

**Nota Cetad/Coest nº 210, de 29 de dezembro de 2023.****Assunto:** Minuta de Medida Provisória. Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER.*SEI nº 19995.107850/2023-13***SUMÁRIO EXECUTIVO**

1. Trata-se de minuta de Medida Provisória que institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER, e dá outras providências, encaminhada pela Secretaria-Executiva do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) ao Cetad por mensagem eletrônica de 28/12/2023.
2. Cabe destacar que a análise deste Centro de Estudos é essencialmente voltada para os aspectos orçamentários, financeiros e econômicos decorrente de alterações na legislação tributária que impliquem em impactos na arrecadação dos tributos federais, em especial ao disposto no *caput* do art. 131, da Lei nº 14.436, de 9 de agosto de 2022 (LDO-2023).

ANÁLISE

3. A minuta de Medida Provisória (em anexo) analisada institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – MOVER, com o objetivo de apoiar o desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, a descarbonização e o alinhamento a uma economia de baixo carbono no ecossistema produtivo e inovativo do setor automotivo.
4. Para isso, o art. 2º da minuta determina que o Poder Executivo deve estabelecer requisitos mínimos obrigatórios para a comercialização ou importação de veículos novos, classificados nos códigos 87.01 a 87.06 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados (Tipi), relacionados à eficiência energética, reciclabilidade, rotulagem, desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção.
5. Além disso, o art. 9º da proposta dispõe que o Poder Executivo reformulará a tributação do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), definindo suas alíquotas conforme os atributos dos veículos elencados no art. 2º. Em especial, esse dispositivo prevê que as alíquotas de IPI dos veículos que atendam: aos requisitos de eficiência energética sejam diferenciadas em dois pontos percentuais; aos requisitos de

desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção sejam diferenciadas em um ponto percentual; e aos requisitos de reciclabilidade sejam diferenciadas em dois pontos percentuais a partir de 2025.

6. No que tange aos requisitos de eficiência energética, desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção, a proposta ora analisada mantém a redução de alíquotas do IPI previstas no art. 2º da Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018 (Rota 2030), consubstanciada na redução de até três pontos percentuais do IPI, conforme disposto nas Notas Complementares da TIPI NC (87-8) à NC (87-12).

7. O parágrafo 6º do art. 9º da minuta de MP mantém até 31 de dezembro de 2026 a redução de três pontos percentuais de IPI para os veículos híbridos equipados com motor a álcool ou flex, atualmente previsto no §4º do art. 2º da Lei nº 13.755, de 2018 (Rota 2030).

8. O art. 11 da minuta de MP estabelece que os veículos considerados sustentáveis, a partir de critérios específicos relativos à emissão de dióxido de carbono, reciclabilidade, etapas fabris no Brasil e categoria, poderão ter alíquotas reduzidas de IPI.

9. Os artigos 12 a 25 tratam do regime de incentivos à realização de atividades de pesquisa e desenvolvimento e de produção tecnológica para as indústrias de mobilidade e logística. Os beneficiários do regime são as empresas que: produzam produtos automotivos¹ no País; desenvolvam sistemas e soluções estratégicos para mobilidade e logística, seus insumos, matérias-primas e componentes; tenham projetos para desenvolvimento e produção tecnológica de novos produtos automotivos ou de novos modelos; e realizem serviços de pesquisa, desenvolvimento, inovação ou engenharia para cadeia automotiva.

10. O regime prevê que os beneficiários poderão usufruir de créditos financeiros da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), apurados com base nos dispêndios em pesquisa e desenvolvimento e nos investimentos efetuados em produção tecnológica no País. A fruição desse benefício fiscal está condicionada à regular habilitação junto ao MDIC e a autorização prévia dos projetos.

11. O art. 16 da minuta de MP define que o valor potencial mínimo dos créditos financeiros será de 50% do valor dos dispêndios, limitados a 5% da receita bruta, sendo que eventuais excessos poderão ser utilizados em períodos subsequentes. Entretanto, os comandos do §1º, §2º, §8º e caput do art. 18 expandem, para todos os possíveis beneficiários, o valor potencial mínimo do crédito financeiro

¹ Conforme o disposto no Acordo de Complementação Econômica nº 14 firmado entre o Brasil e a Argentina, e seus Protocolos Adicionais.

para 70% dos dispêndios, limitado a 7% da receita bruta, a depender de indicadores sobre realização de etapas fabris no País e a diversificação de mercados e produtos.

12. O parágrafo §5º do art. 16 da minuta estabelece percentuais mínimos de dispêndio, em relação a receita bruta, que não poderão ser apurados créditos financeiros (pedágio). Para automóveis e comerciais leves, somente os dispêndios que superarem 0,60% da receita bruta poderão ser utilizados para apurar crédito financeiro. Para caminhões, ônibus, autopeças e sistemas automotivos esse percentual foi definido em 0,30% da receita bruta.

13. A interpretação conjunta dos dispositivos do art. 16, referidos nos itens acima, define o valor potencial mínimo dos créditos financeiros, e assim representa a renúncia potencial que a minuta de MP pretende instituir. **Para cada R\$ 100,00 de dispêndio realizado, o crédito financeiro proposto poderá ser de, no mínimo, R\$ 70,00. O limite de 7% da receita bruta, considerando o pedágio e os possíveis beneficiários, representa uma renúncia de receitas potencial na ordem de R\$ 32,42 bilhões (a preços de 2022).**

14. Como forma de avaliar a dimensão dos benefícios fiscais que a presente minuta de MP pretende instituir, podemos realizar uma comparação com os incentivos fiscais relacionados aos dispêndios em pesquisa e desenvolvimento previstos no programa Rota 2030². Nesse programa, para cada R\$ 100,00 de dispêndio realizado, o benefício fiscal era de R\$ 10,20. **Portanto, a minuta de MP aqui analisada estabelece um aumento de quase 600% no valor potencial mínimo do benefício fiscal sobre os dispêndios.**

15. Já para os casos de produção de veículos com tecnologias de propulsão avançadas e sustentáveis (híbridos e elétricos), os dispositivos do §3º e §4º, inciso III e caput do art. 18 expandem o valor do crédito financeiro para 300% do valor dos dispêndios, limitado a 13% da receita bruta da venda de tais produtos. O §5º do art. 18 expande esse limite para 16% da receita bruta se a empresa realizar no País desenvolvimento e gestão global de tecnologia e de marca própria de veículo ou de autopeça.

16. Além disso, o art. 19 prevê que as empresas habilitadas, titulares de projetos para produção de novos veículos com tecnologias de propulsão avançadas e sustentáveis (híbridos e elétricos), poderão, cumulativamente aos benefícios fiscais referidos nos itens acima, usufruir de créditos financeiros calculado sobre o valor dos investimentos em ativos fixos, em pesquisa e desenvolvimento e engenharia

² Art. 11 da Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018.

automotiva, correspondente a: 12,5% dos investimentos para produção de veículos; e 25% dos investimentos para produção de autopeças e sistemas e soluções estratégicas.

17. Por sua vez, o art. 20 estabelece que as empresas que aprovarem projetos para realocização de unidades industriais, linhas de produção ou células de produção, conforme procedimentos de importação de bens usados, para a produção de produtos automotivos, poderão usufruir de crédito financeiro de valor equivalente ao imposto de importação incidente sobre a operação e também sobre o Imposto de Renda sobre Pessoa Jurídica (IRPJ) e Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) incidentes sobre o lucro tributável da parcela correspondente à exportação de seus produtos.

18. Finalmente, o parágrafo único do art. 21 da minuta de MP dispõe que os dispêndios realizados em pesquisa tecnológica e desenvolvimento de inovação tecnológica, que já são beneficiados pelos incentivos fiscais da Lei nº 11.196, de 21 de novembro de 2005 (Lei do Bem), também podem ser cumulativamente beneficiados pelos créditos financeiros previstos na minuta de MP.

IMPACTO ORÇAMENTÁRIO-FINANCEIRO

19. No que diz respeito à estimativa de impacto fiscal decorrente do **crédito financeiro de CSLL**, de que tratam os artigos 12 a 25 da minuta de MP, **o parágrafo 2º do art. 15 estabelece limite de valor global** para os créditos financeiros, conforme transcrito a seguir:

“§ 2º Os créditos financeiros de que trata este artigo 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);

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

20. Diante disso, não há estimativa de renúncia fiscal a ser realizada, pois o dispositivo acima define qual será o limite para impacto orçamentário-financeiro.

21. Não obstante, é necessário apontar que o limite global do crédito financeiro estabelecido representa apenas uma pequena fração do potencial de renúncia fiscal proposto pelas regras de apuração previstas no texto da MP (aproximadamente R\$ 32,81 bilhões). Além disso, o valor do benefício fiscal relativo aos dispêndios em pesquisa e desenvolvimento é quase 600% maior do que os incentivos de mesma natureza do programa Rota 2030. Isso significa forte incentivo para que mais empresas se

habilitem ao regime proposto e que utilizem de forma mais intensiva os benefícios fiscais, podendo resultar em uma demanda pelo benefício superior aos limites estabelecidos.

22. A minuta de MP não estabelece claramente os mecanismos de controle para acompanhar a fruição dos créditos financeiros e garantir que tais limites globais não sejam ultrapassados. Entretanto, há delegação de competência ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços para regulamentar diversos aspectos do novo regime, o que leva a crer que tal órgão será o responsável por estabelecer a sistemática e operacionalizar os mecanismos de controle, de forma a assegurar a utilização dos créditos financeiros dentro dos limites globais propostos.

23. Deve-se registrar também que a minuta de MP apresentada não estabelece critérios de preferência para alocação do limite global dos créditos financeiros entre os diversos contribuintes que potencialmente podem ser beneficiados pela renúncia fiscal.

24. Com relação à reformulação do IPI, prevista no art. 9º da minuta de MP, a apuração dos seus impactos fiscais depende da efetiva regulamentação, ocasião na qual serão definidos os critérios e as alíquotas de IPI aplicáveis. Com efeito, o parágrafo 10 do art. 9º da minuta ora analisada dispõe que a efetiva reformulação do IPI, por meio de regulamento, deverá ser acompanhada da avaliação de impacto fiscal e da comprovação da adequação orçamentária e financeira.

CONCLUSÃO

25. Frente ao exposto, considerando que apenas o crédito financeiro de CSLL prescinde de regulamentação e que os limites globais de seus valores estão determinados, **a estimativa de renúncia fiscal decorrente dos créditos financeiros previstos na minuta de MP em análise é de R\$ 3,5 bilhões para 2024, R\$ 3,8 bilhões para 2025 e R\$ 3,9 bilhões para 2026.**

26. A estimativa de impacto fiscal decorrente dos demais dispositivos que instituem renúncias tributárias somente pode ser realizada quando conhecidos os parâmetros, condições e definições que devem constar de sua regulamentação.

27. Para fins do disposto no art. 132, inciso I e § 1º, da Lei nº 14.436, de 2022 (LDO-2023), cabe informar que, no Demonstrativo dos Gastos Tributários PLOA 2024 consta a previsão de renúncia de receitas no valor de R\$ 2,92 bilhões decorrente da redução de até três pontos percentuais do IPI para veículos que atendam requisitos de eficiência energética, desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção, conforme disposto no art. 2º da Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018 (Rota 2030) e nas

Notas Complementares da TIPI NC (87-8) à NC (87-12). De acordo com os incisos I e II do §2º do art. 9º da minuta de MP ora analisada, tais diferenciações deverão ser mantidas. Por meio de complemento do voto do relator do PLOA 2024, tais valores de renúncia foram associados ao Programa MOVER.

28. Segundo a Exposição de Motivos da minuta de MP, os valores de renúncia previstos no Projeto de Lei Orçamentária de 2024 (DGT PLOA 2014), R\$ 2,92 bilhões associada ao Programa MOVER, serão utilizados para fazer frente à renúncia fiscal decorrente da instituição do crédito financeiro de CSLL.

29. Diante disso, a regulamentação do art. 9º deve observar ao mesmo tempo a necessidade de manutenção do diferencial negativo de alíquotas do IPI para os veículos atualmente beneficiados³, o que implica em redução potencial de arrecadação, e de produzir um aumento de arrecadação potencial em mais R\$ 2,92 bilhões, tendo em vista que esse montante de previsão de renúncia constante da Lei Orçamentária foi associado à renúncia fiscal decorrente da instituição do crédito financeiro do programa MOVER.

30. De acordo com a Exposição de Motivos, a diferença da previsão de renúncia constante da Lei Orçamentária (R\$ 2,92 bilhões) e a estimativa de renúncia decorrente do crédito presumido da MP (R\$ 3,5 bilhões), será compensada pela elevação das alíquotas do Imposto de Importação sobre veículos elétricos (Resolução Gecex nº 532/2023), e sobre painéis fotovoltaicos (reunião do Comitê-Executivo da Camex de 12/12/2023). O potencial arrecadatório de tais medidas não foi objeto de avaliação da presente nota.

São as considerações que submeto à apreciação.

Assinatura digital
FILIPE NOGUEIRA DA GAMA
Auditor-Fiscal da Receita Federal do Brasil
Gerente de Estudos

Aprovo a Nota. Encaminhe-se ao Gabinete do Secretário Especial da Receita Federal do Brasil.

Assinatura digital
CLAUDEMIR RODRIGUES MALAQUIAS
Auditor-Fiscal da Receita Federal do Brasil
Chefe do Cetad

³ Que atendam requisitos de eficiência energética, desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção.

ANEXO NOTA CETAD 210/2023**MINUTA DE EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS**

EMI nº /2023 MDIC-MF-MCTI

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

Submetemos à apreciação de Vossa Excelência Medida Provisória que institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER, e dá outras providências.

O Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER sucede o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, que encerrou em 31 de outubro de 2023. O Programa MOVER foi elaborado em um contexto no qual o setor automotivo mundial sinaliza profundas transformações nos veículos, e na forma de usá-los, e produzi-los, se configurando ao mesmo tempo uma janela de oportunidades ou um risco para a base produtiva instalada no País.

Diante das tendências citadas, o Programa MOVER guarda como objetivo 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 seus implementos rodoviários, de ônibus, de chassis com motor, de máquinas autopropulsadas, e de autopeças. A proposta é de um movimento de maior inserção global progressivo, possibilitando que ao final da vigência do programa o País esteja mais inserido e no estado das artes da produção global de veículos automotores.

O Programa também possui como pressupostos princípios de sustentabilidade ambiental, de progresso tecnológico e de cidadania. As políticas de estímulo à pesquisa e desenvolvimento (P&D) propostas visam dotar as empresas de instrumentos para que possam alcançar as metas estabelecidas, além de conferir condições de competitividade para as atividades do setor no País.

A importância das políticas de estímulo justifica-se pelo fato de que o desenvolvimento da indústria automotiva brasileira está atrelado às grandes montadoras globais, cujos centros de decisões estão em suas matrizes, fora do Brasil. Além disso, o investimento em desenvolvimento tecnológico e inovação é chave para a sobrevivência das companhias no mercado mundial e conferirá vantagem competitiva às empresas aqui estabelecidas.

Destarte, a proposta de Medida Provisória em tela visa solucionar as dificuldades estruturais enfrentadas pela indústria brasileira para a mobilidade, com destaque para: (i) a ociosidade da capacidade produtiva instalada, com a acentuada instabilidade econômica e política do País e a impraticabilidade do planejamento de longo prazo; (ii) as grandes

transformações tecnológicas em curso e as demandas regulatórias globais que exigem altos investimentos em pesquisa e desenvolvimento; (iii) o risco de fragmentação da cadeia de fornecedores em um cenário de novas tecnologias, altos custos de produção, baixa produtividade e altos custos de transação ao longo de toda cadeia; (iv) a consolidação da produção em grandes polos e risco de isolamento tecnológico do País com saída de grandes montadoras; e (v) exportações brasileiras muito abaixo do potencial do País, com perda de espaços importantes na América Latina e na África, além da perda de participação em mercados mais desenvolvidos.

Partindo de ampla discussão com a sociedade, envolvendo especialmente as entidades que integram o setor, a Estratégia Rota 2030 foi estruturada como política pública de longo prazo para quinze anos, divididos em três ciclos quinquenais. O Programa MOVER é o segundo ciclo dessa estratégia. Para cada ciclo é prevista a revisão da política e uma reorientação das metas e instrumentos. O Programa possui e explicita metas objetivas e mensuráveis e dota as empresas de instrumentos e estímulos para viabilizá-las. Trata-se de uma política que confere a previsibilidade necessária para que as empresas possam se adaptar e programar os seus investimentos.

O Programa MOVER tem como público-alvo as indústrias para a mobilidade, incluindo as montadoras e fabricantes de autopeças, desenvolvedores de novas tecnologias para a indústria de mobilidade e logística, e os trabalhadores do setor. Entretanto, seus resultados serão externados à toda sociedade, especialmente através do aumento da eficiência energética, da reciclabilidade de materiais, da segurança dos veículos comercializados no País e do aumento dos investimentos em pesquisa e desenvolvimento com geração de empregos altamente qualificados, proporcionando, entre outros: redução de externalidades negativas com queda nas despesas médico-hospitalares resultantes de sinistros de trânsito e problemas respiratórios e cardiovasculares; economia no uso de combustíveis e maior uso de biocombustíveis; e investimentos em qualificação profissional.

A Medida Provisória em tela apresenta avanços em relação ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística (primeiro ciclo da política), incluindo, adicionalmente aos requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos novos no País já existentes, com metas corporativas de rotulagem veicular, eficiência energética veicular e desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção, os requisitos de eficiência energética veicular do poço à roda e de reciclabilidade de materiais, ademais da exigência de registro, até 2027, do inventário de emissões das unidades fabris e da pegada de carbono completa dos principais produtos comercializados no Brasil. Ainda, os veículos que atenderem a requisitos específicos de eficiência energética, reciclabilidade de materiais e/ou desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção, poderão ter as alíquotas do IPI diferenciadas até 2026. A partir de 2027, será aplicado sistema de bônus e malus para precificar as externalidades negativas ou positivas decorrentes desses requisitos com compensações em investimentos em programa de pesquisa, desenvolvimento e inovação e de programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia.

No que se refere ao benefício fiscal para realização no País de dispêndios em pesquisa e desenvolvimento e de investimentos em produção tecnológica, a empresa

habilitada fará jus a crédito financeiro calculado sobre os dispêndios e os investimentos realizados em cada mês-calendário, em um modelo exitoso de apoio já implementado no passado para a indústria automotiva e atualmente para outros setores da indústria. Apresentam-se também, nessa vertente, multiplicadores vinculados ao cumprimento de metas em termos de etapas fabris realizadas no Brasil e diversificação de mercado por parte das empresas habilitadas, além de multiplicadores vinculados à produção no País de veículos com tecnologias avançadas de propulsão e seus sistemas.

Ainda, quanto aos Programas Prioritários iniciados no primeiro ciclo do Programa Rota 2030, fica mantida a obrigatoriedade de aporte de dispêndios em programas prioritários pelas empresas que realizarem importações no âmbito do Regime de Autopeças Não Produzidas. Os programas prioritários referem-se a projetos e programas de pesquisa, desenvolvimento e inovação de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia em parceria com instituições que incentivem a realização de projetos de pesquisa aplicada, desenvolvimento e inovação para o setor automotivo e sua cadeia.

No que tange ao impacto orçamentário da proposta, a Medida Provisória prevê a concessão de benefícios tributários para as empresas habilitadas que realizarem dispêndios em pesquisa e desenvolvimento e para as empresas que tenham projeto para produção tecnológica no País. Quanto à implementação da proposta de definição das alíquotas do IPI para automóveis e veículos comerciais leves de acordo com os atributos dos veículos, esta será feita via Decreto, sem a previsão de renúncia.

Em relação aos dispêndios em pesquisa e desenvolvimento, a empresa habilitada ao MOVER poderá fruir de crédito financeiro, correspondente, no mínimo, a 50% dos dispêndios realizados acima do pedágio, para compensação com débitos próprios, vincendos ou vencidos, relativos a tributos e a contribuições administrados pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil; ou ressarcidos em espécie, nos termos e nas condições a serem previstos em ato do Poder Executivo. A fruição dos créditos financeiros está condicionada à habilitação da empresa ao Regime e à obtenção de autorização prévia para o respectivo projeto perante o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, nos termos, limites e condições por este estabelecidos.

Para este fim, foram autorizados os seguintes valores globais para cada ano-calendário: para 2024, R\$ 3,50 bilhões; para 2025, R\$ 4,00 bilhões; e para 2026, R\$ 4,25 bilhões.

Para efeito do cumprimento do disposto nos arts. 131 e 132 da Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2023 (Lei nº 14.436, de 9 de agosto de 2022) e do art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, registra-se que o projeto de lei orçamentária de 2024 prevê renúncia tributária de R\$ 2,924 bilhões associada ao Programa MOVER. O montante restante (R\$ 576 milhões) será compensado por meio do aumento de receita decorrente da elevação das alíquotas do Imposto de Importação incidentes sobre os veículos eletrificados estabelecida pela Resolução Gecex nº 532/2023 (R\$ 396 milhões), e da elevação das alíquotas do Imposto de Importação sobre painéis fotovoltaicos, aprovado na reunião do Comitê-Executivo da Camex ocorrida em 12 de dezembro de 2023 (R\$ 180 milhões).

Para os anos de 2025 e 2026, os valores serão previstos no projeto de lei orçamentária anual.

Ressalta-se que o Programa MOVER, além de aperfeiçoar e melhorar os ciclos anteriores de políticas automotivas, traz como pressupostos o alinhamento com as regras da Organização Mundial do Comércio - OMC, as relações comerciais brasileiras e as grandes tendências futuras que se vislumbram para os veículos no mundo. Ainda, a utilização de Medida Provisória para publicação do Programa justifica-se pela urgência da implementação das medidas propostas.

Se utilizado o processo legislativo regular, correr-se-ia o risco de o país ficar um período sem uma política voltada para o setor automotivo, devido ao longo prazo inerente ao processo regular. A ausência de uma política em vigor pode acarretar em diversos riscos para a indústria automotiva nacional, como a indefinição quanto a novos investimentos na modernização das linhas de produção e em pesquisa e desenvolvimento, a ausência de regramentos claros de mercado relacionados a metas globais de eficiência energética e desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção, aumentando o distanciamento tecnológico e competitivo com os principais mercados globais e restringindo no País a expansão de novos postos de trabalhos qualificados na indústria automotiva.

Por fim, destaque deve ser dado ao fato de que este é o segundo ciclo de um Programa que possui longa duração e beneficiará não apenas a cadeia automotiva de forma direta, mas a sociedade como um todo, na medida em que ampliará o excedente do consumidor, com a economia de combustível prevista, reduzirá externalidades negativas relacionadas a acidentes automobilísticos e emissões de CO₂, bem como os gastos resultantes de problemas de saúde pública decorrentes da poluição e desses acidentes. A redução de externalidades negativas relacionadas a gastos com saúde pública impacta direta e significativamente os cofres públicos de forma positiva.

Essas, Senhor Presidente, são as razões de urgência e relevância que justificam o projeto de Medida Provisória que ora submetemos à elevada apreciação de Vossa Excelência.

Respeitosamente,

GERALDO JOSÉ RODRIGUES ALCKMIN FILHO

Ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços

FERNANDO HADDAD

Ministro da Fazenda

LUCIANA BARBOSA DE OLIVEIRA SANTOS

Ministra da Ciência, Tecnologia e Inovação

MINUTA DE PROPOSTA DE MEDIDA PROVISÓRIA

Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 1º Esta Medida Provisória institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER, contemplando 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 neindustrialização 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 terá 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 manutenção do emprego no setor de mobilidade e logística;

VIII - expansão da participação da indústria automotiva instalada no Brasil nas cadeias globais de valor; e

IX - promoção do uso de sistemas produtivos mais eficientes, buscando a neutralidade de emissões de carbono.

CAPÍTULO I

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

Seção I

Dos Requisitos Obrigatórios

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 87.06 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), 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 A fixação dos requisitos previstos no **caput** deste artigo considerará critérios quantitativos e qualitativos, tais 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**, a partir de 2027, serão estabelecidos requisitos obrigatórios relacionados à pegada de carbono do produto, no ciclo do berço ao túmulo, podendo ser definidas metas por escopo, na forma do regulamento.

§ 5º A definição das metas de que trata o **caput** observará os seguintes conceitos:

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 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, passando pela produção e distribuição da fonte energética e a 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 poço à roda, acrescidas aquelas geradas, desde a extração de recursos e na fabricação de autopeças, montagem e 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 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 Poder Executivo fixará, para fins de apuração do atendimento do 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 importadores de veículos não poderão ser penalizados pelo não atendimento do 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, 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**, o Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular divulgará as informações para o consumidor dos gases de efeito estufa, considerando as diferentes metas a serem definidas no âmbito do Programa.

Art. 3º A empresa interessada em obter o ato de registro dos compromissos de que trata o § 2º do art. 2º 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 Brasil; 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 regulamento.

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

Art. 4º Fica dispensada a emissão de ato de registro de compromissos para as importações de veículos realizadas por pessoa física.

§ 1º Na importação de veículo por pessoa física:

I - a pessoa física importadora deverá informar ao importador autorizado da marca no Brasil, quando houver, sobre a entrada do veículo no País, para fins de **recall** e revisões do veículo, cuja ciência deverá ser apresentada ao órgão de trânsito juntamente com os demais documentos; e

II - o órgão de trânsito responsável pelo registro do veículo deverá anotar no Certificado de Registro de Veículos (CRV) e no Certificado de Licenciamento Anual (CLA) do veículo a condição de "Restrição de transferência de propriedade por 03 anos a partir do primeiro licenciamento do veículo, nos termos do disposto na Medida Provisória nº XXX, de XX de dezembro de 2023".

§ 2º No ato de ciência de que trata o inciso I do § 1º, o importador autorizado da marca no Brasil deverá informar, a partir de consultas junto ao fabricante, sobre eventual emplacamento anterior do veículo importado.

§ 3º A informação de emplacamento anterior do veículo importado implicará em recolhimento do veículo pela Secretaria Especial da Receita Federal, em face da proibição de importação de veículo usado, e vedação ao emplacamento do veículo antes de autorização do referido órgão.

Art. 5º A importação ou comercialização dos veículos de que trata o art. 2º sem o ato de registro dos compromissos de que trata o § 2º do art. 2º, por parte do fabricante ou do importador, **acarretará multa compensatória de 20% (vinte por cento) incidente sobre a receita decorrente da venda dos veículos** .

§ 2º Na hipótese de veículos importados, as multas compensatórias de que tratam o **caput** e o § 1º deste artigo incidirão no momento da nacionalização.

Seção II

Das Sanções Administrativas

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

I - considerando 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 - considerando 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 CO2 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 CO2 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 CO2 equivalente por quilômetro maior que a meta de eficiência energética estabelecida.

Parágrafo único. O não atendimento das 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 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% 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 serão multiplicados pelo número de veículos licenciados a partir da entrada em vigor do regulamento desta Medida Provisória 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.

§ 1º O somatório das multas compensatórias de que tratam os arts. 6º e 7º está limitado a 20% (vinte por cento) incidente sobre a receita decorrente da venda dos veículos que não cumprem os requisitos obrigatórios de que trata o art. 2º.

§ 2º No caso de veículos importados, o limite de que trata o § 1º incidirá sobre o respectivo valor aduaneiro acrescido dos tributos incidentes na nacionalização.

CAPÍTULO II DA TRIBUTAÇÃO E DO VEÍCULO SUSTENTÁVEIS

Art. 9º Com vistas a uma tributação voltada à sustentabilidade da mobilidade e logística do País, o Poder Executivo definirá as alíquotas do IPI de acordo com os atributos dos veículos definidos no art. 2º.

§ 1º Para fins do disposto no **caput**, 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 requisitos específicos, regulamento estabelecerá as alíquotas, que terão, no mínimo, a seguinte diferenciação:

I - dois pontos percentuais em relação ao requisito de eficiência energética, considerando 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 atributos definidos no art. 2º, serão também considerados na tributação de que trata o **caput**, os seguintes atributos dos produtos:

I - fonte de energia e tecnologia de propulsão;

II - potência do veículo; e

III - pegada de carbono do produto, na forma definida no § 4º do art. 2º.

§ 5º A diferenciação de alíquotas de que trata o § 2º poderá ser progressiva ao longo do tempo.

§ 6º 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 regulamento.

§ 7º Ato do Poder Executivo poderá definir outros requisitos, respeitadas as diretrizes estabelecidas no § 2º do art. 1º.

§ 8º O disposto neste artigo aplica-se aos automóveis e veículos comerciais leves.

§ 9º Para fins deste artigo, será concedido aos bens nacionais e importados tratamento isonômico.

§ 10. 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.

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.

Parágrafo único. O ato de que trata o caput observará, na definição da quantificação das externalidades negativas e positivas 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, poderão requerer ao Ministério da Indústria, Comércio Exterior 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), considerando o ciclo do poço à roda;

II - reciclabilidade veicular;

III - realização de etapas fabris no Brasil; 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, conforme previsto em Ato do Poder Executivo.

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

CAPÍTULO III

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

Seção I

Das Diretrizes e 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 as empresas que:

I - produzam, no País, os produtos automotivos abrangidos pelo Acordo de Complementação Econômica nº 14 firmado entre o Brasil e a Argentina, e seus Protocolos

Adicionais, os sistemas e soluções estratégicos 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 já existentes referidos no inciso I do **caput**, conforme ato do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços; ou

III - desenvolvam no País serviços de pesquisa, desenvolvimento, inovação ou engenharia voltados para a cadeia automotiva, com integração às cadeias globais de valor.

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

I - ser tributadas pelo regime de lucro real ou pelo regime de lucro presumido, desde que apresentem escrituração contábil, nos termos da legislação comercial, não aplicado o disposto no parágrafo único do art. 45 da Lei nº 8.981, de 20 de janeiro de 1995;

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

III - estar em situação regular em relação aos tributos federais.

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

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

II - discriminará a modalidade de habilitação da empresa dentre aquelas previstas nos incisos I a III do **caput** e as modalidades de projeto de desenvolvimento e produção tecnológica, conforme ato do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

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

§ 4º Para fins do inciso II do **caput**:

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, incluindo equipamentos e aparelhos para controle da qualidade do processo fabril e para realização de pesquisa e desenvolvimento; e

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

II - o projeto de desenvolvimento e produção tecnológica deverá 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, podendo cada habilitação ser prorrogada somente uma vez, desde que cumprido o cronograma do projeto de instalação.

§ 6º Findo o prazo de que trata o art. 30 e observado o disposto no art. 32, 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.

Seção II

Dos Requisitos para a Habilitação

Art. 14. Para fins de habilitação ao Regime, 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 Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT), conforme regulamento do Poder Executivo Federal.

§ 2º O aporte de que trata o § 1º deste artigo, conforme 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 do **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 os resultados das auditorias relativas ao cumprimento dos requisitos de habilitação ao regime de incentivos à realização de atividades de pesquisa e desenvolvimento.

Seção III

Dos Incentivos do Programa

Art. 15. A pessoa jurídica habilitada no Regime, que atender aos requisitos de que trata esta Seção, poderá usufruir de créditos financeiros relativos:

- I – a 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 Seção, 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, limites e 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 este artigo 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);

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

§ 3º Para fins do disposto no § 2º, poderão ser autorizados créditos financeiros para utilização nos anos-calendários subsequentes, com vistas a contemplar os projetos plurianuais.

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

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

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

II - estará limitado a cinco inteiros 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 contribuições incidentes sobre a venda.

§ 1º O valor dos dispêndios referidos no **caput** que não puderem ser utilizados em função do limite estabelecido no inciso II, poderá ser utilizado nos meses subsequentes, sem prejuízo da observância dos referidos limites, com prazo de 5 (cinco) anos para usufruir dos créditos financeiros gerados.

§ 3º 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.

§ 4º Na hipótese de os dispêndios de que trata 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.

§ 5º O benefício de que trata este artigo não incidirá sobre os seguintes percentuais de dispêndios em pesquisa e desenvolvimento:

I - para automóveis e comerciais leves: 0,60 da receita bruta total de venda de bens e serviços, excluídos os impostos e contribuições incidentes sobre a venda;

II – para caminhões e ônibus: 0,30% da receita bruta total de venda de bens e serviços, excluídos os impostos e contribuições incidentes sobre a venda; e

III – para autopeças e sistemas automotivos: 0,30% da receita bruta total de venda de bens e serviços, excluídos os impostos e contribuições incidentes sobre a venda.

Art. 17. Os créditos financeiros de que trata esta Medida Provisória corresponderão a crédito da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL).

§ 1º O valor dos créditos financeiros apurados nos termos desta Medida Provisória:

I - não está sujeito à incidência da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins;

II - não deve ser computado para fins de apuração do Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL); e

III - será reconhecido no resultado operacional.

§ 2º Os créditos financeiros apurados nos termos desta Medida Provisória, poderão ser:

I - compensados com débitos próprios, vencidos ou vencidos, relativos a tributos e a contribuições administrados pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil, nos termos desta Medida Provisória; ou

II - ressarcidos em espécie, nos termos e nas condições previstos em ato do Poder Executivo.

§ 3º Os débitos vencidos somente poderão ser objeto de compensação se estiverem suspensos ou em cobrança no prazo de 30 (trinta) dias contado do término da suspensão.

§ 4º A compensação declarada nos termos deste artigo extingue o crédito tributário, sob condição resolutória de sua ulterior homologação.

Art. 18. Para as empresas habilitadas nos termos do inciso I do art. 13, o crédito financeiro de que trata o art. 16 poderá ser acrescido cumulativamente pelos seguintes indicadores, conforme 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**, a soma dos créditos adicionais não poderá exceder o valor de 20,0 (vinte) e deverão ser ponderados segundo os pesos definidos na metodologia.

§ 2º Em cumprimento ao disposto no § 1º, o crédito financeiro de que trata o art. 16 será acrescido de até 20 (vinte) pontos percentuais, e estará limitado a sete inteiros 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 contribuições incidentes sobre a venda.

§ 3º Para fins do disposto no inciso III do **caput**, o crédito adicional não poderá exceder o valor de 250,0 (duzentos e cinquenta) e deverá ser ponderado pela maturidade tecnológica da manufatura para o desenvolvimento ou produção no País.

§ 4º Em cumprimento ao disposto no § 3º, o crédito financeiro de que trata o art. 16 será acrescido de até 250 (duzentos e cinquenta) pontos percentuais, e estará limitado a treze inteiros por cento da receita bruta total decorrente da venda dos produtos de que trata o inciso III do **caput** do segundo mês-calendário anterior ao mês de apuração do crédito, excluídos os impostos e 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 será de dezesseis inteiros por cento da receita bruta total decorrente da venda dos produtos de que trata o inciso III do **caput** do segundo mês-calendário anterior ao mês de apuração do crédito, excluídos os impostos e 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.

§ 7º A escala MRL (**Manufacturing Readiness Levels**) é adotada para designar os níveis de maturidade de um processo de produção (ativo intangível), indicando 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 art. 13 poderão ter o crédito financeiro acrescido em até 20 pontos percentuais, de acordo com o volume de investimentos realizados no País, conforme ato do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

Art. 19. A pessoa jurídica habilitada nos termos do inciso II do **caput** do art. 13, que tenha projeto para desenvolvimento e produção dos produtos de que trata o inciso III do art. 18, além dos demais benefícios de que trata este Capítulo, fará jus a crédito financeiro em contrapartida aos investimentos realizados em ativos fixos e em pesquisa e desenvolvimento, incluindo engenharia automotiva.

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

I - corresponderá aos percentuais abaixo indicados aplicados sobre os investimentos em ativos fixos e em pesquisa e desenvolvimento, incluindo engenharia automotiva:

a) 12,5% (doze e meio por cento) dos investimentos para produção de veículos automotores; e

b) 25,0% (vinte e cinco por cento) dos investimentos para a produção de autopeças ou sistemas e soluções estratégicas, conforme regulamento; e

II - está condicionado, em conformidade com os termos e condições estabelecidos em regulamento:

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

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 art. 18.

Art. 20. As empresas habilitadas nos termos do disposto na alínea “a” do inciso I do § 4º do art. 13, 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, sem a aplicação de exame de similaridade de produção nacional; e

II - Imposto de Renda sobre Pessoa Jurídica (IRPJ) e Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) incidente sobre o lucro tributável da parcela correspondente à exportação de produtos industrializados no âmbito do projeto de desenvolvimento e produção tecnológica.

Art. 21. Os benefícios fiscais de que trata esta Medida Provisória:

I - não são cumulativos com os benefícios previstos nos artigos 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 - 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 deste Regime.

Seção IV

Do Acompanhamento do Programa

Art. 22. Fica instituído o Grupo de Acompanhamento do Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER, composto por representantes do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, do Ministério da Fazenda e do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações, com o objetivo de definir os critérios para monitoramento dos impactos do Programa, conforme 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 advindos da aplicação do Programa no ano anterior.

§ 2º O relatório de que trata o § 1º:

I - será elaborado pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, sob a supervisão do Grupo de Acompanhamento do Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER; e

II - deverá conter os impactos decorrentes dos dispêndios beneficiados pelo Programa Mobilidade Verde e Inovação - 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 Mobilidade Verde e Inovação - MOVER no setor e na sociedade, conforme 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; ou
- b) não realização do projeto de desenvolvimento e produção tecnológica de que trata o inciso II do **caput** do art. 13; e

II - implicará o recolhimento do valor equivalente aos créditos financeiros ressarcidos, compensados ou o estorno dos referidos créditos financeiros formados em função 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 incentivos à realização de atividades de pesquisa e desenvolvimento, o cancelamento de uma delas não afetará as demais.

§ 2º O recolhimento do valor de que trata o inciso II do **caput** 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; ou

II – descumprimento, por mais de três meses consecutivos, de obrigação acessória relativa ao Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER prevista nesta Medida Provisória, em seu regulamento ou em normas complementares.

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

CAPÍTULO IV 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, deve obedecer ao disposto neste capítulo.

§ 1º A Câmara de Comércio Exterior aprovará relação de autopeças não produzidas no 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**.

§ 3º As empresas importadoras que não aderirem ao regime mencionado no **caput** ficam obrigadas ao recolhimento normal do imposto de importação do bem.

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

§ 5º As empresas habilitadas na data da publicação desta Medida Provisória 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 120 dias, a contar da vigência desta Medida Provisória, para requerer nova habilitação nos termos do §4º.

Art. 27. A habilitação prevista no art. 26 fica 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, conforme regulamento do Poder Executivo federal, em parceria com:

I - Instituição Científica, Tecnológica e de Inovação - ICTs;

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 que se destinem 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 a 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**, o Poder Executivo federal poderá prever a obrigatoriedade de centralização dos aportes em fundo privado, conforme regulamento.

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

§ 1º Aplica-se multa sancionatória de 30% (trinta por cento) sobre a diferença entre o valor do aporte de que trata o **caput** do art. 27 e o valor efetivamente realizado.

§ 2º Fica dispensada a aplicação da multa de que trata o § 1º 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 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, contados do recebimento do termo de início de fiscalização, encerra-se a possibilidade de pagamento na forma do § 3º, estando o beneficiário sujeito à multa sancionatória prevista no § 1º, 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, limitado a vinte por cento.

§ 6º A multa de que trata o § 5º 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 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 V

DO FUNDO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL E TECNOLÓGICO

Art. 29. 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 utilização em apoio financeiro aos programas e 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;

II – da realização de dispêndios em pesquisa e desenvolvimento tecnológico, nos termos do § 1º do art. 14;

III – de glosa ou de necessidade de complementação residual dos dispêndios em pesquisa e desenvolvimento tecnológico, nos termos do § 3º do art. 14; e

IV – de outras fontes previstas em legislação específica.

§ 2º O FNDIT terá natureza privada e será criado, administrado, gerido e representado judicial e extrajudicialmente pelo BNDES.

§ 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 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 Os recursos de que trata o § 1º deverão ser alocados em programas e projetos prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para as indústrias de mobilidade e logística e suas cadeias produtivas, conforme regulamento.

§ 7º Na hipótese de o FNDIT não estar em funcionamento, o aporte dos recursos a que se refere o § 1º 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.

CAPÍTULO VI

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 30. Os benefícios expressos nos arts. 15 a 20 desta Medida Provisória terão vigência pelo prazo de 5 (cinco) anos, na forma do art. 143 da Lei nº 14.436, de 9 de agosto de 2022.

Art. 31. Ficam revogados, a partir de 1º de abril de 2024, os arts. 1º a 29 da Lei nº 13.755, de 2018.

Art. 32. Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação e produzirá efeitos:

- I - a partir de 1º de fevereiro de 2024, quanto aos arts. 12 a 21;
- II – a partir de 1º de abril de 2024, quanto aos arts. 9º a 11; e
- III - na data de sua publicação, quanto aos demais artigos.



Ministério da Fazenda

PÁGINA DE AUTENTICAÇÃO

O Ministério da Fazenda garante a integridade e a autenticidade deste documento nos termos do Art. 10, § 1º, da Medida Provisória nº 2.200-2, de 24 de agosto de 2001 e da Lei nº 12.682, de 09 de julho de 2012.

A página de autenticação não faz parte dos documentos do processo, possuindo assim uma numeração independente.

Documento produzido eletronicamente com garantia da origem e de seu(s) signatário(s), considerado original para todos efeitos legais. Documento assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2 de 24/08/2001.

Histórico de ações sobre o documento:

Documento juntado ao processo em 29/12/2023 14:20:40 por Claudemir Rodrigues Malaquias.

Documento assinado digitalmente em 29/12/2023 14:20:40 por CLAUDEMIR RODRIGUES MALAQUIAS e Documento assinado digitalmente em 29/12/2023 14:18:59 por FILIPE NOGUEIRA DA GAMA.

Esta cópia / impressão foi realizada por FILIPE NOGUEIRA DA GAMA em 29/12/2023.

Instrução para localizar e conferir eletronicamente este documento na Internet:

1) Acesse o endereço:

<https://cav.receita.fazenda.gov.br/eCAC/publico/login.aspx>

2) Entre no menu "Legislação e Processo".

3) Selecione a opção "e-AssinaRFB - Validar e Assinar Documentos Digitais".

4) Digite o código abaixo:

EP29.1223.14230.DQ9S

5) O sistema apresentará a cópia do documento eletrônico armazenado nos servidores da Receita Federal do Brasil.

Código hash do documento, recebido pelo sistema e-Processo, obtido através do algoritmo sha2:

08CB99A5283FC5E23E95427F094BFF3CA0A3B2A6378ADEB914B0B437A4802642