



REDAÇÃO FINAL  
PROJETO DE LEI N° 914-A DE 2024

Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação (Programa Mover); estabelece a política de conteúdo local; altera o Decreto-Lei nº 1.804, de 3 de setembro de 1980; e revoga dispositivos da Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I  
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação (Programa Mover) e estabelece a política de conteúdo local para as atividades de exploração e produção de petróleo, gás natural e outros hidrocarbonetos fluidos, aplicável ao regime de concessão, de que trata a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, e ao regime de partilha de produção, de que trata a Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010, com 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;

IV - Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT); e

V - conteúdo local para bens e serviços.





§ 1º O Programa Mover deve seguir 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 a finalidade 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 inovador de automóveis, de caminhões e de seus implementos rodoviários, de ônibus, de chassis com motor, de máquinas autopropulsadas e de autopeças.

§ 2º São diretrizes do Programa Mover:

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;



\* CD249150588000\*



\* CD249150588000\*

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 sob os 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 - reciclagem 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 previstos no *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 eximirá 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 na Secretaria Nacional de Trânsito do Ministério dos Transportes; e

II - da Licença para Uso da Configuração de Veículo ou Motor (LCVM), obtida no 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 do 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: análise de ciclo de vida que considera as emissões de gases de efeito estufa associadas à operação de veículos leves e pesados dentro de um ciclo de uso padronizado;

II - ciclo do poço à roda: ciclo de vida que considera as emissões de gases de efeito estufa que se originam desde a fase de extração de recursos naturais, passa pela produção e pela distribuição da fonte energética, até



\* CD249150588000\*



seu uso em veículos leves e pesados de passageiros e comerciais;

III - ciclo do berço ao túmulo: ciclo de vida que considera as emissões de gases de efeito estufa 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 gases de efeito estufa, com base em avaliação do ciclo de vida, computada no processo produtivo do combustível ou da fonte energética e em seu uso, expressa em gramas de dióxido de carbono equivalente por megajoule (gCO<sub>2</sub>eq/MJ); e

V - reciclagem: 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 Para fins de apuração do atendimento ao requisito de emissão de dióxido de carbono, o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) estabelecerá 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 §



\* CD249150588000\*



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 direta 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.



\* C D 2 4 9 1 5 0 5 8 8 0 0 0



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 dos 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 ficará sujeito à responsabilidade de oferecer aos veículos de que trata o *caput* deste artigo, que sejam do mesmo modelo e versão daqueles comercializados pelo importador autorizado da marca, a mesma garantia de fábrica, bem como de realizar manutenções, *recalls* e revisões periódicas, sem que haja qualquer diferenciação de cobrança ou prazos.

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

§ 4º A fiscalização aduaneira, caso considere necessário, poderá solicitar a assistência técnica para constatação do estado físico da mercadoria na verificação física de que trata 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 referido artigo, por parte do fabricante ou do importador, acarretarão



\* CD249150588000\*



multa compensatória de 20% (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:



\* CD249150588000\*



\* C D 2 4 9 1 5 0 5 8 8 0 0

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 5% (cinco por cento), inclusive, menor que a meta estabelecida;





II - R\$ 90,00 (noventa reais), de 5% (cinco por cento), exclusive, até 10% (dez por cento), inclusive, menor que a meta estabelecida;

III - R\$ 270,00 (duzentos e setenta reais), de 10% (dez por cento), exclusive, até 15% (quinze por cento), inclusive, menor que a meta estabelecida; e

IV - R\$ 360,00 (trezentos e sessenta reais), de 15% (quinze por cento), exclusive, até 20% (vinte por cento), inclusive, menor que a meta estabelecida.

Parágrafo único. Para os percentuais acima de 20% (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 5 (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. 33 desta Lei.

§ 1º O somatório das multas compensatórias de que tratam os arts. 6º e 7º desta Lei estará limitado a 20% (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



\* CD249150588000\*



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 a requisitos específicos, regulamento estabelecerá as alíquotas, que terão, no mínimo, a seguinte diferenciação:

I - 2 (dois) pontos percentuais em relação ao requisito de eficiência energética, considerado como parâmetro o ciclo do tanque à roda;

II - 1 (um) ponto percentual em relação ao requisito de desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção; e

III - 2 (dois) pontos percentuais em relação ao requisito de reciclagem, 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:



\* CD249150588000



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 óxidos de nitrogênio (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 3 (três) pontos percentuais em relação aos veículos convencionais, de classe e categoria similares, equipados com esse mesmo tipo de motor, nos termos de 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 aplicar-se-á 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 de sua adequação orçamentária e financeira, conforme as regras fiscais aplicáveis.



\* C D 2 4 9 1 5 0 5 8 8 0 0



§ 10. Os caminhões equipados com motor que utilize gás natural armazenado como, alternativa ou simultaneamente, Gás Natural Comprimido (GNC), Gás Natural Liquefeito (GNL), hidrogênio ou biometano terão diferenciação de alíquota de até 5 (cinco) pontos percentuais em relação aos caminhões convencionais, nos termos de 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. 33 desta Lei.

Parágrafo único. Na definição da quantificação das externalidades negativas e positivas, o ato previsto no *caput* deste artigo observará o limite máximo de 25% (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 - reciclagem veicular;

III - realização de etapas fabris no País; e

IV - categoria do veículo.

§ 2º Para ser caracterizado como sustentável, o veículo deverá enquadrar-se 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 de regulamento.

#### CAPÍTULO IV DA TRIBUTAÇÃO PARA VEÍCULOS DE PROPULSÃO HUMANA

Art. 12. Fica estabelecido regime especial de incentivo à mobilidade verde, com foco na produção e no uso de bicicletas com e sem câmbio e de bicicletas elétricas visando à redução gradativa do IPI para as empresas que atendam ao Processo Produtivo Básico (PPB).

§ 1º A redução gradual do IPI tem por objetivo incentivar a produção nacional de bicicletas, promovendo o desenvolvimento da indústria local, fomentando a economia do setor e promovendo uso de mobilidade sustentável com vistas ao alcance da neutralidade de emissões de carbono.



\* C D 2 4 9 1 5 0 5 8 0 0 0 \*



§ 2º As empresas fabricantes de bicicletas com e sem câmbio e de bicicletas elétricas que atenderem aos requisitos do PPB terão direito a uma redução progressiva do IPI.

§ 3º A produção de bicicletas com e sem câmbio e de bicicletas elétricas no âmbito do Mover seguirá as diretrizes estabelecidas pelo PPB, conforme determinado na Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEEXEC/MCTI nº 35, de 16 de julho de 2020 e na Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15 de junho de 2011, respectivamente.

Art. 13. Fica estabelecida a redução progressiva no IPI, podendo somar 100% (cem por cento) se cumpridas todas as etapas, para bicicletas equipadas com câmbio, de acordo com a execução de cada etapa estabelecida PPB, conforme segue:

I - fabricação do garfo, guidão e aros das rodas: a redução do IPI será aplicada na fase de fabricação do garfo, guidão e aros das rodas da bicicleta, correspondendo a 12% (doze por cento) do valor total do imposto;

II - soldagem total do quadro: será concedida redução de 12% (doze por cento) no IPI na etapa de soldagem total do quadro da bicicleta;

III - pintura completa do quadro e garfo: a aplicação da redução de 12% (doze por cento) no IPI ocorrerá durante a fase de pintura completa do quadro e garfo da bicicleta;

IV - montagem completa das rodas: a redução de 12% (doze por cento) no IPI será concedida na etapa de montagem completa das rodas, a partir de suas partes e peças;



\* C D 2 4 9 1 5 0 5 8 8 0 0 0



V - centragem das rodas: a fase de centragem das rodas da bicicleta será contemplada com redução de 12% (doze por cento) no valor total do IPI;

VI - montagem final do produto: a última etapa do processo produtivo, a montagem final do produto, terá redução de 40% (quarenta por cento) no IPI.

Art. 14. Fica estabelecida a redução de 100% (cem por cento) no IPI para bicicletas sem câmbio, de acordo com a execução integral de todas as etapas estabelecida no PPB, conforme segue:

I - fabricação dos seguintes componentes:

- a) selim;
- b) pedal;
- c) pedivela;
- d) raio, quando aplicável;
- e) maçaneta do freio, quando aplicável;
- f) para-lama com haste, quando aplicável;
- g) pneu;
- h) câmara de ar, quando aplicável;
- i) roda lateral, quando aplicável; e
- j) niple, quando aplicável;

II - fabricação do garfo, com ou sem suspensão, guidão e aros das rodas;

III - soldagem total do quadro;

IV - pintura completa do quadro e garfo;

V - montagem completa das rodas, a partir de suas partes e peças;

VI - centragem das rodas; e

VII - montagem final do produto.



\* C D 2 4 9 1 5 0 5 8 8 0 0 0



Parágrafo único. As atividades ou operações inerentes às etapas de produção poderão ser realizadas por terceiros, em qualquer região do País, desde que obedecido o PPB.

Art. 15. Fica estabelecida a redução de 70% (setenta por cento) no IPI para bicicletas elétricas de acordo com a execução de todas as etapas estabelecida no PPB, conforme segue:

I - fabricação de partes, peças e subconjuntos, a partir das seguintes operações, quando aplicáveis:

- a) estampagem (corte, dobra, formatação, embutimento ou outros);
- b) fundição ou injeção de alumínio, magnésio ou chumbo;
- c) forjamento;
- d) sinterização;
- e) usinagem;
- f) pintura;
- g) polimento;
- h) moldagem plástica;
- i) vulcanização;
- j) tratamento anticorrosivo (fosfatização ou outros);
- l) soldagem e/ou cravação;
- m) tratamento de superfície (zincagem, cromação, niquelação, anodização ou outros);
- n) tratamento térmico (têmpera, cementação, revenimento, endurecimento ou outros);
- o) confecção em couro ou laminado sintético;



\* C D 2 4 9 1 5 0 5 8 8 0 0



\* CD249150588000

p) montagem e soldagem de todos os componentes nas placas de circuito impresso;

II - soldagem final no chassi de, no mínimo, 4 (quatro) das seguintes partes:

- a) tubo de direção;
- b) suporte do motor;
- c) caixa e/ou suporte de bateria;
- d) suporte do selim;
- e) suporte dos amortecedores;
- f) suporte do garfo traseiro;
- g) suporte dianteiro e/ou traseiro dos estribos;
- h) tubo estrutural superior; e
- i) tubo estrutural inferior;

III - pintura do chassi;

IV - montagem:

a) montagem do motor elétrico a partir de partes e peças; e

b) montagem completa do produto final.

§ 1º O disposto nos incisos II e III do *caput* do art. 14 desta Lei ficará dispensado até o limite de produção de 20.000 (vinte mil) unidades de chassis soldados e pintados, no ano-calendário, de quaisquer modelos, a critério das empresas.

§ 2º As atividades ou operações inerentes às etapas de produção das bicicletas elétricas poderão ser realizadas por terceiros, em qualquer região do País, desde que obedecido o PPB.

Art. 16. O Mover incentivará pesquisa, desenvolvimento e inovação relacionados à produção de





bicicletas com e sem câmbio e de bicicletas elétricas com processos industriais nacionais.

Art. 17. As disposições deste Capítulo aplicam-se tanto às bicicletas com e sem câmbio e às bicicletas elétricas, observadas as normativas vigentes do PPB estabelecidas pela Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEEXEC/MCTI nº 35, de 16 de julho de 2020 e da Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15 de junho de 2011.

Parágrafo único. A alteração, a revogação ou a substituição da Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEEXEC/MCTI nº 35, de 16 de julho de 2020 e da Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15 de junho de 2011, no que se refere à aplicação desta Lei não prejudicarão a vigência e a eficácia desta Lei, a menos que expressamente disposto em legislação específica.

## CAPÍTULO V 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. 18. 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. 19. Poderão habilitar-se ao regime de incentivos de que trata o art. 18 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 deste *caput*, 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 de que trata o art. 18 desta Lei:

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



\* C D 2 4 9 1 5 0 5 8 8 0 0 0



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) relocalização 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 GNL e outras fontes energéticas alternativas de baixa emissão de carbono;

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

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



\* CD249150588000



prorrogada somente uma vez, desde que cumprido o cronograma do projeto de instalação.

§ 5º A idade máxima dos bens usados de que trata a alínea a do inciso I do § 4º deste artigo não poderá exceder a 10 (dez) anos, contados da data de fabricação, devidamente comprovada pelo respectivo fabricante, em documento apresentado no processo de importação.

§ 6º Encerrado o prazo de que trata o art. 49 e observado o disposto no art. 52 desta Lei, todas as habilitações vigentes serão consideradas canceladas e cessarão seus efeitos.

§ 7º Ato do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços estabelecerá termos, limites e condições para a habilitação ao regime de que trata o art. 18 desta Lei.

## Seção II Dos Requisitos para a Habilitação

Art. 20. Para fins de habilitação ao regime de que trata o art. 18 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 ao 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



\* CD249150588000



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 ao 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. 18 desta Lei.

### Seção III Dos Incentivos

Art. 21. A pessoa jurídica habilitada no regime de que trata o art. 18 desta Lei que atender aos requisitos previstos nesta 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.



\* C D 2 4 9 1 5 0 5 8 8 0 0 0



§ 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\$ 3.900.000.000,00 (três bilhões e novecentos milhões de reais);

IV - 2027: R\$ 4.000.000.000,00 (quatro bilhões de reais); e

V - 2028: R\$ 4.100.000.000,00 (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. 49 desta Lei.



\* C D 2 4 9 1 5 0 5 8 8 0 0



§ 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. 22. O crédito financeiro relativo aos dispêndios em pesquisa e desenvolvimento de que trata o art. 21 desta Lei:

I - corresponderá a 50% (cinquenta por cento) dos dispêndios realizados; e

II - estará limitado a 5% (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* que não puder ser utilizado 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 poderá ser realizado e ajustado em períodos cumulativos, abatidos 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



\* C D 2 4 9 1 5 0 5 8 8 0 0



II - utilizar eventual excesso de dispêndio realizado nos 2 (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: 0,6% (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: 0,3% (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: 0,3% (três décimos por cento) 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 sujeitar-se-á aos limites e às condições previstos no art. 21 desta Lei.

Art. 23. 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 desta Lei será reconhecido no resultado operacional.

§ 2º Os créditos financeiros apurados nos termos desta Lei poderão ser objeto de:





\* C D 2 4 9 1 5 0 5 8 8 0 0

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 Se o crédito financeiro não tiver 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. 24. Para as empresas habilitadas nos termos do inciso I do *caput* do art. 19, o crédito financeiro de que trata o art. 22 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 20 (vinte) pontos percentuais e deverá ser ponderada segundo os pesos definidos na metodologia.

§ 2º Em cumprimento ao disposto no § 1º deste artigo, o crédito financeiro de que trata o art. 22 desta Lei será acrescido de até 20 (vinte) pontos percentuais e estará limitado a 7% (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 250 (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. 22 desta Lei será acrescido de até 250 (duzentos e cinquenta) pontos percentuais e estará limitado a 13% (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



\* CD249150588000\*



marca própria de veículo ou de autopeça, o limite de que trata o § 4º será de 16% (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 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 dos incisos II e III do *caput* do art. 19 desta Lei poderão ter o crédito financeiro acrescido em até 20 (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 sujeitar-se-á aos limites e às condições previstas no art. 21 desta Lei.

Art. 25. A pessoa jurídica habilitada nos termos do inciso II do *caput* do art. 19 que tenha projeto para desenvolvimento e produção dos produtos de que trata o inciso III do *caput* do art. 24 desta Lei, além dos demais benefícios



\* CD249150588000 \*



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) 12,5% (doze inteiros e cinco décimos por cento) dos investimentos para produção de veículos automotores; e

b) 25% (vinte e cinco por cento) dos investimentos para a produção de autopeças ou sistemas e soluções estratégicas, conforme o disposto em regulamento; e

II - estará condicionado, em conformidade com os termos e as condições estabelecidos 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. 24 desta Lei.

§ 2º A aplicação do disposto neste artigo sujeitar-se-á aos limites e às condições previstos no art. 21 desta Lei.

Art. 26. As empresas habilitadas nos termos da alínea a do inciso I do § 4º do art. 19 desta Lei, além de usufruirem dos demais benefícios de que trata este Capítulo, poderão apurar crédito financeiro correspondente ao:



\* CD249150588000 \*



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 sujeitar-se-á aos limites e às condições previstos no art. 21 desta Lei.

Art. 27. 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 23 de outubro de 1991, do art. 11-C da





Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, do art. 1º da Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, e da Lei nº 11.484, de 31 de maio de 2007, não podem ser beneficiados no âmbito do regime de que trata o art. 18 desta Lei.

#### Seção IV Do Acompanhamento

Art. 28. Fica instituído o Grupo de Acompanhamento do Programa Mover, composto de 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. 29. O descumprimento de requisitos, de compromissos, de condições e de obrigações acessórias no âmbito deste Capítulo poderá acarretar as seguintes penalidades:

I - cancelamento da habilitação com efeitos retroativos; ou

II - suspensão da habilitação.

Art. 30. O cancelamento da habilitação:

I - poderá ser aplicado nas hipóteses de:

a) descumprimento dos requisitos de que trata o art. 20 desta Lei; ou

b) não realização do projeto de desenvolvimento e produção tecnológica de que trata o inciso II do *caput* do art. 19 desta Lei; e

II - implicará o recolhimento do valor equivalente aos créditos financeiros resarcidos ou compensados ou o

CD249150588000\*





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. 18 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. 31. 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. 19 desta Lei; ou

II - descumprimento, por mais de 3 (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 VI DO REGIME DE AUTOPEÇAS NÃO PRODUZIDAS

Art. 32. 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



\* CD249150588000



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 referido no *caput* deste artigo.

§ 3º As empresas importadoras que não aderirem ao regime referido 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 ao 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 o prazo de 120 (cento e



\* CD249150588000



vinte) dias, contado da data de entrada em vigor desta Lei, para requerer nova habilitação nos termos do § 4º deste artigo.

Art. 33. A habilitação prevista no art. 32 desta Lei ficará condicionada à realização de investimentos no País, pela empresa interessada, correspondentes a 2% (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. 34. A empresa habilitada no regime previsto no art. 32 deverá comprovar anualmente a realização dos aportes de que trata o art. 33 desta Lei, conforme o disposto em regulamento do Poder Executivo federal.

§ 1º Aplicar-se-á multa sancionatória de 30% (trinta por cento) sobre a diferença entre o valor do aporte de que trata o *caput* do art. 33 desta Lei e o valor efetivamente realizado.

§ 2º Ficará dispensada a aplicação da multa prevista no § 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 prevista no § 1º deste artigo fica reduzido em 50% (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, encerrar-se-á a possibilidade de pagamento na forma prevista no § 3º, e o beneficiário ficará 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 0,33% (trinta e três centésimos por cento) por dia de atraso, limitada a 20% (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 1% (um por cento) no mês de recolhimento.

## CAPÍTULO VII

### DO FUNDO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL E TECNOLÓGICO

Art. 35. Fica o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) autorizado a instituir o Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (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. 33 desta Lei;



\* C 0 5 8 0 0 0 2 4 9 1





II - da realização de dispêndios em pesquisa e desenvolvimento tecnológico, nos termos do § 1º do art. 20 desta Lei;

III - de glosa ou de necessidade de complementação residual dos dispêndios em pesquisa e desenvolvimento tecnológico, nos termos do § 3º do art. 20 desta Lei;

IV - do rendimento de aplicações do próprio fundo;

V - da remuneração e do 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 a 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, cujas composição e 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



\* CD249150588000



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 IRPJ e CSLL, 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 os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (Contribuição para o PIS/Pasep) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) 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. 36. 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



\* CD249150588000\*



compromissos por meio de destinação dos correspondentes recursos ao FNDIT.

## CAPÍTULO VIII DA POLÍTICA DE CONTEÚDO LOCAL

Art. 37. Fica criada a política de conteúdo local referida no art. 1º, que observará as seguintes disposições:

I - o conteúdo local de bens será definido em percentual como a proporção entre o valor dos bens produzidos no País e o valor total dos bens utilizados no contrato;

II - o conteúdo local de serviços será definido em percentual como a proporção entre o valor dos serviços prestados no País e o valor total dos serviços prestados para execução do contrato.

III - na fase desenvolvimento de produção, os índices de apuração de conteúdo local serão estabelecidos separadamente para bens e para serviços.

Art. 38. O conteúdo local mínimo obrigatório a ser exigido em licitações de blocos para a exploração e produção de petróleo e gás natural sob regime de partilha de produção atenderá aos seguintes critérios:

I - fase de exploração: conteúdo local global de, no mínimo, 20% (vinte por cento);

II - etapa de desenvolvimento da produção ou para cada módulo de desenvolvimento, no caso de desenvolvimento modular:

a) construção de poço: conteúdo local mínimo de 30% (trinta por cento), dos quais, no mínimo, 25% (vinte e cinco por cento) de bens e 5% (cinco por cento) de serviços;





b) sistema de coleta e escoamento de produção: conteúdo local mínimo de 40% (quarenta por cento), dos quais, no mínimo, 30% (trinta por cento) de bens e 10% (dez por cento) de serviços;

c) unidade estacionária de produção: conteúdo local mínimo de 30% (trinta por cento), dos quais, no mínimo, 25% (vinte e cinco por cento) de bens e 5% (cinco por cento) de serviços.

Parágrafo único. Os compromissos de conteúdo local não serão adotados como critério de julgamento das ofertas na licitação.

Art. 39. O conteúdo local mínimo obrigatório a ser exigido em licitações de blocos para exploração e produção de petróleo e gás natural sob o regime de concessão atenderá aos seguintes critérios:

I - para blocos situados em terra, os percentuais mínimos de conteúdo local serão os seguintes:

a) fase de exploração: conteúdo local global de, no mínimo, 50% (cinquenta por cento);

b) etapa de desenvolvimento da produção: conteúdo local global de, no mínimo, 50% (cinquenta por cento), dos quais 25% (vinte e cinco por cento) para bens e 25% (vinte e cinco por cento) para serviços;

II - para blocos situados no mar, os percentuais mínimos de conteúdo local serão os seguintes:

a) fase de exploração: conteúdo local global de, no mínimo, 18% (dezoito por cento);

b) etapa de desenvolvimento da produção:





1. construção de poço: conteúdo local mínimo de 30% (trinta por cento), dos quais, no mínimo, 25% (vinte e cinco por cento) de bens e 5% (cinco por cento) de serviços;

2. sistema de coleta e escoamento de produção: conteúdo local mínimo de 40% (quarenta por cento), dos quais, no mínimo, 30% (trinta por cento) de bens e 10% (dez por cento) de serviços;

3. unidade estacionária de produção: conteúdo local mínimo de 30% (trinta por cento), dos quais, no mínimo, 25% (vinte e cinco por cento) de bens e 5% (cinco por cento) de serviços;

Parágrafo único. Os compromissos de conteúdo local não serão adotados como critério de julgamento das ofertas na licitação.

Art. 40. Será dada preferência à contratação de fornecedores brasileiros sempre que suas ofertas apresentarem condições de preço, prazo e qualidade mais favoráveis ou equivalentes às de fornecedores não brasileiros.

Art. 41. Os processos de aquisição ou contratação de bens e serviços para as atividades de que trata esta Lei deverão:

I - incluir fornecedores brasileiros entre os fornecedores convidados a apresentar propostas, salvo quando tais fornecedores não existirem conforme declaração da respectiva entidade de classe;

II - disponibilizar as especificações da contratação também em língua portuguesa; e





III - aceitar especificações equivalentes, desde que sejam atendidas as melhores práticas da indústria petrolífera.

Art. 42. Para fins de aferição, os índices de conteúdo local para bens e para serviços serão comprovados separadamente perante o órgão regulador por meio da apresentação dos respectivos certificados de conteúdo local, emitidos por empresas credenciadas pelo Poder concedente.

Parágrafo único. É vedada a compensação do índice de conteúdo local de bens com o índice de conteúdo local de serviços e vice-versa, bem como entre os macrogrupos construção de poços, sistema de coleta e escoamento e unidade estacionária de produção.

Art. 43. Os percentuais de conteúdo local serão aferidos no encerramento da fase de exploração e de cada etapa de desenvolvimento da produção.

Art. 44. O descumprimento dos índices mínimos de conteúdo local previstos neste Capítulo sujeitará o concessionário e o signatário do contrato de partilha de produção a multa.

Parágrafo único. A multa será calculada da seguinte forma:

I - se o percentual de conteúdo local não realizado for inferior a 65% (sessenta e cinco por cento) do valor oferecido, a multa será de 60% (sessenta por cento) sobre o valor do conteúdo local não realizado;

II - se o percentual de conteúdo local não realizado for igual ou superior a 65% (sessenta e cinco por cento) do valor oferecido, a multa será crescente, partindo



\* CD249150588000\*



de 60% (sessenta por cento) e atingindo 100% (cem por cento) do valor do conteúdo local oferecido, no caso de o percentual de conteúdo local não realizado ser de 100% (cem por cento).

Art. 45. Os percentuais mínimos de conteúdo local de que trata este Capítulo terão validade até 31 de dezembro de 2040.

Art. 46. É vedada a aplicação de mecanismo de isenção de cumprimento dos compromissos assumidos relativos aos percentuais mínimos de conteúdo local obrigatórios previstos neste Capítulo, bem como a alteração dos mesmos.

Art. 47. É vedada qualquer alteração nos índices de conteúdo local nos contratos de concessão e de partilha vigentes na data da promulgação desta Lei.

Art. 48. Este Capítulo não se aplica a processo licitatório de blocos exploratórios em curso na data de sua publicação nem a processo licitatório destinado a conceder áreas com acumulação marginal, conforme norma da autoridade executiva competente.

## CAPÍTULO IX DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 49. Os incentivos previstos nos arts. 21 a 26 desta Lei terão prazo de vigência de 5 (cinco) anos, na forma do disposto no art. 143 da Lei nº 14.436, de 9 de agosto de 2022.

Art. 50. O art. 1º do Decreto-Lei nº 1.804, de 3 de setembro de 1980, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“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 (três mil dólares norte-americanos).

§ 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\$)	Aliquota	Parcela a Deduzir do Imposto de Importação (US\$)
0	50,00	20,0%	-
50,01	3.000,00	60,0%	US\$ 20,00

....." (NR)

Art. 51. Ficam revogados os seguintes dispositivos:

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

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

Art. 52. 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 28 de maio de 2024.

Deputado ÁTILA LIRA  
Relator



\* C D 2 2 4 9 1 5 0 5 8 8 0 0 0 \*

