

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, vincendos 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

