de registro dos compromissos de que trata o § 2º do art. 2º desta Lei poderão requerer ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços registro de versão



sustentável de cada marca e modelo, que atenda a critérios de sustentabilidade ambiental, social e econômica.

§ 1º Será considerado sustentável o automóvel ou veículo comercial leve que atender aos critérios específicos relativos a:

I – emissão de dióxido de carbono (eficiência energético-ambiental), considerado o ciclo do poço à roda;

II – reciclabilidade veicular;

III – realização de etapas fabris no País; e

IV – categoria do veículo.

§ 2º Para ser caracterizado como sustentável, o veículo deverá se enquadrar nos índices de cada um dos critérios previstos no § 1º deste artigo, conforme previsto em ato do Poder Executivo federal.

§ 3º Os veículos sustentáveis de que trata este artigo poderão ter alíquota específica de IPI, nos termos do disposto em regulamento.

CAPÍTULO IV

DO REGIME DE INCENTIVOS À REALIZAÇÃO DE ATIVIDADES DE PESQUISA E DESENVOLVIMENTO E DE PRODUÇÃO TECNOLÓGICA

Seção I

Das diretrizes e das modalidades de habilitação

Art. 12. Fica instituído regime de incentivos à realização de atividades de pesquisa e desenvolvimento e de produção tecnológica para as indústrias de mobilidade e logística.

Art. 13. Poderão habilitar-se ao regime de que trata o art. 12 desta Lei as empresas que:

I – produzam, no País, os produtos automotivos abrangidos pelo Acordo de Complementação Econômica nº 14, firmado pela República



Federativa do Brasil e pela República Argentina, e seus Protocolos Adicionais, os sistemas e as soluções estratégicas para mobilidade e logística, e seus insumos, matérias-primas e componentes;

II – tenham projeto de desenvolvimento e produção tecnológica aprovado para a produção, no País, de novos produtos ou de novos modelos de produtos existentes a que se refere o inciso I do *caput* deste artigo, conforme o disposto em ato do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços; ou

III – desenvolvam, no País, serviços de pesquisa, desenvolvimento, inovação ou engenharia destinados à cadeia automotiva, com integração às cadeias globais de valor.

§ 1º As empresas de que trata o *caput* deste artigo deverão:

I – ser tributadas pelo regime de lucro real;

II – possuir centro de custo de pesquisa e desenvolvimento; e

III – estar em situação regular quanto aos tributos federais.

§ 2º A habilitação ao regime de incentivos à realização de atividades de pesquisa e desenvolvimento:

I – será concedida por meio de ato do Secretário de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, com a comprovação anual do atendimento aos compromissos assumidos; e

II – discriminará a modalidade de habilitação da empresa dentre aquelas previstas no *caput* deste artigo e as modalidades de projeto de desenvolvimento e produção tecnológica, conforme o disposto em ato do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

§ 3º Ato do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços relacionará os sistemas e as soluções estratégicas para mobilidade e logística de que trata o inciso I do *caput* deste artigo.

§ 4º Para fins do disposto no inciso II do *caput* deste artigo:

I – poderão ser habilitados, também, projetos de:



a) realocização de unidades industriais, linhas de produção ou células de produção, conforme procedimentos de importação de bens usados, para a produção de produtos automotivos, incluídos equipamentos e aparelhos para controle da qualidade do processo fabril e para realização de pesquisa e desenvolvimento;

b) instalação de unidades destinadas à reciclagem ou à economia circular na cadeia automotiva; ou

c) instalação de unidades destinadas à infraestrutura de postos de abastecimento de Gás Natural Liquefeito (GNL) e outras fontes energéticas alternativas de baixa emissão de carbono.

II – o projeto de desenvolvimento e produção tecnológica deverá compreender investimentos em ativos fixos e em pesquisa e desenvolvimento;

III – deverá ser solicitada habilitação específica para cada fábrica, planta industrial ou linha de produção que a empresa pretenda instalar, e cada habilitação poderá ser prorrogada somente uma vez, desde que cumprido o cronograma do projeto de instalação; e

IV – a idade máxima dos bens usados de que trata a alínea “a” do inciso I deste parágrafo não poderá exceder a 10 (dez) anos, contados da data de fabricação, devidamente comprovada pelo respectivo fabricante, em documento apresentado no processo de importação.

§ 5º Encerrado o prazo de que trata o art. 30 desta Lei e observado o disposto no art. 32 desta Lei, todas as habilitações vigentes serão consideradas canceladas e cessarão seus efeitos.

§ 6º Ato do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços estabelecerá termos, limites e condições para a habilitação ao regime de que trata o art. 12 desta Lei.

Seção II

Dos requisitos para a habilitação



Art. 14. Para fins de habilitação ao regime de que trata o art. 12 desta Lei, ato do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços estabelecerá requisitos relativos a dispêndios mínimos com pesquisa e desenvolvimento tecnológico no País.

§ 1º Os dispêndios de que trata o *caput* deste artigo poderão ser realizados sob a forma de aportes no FNDIT, conforme disposto em regulamento do Poder Executivo federal.

§ 2º O aporte de que trata o § 1º deste artigo, conforme o disposto em regulamento do Poder Executivo federal, desonera as empresas beneficiárias da responsabilidade quanto à sua efetiva e adequada utilização.

§ 3º Nas hipóteses de glosa ou de necessidade de complementação residual de dispêndios em pesquisa e desenvolvimento tecnológico de que trata o *caput* deste artigo, a empresa poderá cumprir o compromisso por meio de aporte no FNDIT.

§ 4º O cumprimento dos requisitos de que trata este artigo será comprovado perante o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, que definirá os termos e os prazos de comprovação.

§ 5º O Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços encaminhará à Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda os resultados das auditorias relativas ao cumprimento dos requisitos de habilitação ao regime de que trata o art. 12 desta Lei.

Seção III

Dos incentivos

Art. 15. A pessoa jurídica habilitada no regime de que trata o art. 12 desta Lei, que atender aos requisitos de que trata esta Seção, poderá usufruir de créditos financeiros relativos a:



I – dispêndios em pesquisa e desenvolvimento realizados no País; e

II – investimentos em produção tecnológica realizados no País.

§ 1º Para fruição dos créditos financeiros de que trata esta Lei, a pessoa jurídica interessada deverá:

I – estar habilitada na forma da Seção I e II deste Capítulo;

II – obter autorização prévia para o respectivo projeto perante o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, nos termos, nos limites e nas condições por este estabelecidos; e

III – respeitar o cronograma físico-financeiro do projeto, conforme aprovado pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

§ 2º Os créditos financeiros de que trata esta Lei serão limitados aos seguintes valores globais para cada ano-calendário:

I – 2024: R\$ 3.500.000.000,00 (três bilhões e quinhentos milhões de reais);

II – 2025: R\$ 3.800.000,00 (três bilhões e oitocentos milhões de reais);

III – 2026: R\$ 3.900.000,00 (três bilhões e novecentos milhões de reais);

IV – 2027: R\$ 4.000.000,00 (quatro bilhões de reais); e

V – 2028: R\$ 4.100.000,00 (quatro bilhões e cem milhões de reais).

§ 3º Poderão ser autorizados créditos financeiros para utilização nos anos-calendário subsequentes, com vistas a contemplar os projetos plurianuais, respeitados os limites anuais previstos no § 2º deste artigo e o prazo de que trata o art. 30 desta Lei.

§ 4º Os valores de que trata o § 2º deste artigo deverão ser previstos no Projeto de Lei Orçamentária Anual encaminhado pelo Poder Executivo federal ao Congresso Nacional.



Art. 16. O crédito financeiro relativo aos dispêndios em pesquisa e desenvolvimento de que trata o art. 15 desta Lei:

I – corresponderá a cinquenta por cento dos dispêndios realizados; e

II – estará limitado a cinco por cento da receita bruta total de venda de bens e serviços do segundo mês-calendário anterior ao mês de apuração do crédito, excluídos os impostos e as contribuições incidentes sobre a venda.

§ 1º O valor dos dispêndios a que se refere o *caput* deste artigo que não puderem ser utilizados em razão do limite estabelecido no inciso II do *caput* deste artigo poderá ser utilizado nos meses subsequentes, sem prejuízo da observância aos referidos limites.

§ 2º O cálculo do crédito financeiro pode ser realizado e ajustado em períodos cumulativos, abatendo-se eventuais créditos financeiros cujo ressarcimento ou compensação já tenha sido solicitado.

§ 3º Na hipótese de os dispêndios a que se refere o *caput* deste artigo não atingirem o mínimo em determinado ano-calendário, a empresa habilitada poderá:

I – aplicar o valor residual cumulativamente com o valor do dispêndio mínimo para o ano-calendário imediatamente posterior; ou

II – utilizar eventual excesso de dispêndio realizado nos dois anos-calendário imediatamente anteriores, a partir do início da vigência da habilitação.

§ 4º O benefício de que trata este artigo não incidirá sobre os seguintes percentuais de dispêndios em pesquisa e desenvolvimento:

I – para automóveis e veículos comerciais leves: seis décimos por cento da receita bruta total de venda de bens e serviços, excluídos os impostos e as contribuições incidentes sobre a venda;

II – para caminhões e ônibus: três décimos por cento da receita bruta total de venda de bens e serviços, excluídos os impostos e as contribuições incidentes sobre a venda; e



III – para autopeças e sistemas automotivos: três décimos por centos da receita bruta total de venda de bens e serviços, excluídos os impostos e as contribuições incidentes sobre a venda.

§ 5º A fruição dos créditos previstos neste artigo sujeita-se aos limites e às condições previstos no art. 15 desta Lei.

Art. 17. Os créditos financeiros de que trata esta Lei corresponderão a crédito da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido – CSLL.

§ 1º O valor dos créditos financeiros apurados nos termos do disposto nesta Lei será reconhecido no resultado operacional.

§ 2º Os créditos financeiros apurados nos termos do disposto nesta Lei poderão ser objeto de:

I – compensação com débitos próprios, vencidos ou vencidos, relativos a tributos administrados pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda, observada a legislação específica; ou

II – ressarcimento em dinheiro.

§ 3º Na hipótese de o crédito financeiro não ter sido objeto de compensação, a Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda efetuará o seu ressarcimento no quadragésimo oitavo mês, contado da data do pedido.

Art. 18. Para as empresas habilitadas nos termos do disposto no inciso I do *caput* do art. 13 desta Lei, o crédito financeiro de que trata o art. 16 desta Lei poderá ser acrescido cumulativamente pelos seguintes indicadores, conforme previsto em ato do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços:

I – realização pela empresa, no País, de atividades fabris e de infraestrutura de engenharia, diretamente ou por terceiros;

II – diversificação de mercados dos produtos e serviços desenvolvidos ou produzidos no País, com integração às cadeias globais de valor; e

III – produção no País de:



a) tecnologias de propulsão avançadas e sustentáveis, inclusive seus sistemas auxiliares;

b) veículos com tecnologias de propulsão avançadas e sustentáveis ou equipamentos de abastecimento ou recarga dessas tecnologias de propulsão avançadas e sustentáveis; ou

c) sistemas eletrônicos embarcados em veículos que possibilitem a tomada de decisões complexas, de forma independente da atuação humana.

§ 1º Para fins do disposto nos incisos I e II do *caput* deste artigo, a soma dos créditos adicionais não poderá exceder o valor de vinte pontos percentuais e deverão ser ponderados segundo os pesos definidos na metodologia.

§ 2º Em cumprimento ao disposto no § 1º deste artigo, o crédito financeiro de que trata o art. 16 desta Lei será acrescido de até vinte pontos percentuais e estará limitado a sete por cento da receita bruta total de venda de bens e serviços do segundo mês-calendário anterior ao mês de apuração do crédito, excluídos os impostos e as contribuições incidentes sobre a venda.

§ 3º Para fins do disposto no inciso III do *caput* deste artigo, o crédito adicional não poderá exceder o valor de duzentos e cinquenta pontos percentuais e deverá ser ponderado pela maturidade tecnológica da manufatura para o desenvolvimento ou a produção no País.

§ 4º Em cumprimento ao disposto no § 3º deste artigo, o crédito financeiro de que trata o art. 16 desta Lei será acrescido de até duzentos e cinquenta pontos percentuais e estará limitado a treze por cento da receita bruta total decorrente da venda dos produtos de que trata o inciso III do *caput* deste artigo do segundo mês-calendário anterior ao mês de apuração do crédito, excluídos os impostos e as contribuições incidentes sobre a venda.

§ 5º No caso das empresas habilitadas que realizem, no País, desenvolvimento e gestão global de tecnologia e de marca própria de veículo ou de autopeça, o limite de que trata o § 4º deste artigo será de dezesseis por cento da receita bruta total decorrente da venda dos produtos de que trata o inciso III do *caput* deste artigo do segundo mês-calendário anterior ao mês de



apuração do crédito, excluídos os impostos e as contribuições incidentes sobre a venda.

§ 6º Os créditos adicionais apresentados nos §§ 1º e 3º deste artigo poderão ser utilizados cumulativamente para o atingimento dos limites de que tratam os §§ 4º e 5º deste artigo.

§ 7º A escala MRL (“Manufacturing Readiness Levels”) é adotada para designar os níveis de maturidade de um processo de produção (ativo intangível), de modo a indicar o quão pronto se encontra um processo em sua escala de desenvolvimento, conforme detalhado em ato do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

§ 8º As empresas habilitadas nos termos do disposto nos incisos II e III do *caput* do art. 13 desta Lei poderão ter o crédito financeiro acrescido em até vinte pontos percentuais, de acordo com o volume de investimentos realizados no País, conforme previsto em ato do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

§ 9º A aplicação do disposto neste artigo sujeita-se aos limites e às condições previstos no art. 15 desta Lei.

Art. 19. A pessoa jurídica habilitada nos termos do disposto no inciso II do *caput* do art. 13 desta Lei, que tenha projeto para desenvolvimento e produção dos produtos de que trata o inciso III do *caput* do art. 18 desta Lei, além dos demais benefícios de que trata este Capítulo, fará jus a crédito financeiro em contrapartida aos investimentos em ativos fixos e em pesquisa e desenvolvimento, inclusive engenharia automotiva.

§ 1º O crédito financeiro de que trata o *caput* deste artigo:

I – corresponderá aos seguintes percentuais, aplicados sobre os investimentos em ativos fixos e em pesquisa e desenvolvimento, inclusive engenharia automotiva:

a) doze inteiros e cinco décimos por cento dos investimentos para produção de veículos automotores; e



b) vinte e cinco por cento dos investimentos para a produção de autopeças ou sistemas e soluções estratégicas, conforme o disposto em regulamento; e

II – está condicionado, em conformidade com os termos e as condições estabelecidas em regulamento:

a) à aprovação prévia do projeto de investimento e produção tecnológica de que trata o *caput* deste artigo;

b) ao cumprimento do cronograma físico-financeiro e de produção constante do projeto de desenvolvimento e produção tecnológica; e

c) ao alcance dos indicadores de que tratam os incisos I e II do *caput* do art. 18 desta Lei.

§ 2º A aplicação do disposto neste artigo sujeita-se aos limites e às condições previstos no art. 15 desta Lei.

Art. 20. As empresas habilitadas nos termos do disposto na alínea “a” do inciso I do § 4º do art. 13 desta Lei, além dos demais benefícios de que trata este Capítulo, poderão apurar crédito financeiro correspondente ao:

I – Imposto de Importação incidente na importação de unidades industriais, linhas de produção ou células de produção, bem como equipamentos e aparelhos para controle da qualidade do processo fabril e para realização de pesquisa e desenvolvimento, que não tenham similar de produção nacional; e

II – Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas – IRPJ e CSLL incidentes sobre o lucro tributável da parcela correspondente à exportação de produtos industrializados no âmbito do projeto de desenvolvimento e produção tecnológica.

Parágrafo único. A fruição dos créditos previstos neste artigo sujeita-se aos limites e às condições previstos no art. 15 desta Lei.

Art. 21. Os benefícios fiscais de que trata esta Lei:



I – não são cumulativos com os benefícios previstos nos arts. 1º a 26 da Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018, e no Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967; e

II – observado o parágrafo único deste artigo, não excluem os benefícios previstos na Lei nº 8.248, de 23 de outubro de 1991, no art. 11-C da Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, no art. 1º da Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, no regime especial de tributação de que trata o art. 56 da Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001, na Lei nº 11.196, de 21 de novembro de 2005, e na Lei nº 11.484, de 31 de maio de 2007.

Parágrafo único. Os projetos de pesquisa e desenvolvimento realizados como contrapartida aos benefícios da Lei nº 8.248, de 1991, do art. 11-C da Lei nº 9.440, de 1997, do art. 1º da Lei nº 9.826, de 1999, e da Lei nº 11.484, de 2007, não podem ser beneficiados no âmbito do regime de que trata o art. 12 desta Lei.

Seção IV

Do acompanhamento

Art. 22. Fica instituído o Grupo de Acompanhamento do Programa Mover, composto por representantes do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, do Ministério da Fazenda e do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação, com o objetivo de definir os critérios para monitoramento dos impactos do Programa Mover, conforme o disposto em ato do Ministro de Estado do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

§ 1º O Grupo de Acompanhamento deverá divulgar, anualmente, relatório com os resultados econômicos e técnicos oriundos da aplicação do Programa Mover no ano anterior.

§ 2º O relatório de que trata o § 1º deste artigo:



I – será elaborado pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, sob a supervisão do Grupo de Acompanhamento; e

II – deverá conter os impactos decorrentes dos dispêndios beneficiados pelo Programa Mover na produção, no emprego, nos investimentos, na inovação e na agregação de valor do setor automobilístico.

§ 3º O Grupo de Acompanhamento poderá contar com o apoio de comitê técnico consultivo formado por representantes do setor empresarial, dos trabalhadores da indústria automotiva e da comunidade científica.

§ 4º Ficam criados o Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade Verde e o Conselho Gestor do Observatório, constituído por representantes do Governo, do setor empresarial, dos trabalhadores e da comunidade científica, responsável, entre outras atribuições, por acompanhar o impacto do Programa Mover no setor e na sociedade, conforme o disposto em ato do Ministro de Estado do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

Seção V

Dos efeitos do descumprimento da legislação

Art. 23. O descumprimento de requisitos, de compromissos, de condições e de obrigações acessórias poderá acarretar as seguintes penalidades:

I – cancelamento da habilitação com efeitos retroativos; ou

II – suspensão da habilitação.

Art. 24. O cancelamento da habilitação:

I – poderá ser aplicado nas hipóteses de:

a) descumprimento do requisito de que trata o art. 14 desta Lei;

ou

b) não realização do projeto de desenvolvimento e produção tecnológica de que trata o inciso II do *caput* do art. 13 desta Lei; e



II – implicará o recolhimento do valor equivalente aos créditos financeiros ressarcidos, compensados ou o estorno dos referidos créditos financeiros formados em virtude do benefício até o último dia útil do mês seguinte ao cancelamento da habilitação.

§ 1º Na hipótese de a empresa possuir mais de uma habilitação ao regime de que trata o art. 12 desta Lei, o cancelamento de uma delas não afetará as demais.

§ 2º O recolhimento do valor de que trata o inciso II do *caput* deste artigo retroagirá ao início do ano-calendário em que ocorrer o fato que deu causa ao cancelamento da habilitação.

Art. 25. A suspensão da habilitação poderá ser aplicada nas hipóteses de:

I – verificação de não atendimento, pela empresa habilitada, da condição de que trata o inciso III do § 1º do art. 13 desta Lei; ou

II – descumprimento, por mais de três meses consecutivos, de obrigação acessória relativa ao Programa Mover prevista nesta Lei, em seu regulamento ou em normas complementares.

Parágrafo único. Ficará suspenso o usufruto dos benefícios de que trata esta Lei enquanto não forem sanados os motivos que deram causa à suspensão da habilitação.

CAPÍTULO V

DO REGIME DE AUTOPEÇAS NÃO PRODUZIDAS

Art. 26. O regime de autopeças não produzidas, de que trata o art. 6º do Acordo sobre a Política Automotiva Comum entre a República Argentina e a República Federativa do Brasil, anexo ao Trigésimo Oitavo Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica nº 14, para importação das partes, peças, componentes, conjuntos e subconjuntos, acabados e semiacabados, e pneumáticos, sem capacidade de produção



nacional equivalente, todos novos, destinados à produção de produtos automotivos, deverá obedecer ao disposto neste Capítulo.

§ 1º A Câmara de Comércio Exterior aprovará a relação de autopeças não produzidas no Mercado Comum do Sul – Mercosul, contempladas no Acordo sobre a Política Automotiva Comum entre a República Argentina e a República Federativa do Brasil, anexo ao Trigésimo Oitavo Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica nº 14, por classificação fiscal na Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM.

§ 2º As empresas importadoras ficam autorizadas a aderir, facultativamente, ao regime mencionado no *caput* deste artigo.

§ 3º As empresas importadoras que não aderirem ao regime mencionado no *caput* deste artigo ficam obrigadas ao recolhimento normal do Imposto de Importação do bem.

§ 4º O Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços estabelecerá os termos, os limites e as condições para a habilitação no regime previsto no *caput* deste artigo.

§ 5º As empresas habilitadas na data de publicação desta Lei no regime de autopeças não produzidas, de que trata o art. 6º do Acordo sobre a Política Automotiva Comum entre a República Argentina e a República Federativa do Brasil, anexo ao Trigésimo Oitavo Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica nº 14, terão cento e vinte dias, contados da data de entrada em vigor desta Lei, para requerer nova habilitação nos termos do disposto no § 4º deste artigo.

Art. 27. A habilitação prevista no art. 26 desta Lei fica condicionada à realização de investimentos no País, pela empresa interessada, correspondentes a dois por cento do valor aduaneiro em projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação em programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia aderentes às diretrizes previstas no § 2º do art. 1º desta Lei, conforme o disposto em regulamento do Poder Executivo federal, em parceria com:

I – Instituição Científica, Tecnológica e de Inovação – ICT;



II – entidades brasileiras de ensino, oficiais ou reconhecidas pelo Poder Público;

III – empresas públicas dotadas de personalidade jurídica de direito privado que mantenham fundos de investimento destinados a empresas de base tecnológica, com foco no desenvolvimento e na sustentabilidade industrial e tecnológica para a mobilidade e logística; ou

IV – organizações sociais, qualificadas conforme o disposto na Lei nº 9.637, de 15 de maio de 1998, ou serviços sociais autônomos, que mantenham contrato de gestão com o Governo federal e que promovam e incentivem a realização de projetos de pesquisa aplicada, desenvolvimento e inovação para o setor automotivo e sua cadeia.

Parágrafo único. Para fins de controle e gerenciamento da adequação da aplicação do valor previsto no *caput* deste artigo, o Poder Executivo federal poderá prever a obrigatoriedade de centralização dos aportes em fundo privado, conforme o disposto em regulamento.

Art. 28. A empresa habilitada no regime previsto no art. 26 desta Lei deverá comprovar anualmente a realização dos aportes de que trata o art. 27 desta Lei, conforme o disposto em regulamento do Poder Executivo federal.

§ 1º Aplica-se multa sancionatória de trinta por cento sobre a diferença entre o valor do aporte de que trata o *caput* do art. 27 desta Lei e o valor efetivamente realizado.

§ 2º Fica dispensada a aplicação da multa de que trata o § 1º deste artigo na hipótese de pagamento espontâneo, desde que efetuado até o segundo mês subsequente ao aporte a menor e em parcela única, devendo este valor ser acrescido de juros e multa de mora.

§ 3º Após o início do processo administrativo fiscalizatório, o valor da multa de que trata o § 1º deste artigo fica reduzido em cinquenta por cento caso o beneficiário realize o pagamento do valor devido notificado, incluídos juros e multa de mora, até o vigésimo dia subsequente à data de recebimento do termo de início de fiscalização.



§ 4º A partir do vigésimo primeiro dia, contado do recebimento do termo de início de fiscalização, encerra-se a possibilidade de pagamento na forma prevista no § 3º deste artigo e o beneficiário fica sujeito à multa sancionatória prevista no § 1º deste artigo, sobre a qual passam a incidir juros e multa de mora, sem prejuízo do encaminhamento para inscrição em dívida ativa da União.

§ 5º Os valores devidos em atraso serão acrescidos de multa de mora, calculada à taxa de trinta e três centésimos por cento por dia de atraso, limitada a vinte por cento.

§ 6º A multa de que trata o § 5º deste artigo será calculada a partir do primeiro dia útil subsequente ao do vencimento do prazo previsto para a realização do aporte até o dia em que ocorrer o seu pagamento.

§ 7º Sobre os valores devidos em atraso incidirão juros de mora calculados à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia – Selic, para títulos federais, acumulada mensalmente, a partir do primeiro dia do mês subsequente ao do vencimento do prazo até o último dia do mês anterior ao do recolhimento, e de um por cento no mês de recolhimento.

CAPÍTULO VI

DO FUNDO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL E TECNOLÓGICO

Art. 29. Fica o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES autorizado a instituir o FNDIT, com a finalidade de captar recursos oriundos de políticas industriais para a utilização em apoio financeiro aos programas e aos projetos prioritários de desenvolvimento industrial, científico e tecnológico.

§ 1º O FNDIT será formado por recursos oriundos:

I – da obrigação de que trata o art. 27 desta Lei;



II – da realização de dispêndios em pesquisa e desenvolvimento tecnológico, nos termos do disposto no § 1º do art. 14 desta Lei;

III – de glosa ou de necessidade de complementação residual dos dispêndios em pesquisa e desenvolvimento tecnológico, nos termos do disposto no § 3º do art. 14 desta Lei;

IV – do rendimento de aplicações do próprio fundo;

V – da remuneração e retorno de operações com recursos do fundo; e

VI – de outras fontes cuja possibilidade de destinação ao FNDIT esteja prevista em legislação específica.

§ 2º O FNDIT terá natureza privada e consistirá em conta contábil específica mantida pelo BNDES, que promoverá a gestão e administração dos recursos do Fundo.

§ 3º A gestão e a destinação de recursos do FNDIT observarão o disposto em ato do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

§ 4º Fica criado o Conselho Diretor do FNDIT, órgão colegiado no âmbito do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, cuja composição e cujas competências serão estabelecidas em ato do Poder Executivo federal.

§ 5º Outras fontes de recursos do FNDIT serão definidas nas normas de políticas industriais que prevejam mecanismos de depósitos de recursos para desenvolvimento industrial, científico e tecnológico.

§ 6º Na hipótese de o FNDIT não estar em funcionamento, o aporte dos recursos a que se refere o § 1º deste artigo deverá ser realizado diretamente em contas específicas das instituições coordenadoras dos programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para as indústrias de mobilidade e logística.

§ 7º O risco das operações realizadas com recursos do FNDIT será integralmente suportado pelo fundo.



§ 8º O FNDIT não se caracteriza como fundo de investimentos, nem se vincula diretamente ao sistema financeiro e bancário nacional.

§ 9º Os recursos recebidos pelo FNDIT são isentos de Imposto de Renda das Pessoas Jurídicas e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido, inclusive no que se refere aos ganhos líquidos mensais e à retenção na fonte sobre os rendimentos de aplicação financeira de renda fixa e de renda variável.

§ 10. Ficam reduzidas a 0 (zero) as alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social incidentes sobre receitas e ganhos líquidos do FNDIT.

§ 11. Os recursos recebidos pelo BNDES na qualidade de Instituição Coordenadora para Programa Prioritário de apoio ao desenvolvimento industrial, científico e tecnológico para as indústrias de mobilidade e logística, no âmbito da Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018, poderão ser transferidos ao FNDIT.

Art. 30. As empresas que possuem obrigações de investimento em pesquisa, desenvolvimento tecnológico e inovação decorrentes de outorgas ou de delegações firmadas por agências reguladoras ficam autorizadas a cumprir seus compromissos por meio de destinação dos correspondentes recursos ao FNDIT.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 31. Os incentivos previstos nos arts. 15 a 20 desta Lei terão prazo de vigência de cinco anos, na forma do disposto no art. 143 da Lei nº 14.436, de 9 de agosto de 2022.

Art. 32. O art. 1º do Decreto-Lei nº 1.804, de 3 de setembro de 1980, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art.

1º



.....
.
§ 2º A tributação simplificada poderá efetuar-se pela classificação genérica dos bens em um ou mais grupos, aplicando-se alíquotas constantes ou progressivas em função do valor das remessas, não superiores a 400% (quatrocentos por cento) e não inferiores às alíquotas da tabela progressiva apresentada no § 2º-A deste artigo, bem como limitadas ao valor máximo de US\$ 3.000,00.

§ 2º-A O imposto de importação do regime de tributação simplificada de que dispõe o art. 1º deste Decreto-Lei será calculado conforme as alíquotas e a parcela a deduzir da seguinte tabela progressiva:

De (US\$)	Até (US\$)	Alíquota	Parcela a Deduzir do II (US\$)
0	50,00	20,0%	-
50,01	3.000,00	60,0%	US\$ 20,00

.....” (NR)

Art. 33. Ficam revogados:

I – os arts. 1º a 29 da Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018;

II – o inciso II do art. 2º do Decreto-Lei nº 1.804, de 3 de setembro de 1980.

Art. 34. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação e produzirá efeitos:

I – em 1º de abril de 2024, quanto aos arts. 9º a 11; e

II – na data de sua publicação, quanto aos demais dispositivos.

Sala das Sessões, em de de 2024.

Deputado ÁTILA LIRA
Relator



2024-7872

