SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 20, DE 2026

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre Projeto de Lei n° 4621, de 2024, do Senador Esperidião Amin (PP/SC), que Institui a Política Nacional de Incentivo à Fabricação de Motores (PNIFM) e dá outras providências.

PRESIDENTE: Senador Marcos Rogério
RELATOR: Senador Laércio Oliveira

10 de novembro de 2026

SF/26620.12825-75

PARECER Nº , DE 2026

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 4.621, de 2024, do Senador Esperidião Amin, que *institui a Política Nacional de Incentivo à Fabricação de Motores (PNIFM) e dá outras providências*.

Relator: Senador **LAÉRCIO OLIVEIRA**

I – RELATÓRIO

Encontra-se na Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei (PL) nº 4.621, de 2024, de autoria do Senador Esperidião Amin, que "institui a Política Nacional de Incentivo à Fabricação de Motores (PNIFM) e dá outras providências".

O projeto é composto por cinco artigos, sendo que o primeiro deles institui a mencionada Política, enquanto o art. 2º estabelece seus objetivos, em que se destacam o estímulo à ampliação da capacidade instalada de produção de motores no território nacional; a substituição de motores importados por produtos fabricados no Brasil; o incentivo à pesquisa, desenvolvimento e inovação em tecnologias voltadas à eficiência energética e sustentabilidade ambiental; a qualificação de mão de obra; o fortalecimento da cadeia produtiva automotiva; e o estímulo à instalação de fábricas em regiões menos industrializadas.

O art. 3º prevê medidas a serem adotadas pelo Poder Executivo para implementação da PNIFM, incluindo a criação de linhas de crédito específicas em instituições financeiras públicas; o estabelecimento de parcerias público-privadas com universidades e centros de pesquisa; programas de capacitação profissional; criação de selo nacional de qualidade e sustentabilidade; e revisão anual de ex-tarifários concedidos para importação de motores e componentes.

SF/26620.12825-75

O art. 4º determina que o Poder Executivo regulamente a futura lei no prazo de noventa dias a partir de sua publicação, enquanto o art. 5º estabelece a vigência imediata da lei que eventualmente decorrer do PL.

Na justificação, o autor argumenta que a elevada dependência brasileira da importação de motores e componentes automotivos gera desequilíbrios na balança comercial e expõe a economia nacional a vulnerabilidades externas. Sustenta, ainda, que o fortalecimento da indústria nacional de motores contribuiria para geração de empregos qualificados, desenvolvimento tecnológico, transição energética e descarbonização da economia, com incentivo à produção de motores movidos a biocombustíveis, hidrogênio e outras fontes de baixo carbono. Também destaca o potencial da política para promover o desenvolvimento regional e ampliar a soberania industrial brasileira.

O PL foi distribuído à Comissão de Ciência, Tecnologia, Inovação e Informática (CCT), à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) e, em decisão terminativa, a esta CI. No prazo original, a proposição não havia recebido emendas.

Na CCT, contudo, o relatório do Senador Oriovisto Guimarães foi aprovado com quatro emendas que visavam a corrigir aspectos formais e de inconstitucionalidade e juridicidade do PL: A Emenda nº 1-CCT altera um dos objetivos da PNIFM de substituição de importações de motores para fomento à sua fabricação nacional. A Emenda nº 2-CCT, que trata do financiamento da Política, suprime a menção explícita ao BNDES e a outras instituições estatais (para evitar questionamentos de inconstitucionalidade), ao mesmo tempo em que lhe autoriza a utilização de recursos do Programa de Aceleração da Transição Energética (PATEN). A Emenda nº 3-CCT suprime a criação de um "selo nacional de qualidade e sustentabilidade para motores fabricados no Brasil" e a estipulação de revisões anuais de ex-tarifários. Por fim, a Emenda nº 4-CCT visa a aumentar o prazo de regulamentação para 120 dias e determinar que o rol de tecnologias beneficiadas pela PNIFM seja revisto, pelo menos, a cada cinco anos.

Na CAE, o relatório do Senador Laércio Oliveira foi aprovado com relatoria *ad hoc* do Senador Hamilton Mourão, acatando as emendas advindas da CCT.

SF/26620.12825-75

II – ANÁLISE

Como se trata de decisão de caráter terminativo nesta Comissão, compete-nos analisar não apenas o mérito da matéria, mas também seus aspectos formais e de técnica legislativa. Assim, do ponto de vista constitucional, o PL pode ser considerado compatível com a Constituição Federal principalmente por tratar de política pública de fomento industrial, inovação tecnológica e desenvolvimento econômico, matérias inseridas no âmbito da competência legislativa da União, e alinhadas aos objetivos constitucionais da ordem econômica.

Além disso, com as emendas oferecidas na CCT, não há criação de cargos, órgãos ou despesas obrigatórias, nem concessão de benefício tributário específico, ou criação de despesa obrigatória. Assim, o PL não afronta o art. 113 do ADCT, ou os arts. 16 e 17 da Lei de Responsabilidade Fiscal. De resto, salvo a exceção que trataremos a seguir, parece-nos que não há o que se criticar quanto à juridicidade e técnica legislativa da proposta, particularmente se acatadas as emendas que lhe foram apostas na CCT.

A única ressalva que vislumbramos dá-se em relação a seu art. 4º, que estipula prazo para a regulamentação da matéria. De fato, esse comando pode ser entendido como uma interferência e uma "ordem" dada ao Executivo, o que feriria a separação dos Poderes insculpida no art. 2º da Constituição. Nesse sentido, entendemos necessária emenda para suprimir esse prazo do PL, de forma a evitar questionamentos de sua constitucionalidade.

Do ponto de vista do mérito, o PL nº 4.621, de 2024, revela-se oportuno e estratégico para o desenvolvimento industrial brasileiro. A proposta reconhece que a fabricação de motores constitui elo central de diversas cadeias produtivas, automotiva, agrícola, naval, energética e de máquinas industriais, possuindo elevada capacidade de geração de empregos qualificados, agregação de valor e difusão tecnológica. Ao incentivar a produção nacional, o projeto busca reduzir vulnerabilidades decorrentes da dependência externa de componentes críticos e fortalecer a autonomia produtiva do País em setor sensível para a economia nacional.

A proposição também se mostra alinhada às transformações tecnológicas e energéticas em curso no cenário internacional. A indústria mundial de motores passa por acelerado processo de transição, marcado pela busca de maior eficiência energética, redução de emissões e desenvolvimento

SF/26620.12825-75

de soluções baseadas em combustíveis de baixo carbono. Nesse contexto, o projeto acerta ao incentivar investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação voltados a motores mais sustentáveis, especialmente aqueles compatíveis com biocombustíveis, hidrogênio e outras alternativas energéticas nas quais o Brasil possui vantagens comparativas relevantes.

Destaque-se também o fortalecimento da cadeia produtiva nacional, que tende a estimular a internalização de etapas produtivas de maior intensidade tecnológica, com ganhos de competitividade industrial e ampliação do conteúdo nacional de nossa produção. Ademais, ao prever ações de qualificação profissional e integração entre empresas, universidades e centros de pesquisa, o projeto contribui para formação de capital humano especializado e para a consolidação de um ecossistema de inovação no setor industrial brasileiro.

Merece também destaque a preocupação da proposição com o desenvolvimento regional e com a desconcentração econômica. Ao estimular a instalação de unidades produtivas em regiões menos industrializadas, a Política Nacional de Incentivo à Fabricação de Motores poderá contribuir para dinamizar economias locais, ampliar oportunidades de emprego e reduzir desigualdades regionais. Trata-se, portanto, de iniciativa que combina objetivos de desenvolvimento econômico, inovação tecnológica, sustentabilidade ambiental e fortalecimento da indústria nacional, em consonância com os interesses estratégicos do País.

Por fim, com vistas a contribuir com o projeto, propomos 5 emendas com o seguinte conteúdo: a primeira delas tem por finalidade conferir à PNIFM um princípio orientador explícito, alinhado à realidade econômica, energética e industrial brasileira, reconhecendo que o processo de descarbonização do transporte deve ocorrer por múltiplas rotas tecnológicas, e não por meio de uma única solução prescritiva.

A segunda delas visa a incluir, entre os objetivos do PNIFM, o de estimular o desenvolvimento e a fabricação nacional de motores e sistemas de propulsão destinados a veículos híbridos sustentáveis, especialmente aqueles compatíveis com biocombustíveis, com destaque para o etanol, em consonância com as características estruturais do setor energético e automotivo brasileiro.

A terceira emenda tem como finalidade assegurar que os instrumentos operacionais da PNIFM, em especial as linhas de financiamento, os mecanismos de crédito e o apoio à pesquisa, desenvolvimento e inovação

SF/26620.12825-75

(PD&I), reflitam de forma objetiva e eficaz as condições estruturais, energéticas e industriais do Brasil, bem como os objetivos da política industrial vigente, notadamente o Programa MOVER e a Política do Carro Sustentável. Assim, alteramos, inclusive, o caput do artigo 3º, para adequação correta da proposta.

As emendas n°s 4 e 5 propõem a substituição do termo "biocombustíveis" por "combustíveis de baixo carbono". A mudança busca conferir maior flexibilidade à política pública, alinhando-a a uma agenda moderna de transição energética, sem restringir ou inviabilizar o desenvolvimento de outras rotas tecnológicas igualmente relevantes.

A manutenção de uma redação restrita aos biocombustíveis, embora reconheça a relevância histórica e estratégica desse segmento no Brasil, pode limitar o alcance da política e reduzir sua capacidade de acompanhar a evolução tecnológica. A adoção de um conceito mais amplo permite incorporar diferentes soluções de descarbonização, como combustíveis sintéticos, hidrogênio verde e outras alternativas de baixa intensidade de carbono, promovendo complementaridade entre tecnologias e ampliando as possibilidades de inovação e investimento.

Do ponto de vista estratégico, a alteração fortalece a competitividade do setor automotivo nacional ao assegurar neutralidade tecnológica e maior aderência às tendências internacionais. Em um cenário global de rápida transformação, políticas públicas mais abertas criam condições para o desenvolvimento de novas soluções energéticas, ao mesmo tempo em que preservam e potencializam as cadeias já consolidadas.

Ressalta-se que a ampliação conceitual não implica qualquer prejuízo aos biocombustíveis, que permanecem como ativos centrais da matriz energética brasileira. Ao contrário, a proposta os posiciona como parte de um conjunto mais amplo e complementar de soluções de baixo carbono, abrindo espaço para a evolução tecnológica contínua e para a construção de uma política pública mais eficiente, inclusiva e orientada ao futuro.

Por fim, ajustamos o caput do artigo 4°, para adequação orçamentária.

SF/26620.12825-75

III – VOTO

Ante o exposto, somos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do PL nº 4.621, de 2024, e, no mérito, por sua **aprovação**, com as emendas a seguir apresentadas, bem como aquelas de nºs 1, 2, 3, todas da CCT, e da emenda nº 4-CCT, na forma da subemenda que apresentamos:

EMENDA Nº - CI

O art. 1º do Projeto de Lei nº 4.621, de 2024, passa a vigorar com a inclusão do seguinte parágrafo único:

"*Parágrafo único*. Na implementação da Política Nacional de Incentivo à Fabricação de Motores, o Poder Executivo deverá considerar que a descarbonização do transporte observe o princípio da neutralidade tecnológica, respeitando, em especial, os seguintes princípios:

I – redução das emissões de gases de efeito estufa e material particulado;

II – viabilidade econômica; e

III – aproveitamento das capacidades industriais, tecnológicas, energéticas e produtivas nacionais.".

EMENDA Nº - CI

O art. 2º do Projeto de Lei nº 4.621, de 2024, passa a vigorar com a inclusão do seguinte inciso VII:

"VII - incentivar o desenvolvimento e a fabricação nacional de motores e sistemas de propulsão destinados a veículos sustentáveis, especialmente aqueles compatíveis com combustíveis de baixo carbono, que combinem eficiência energética, redução de emissões de gases de efeito estufa e viabilidade econômica.".

SF/26620.12825-75

EMENDA Nº - CI

O caput do art. 3º do Projeto de Lei nº 4.621, de 2024, passa a vigorar com seguinte redação, bem como a inclusão do seguinte parágrafo único:

Art. 3º Para atingir os objetivos estabelecidos no art. 2º, o Poder Executivo fica autorizado a adotar as seguintes medidas:

"*Parágrafo único*. Na definição das linhas de financiamento, dos instrumentos de crédito e do apoio à pesquisa, desenvolvimento e inovação de que tratam os incisos I e II do *caput*, o Poder Executivo poderá adotar critérios diferenciados para fomentar a fabricação de motores e sistemas de propulsão em território nacional que atendam aos níveis de emissão vigentes ou futuros, buscando o atendimento da indústria nacional e internacional.".

EMENDA Nº - CI

O inciso III do art. 2º do Projeto de Lei nº 4.621, de 2024, passa a vigorar com a seguinte redação:

III - Incentivar a pesquisa, o desenvolvimento e a inovação (P&D&I) em tecnologias de fabricação de motores, com foco em eficiência energética e sustentabilidade ambiental, ampliando a utilização de combustíveis de baixo carbono para acelerar a descarbonização com viabilidade econômica;

EMENDA Nº - CI

O inciso II do art. 3º do Projeto de Lei nº 4.621, de 2024, passa a vigorar com a seguinte redação:

"II - Apoio à P&D&I: estabelecimento de parcerias público privadas (PPP) com universidades, centros de pesquisa e institutos tecnológicos para fomentar a inovação em tecnologias de produção de motores, especialmente em áreas como veículos elétricos, híbridos e combustíveis de baixo carbono;"

SF/26620.12825-75

SUBEMENDA Nº - CI

(à Emenda nº 4-CCT)

Dê-se a seguinte redação ao texto proposto para o art. 4º do Projeto de Lei nº 4.621, de 2024, na Emenda nº 4-CCT:

> "Art. 4º A implementação das medidas previstas nesta Lei ficará condicionada à existência de disponibilidade orçamentária e financeira, à previsão em dotações próprias consignadas nos respectivos orçamentos e ao atendimento dos requisitos previstos nos arts. 15, 16 e, quando aplicável, 17 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.
>
> *Parágrafo único*. Da implementação, o Poder Executivo editará regulamento com lista atualizada das tecnologias automotivas a serem fomentadas por esta Lei, particularmente daquelas previstas no art. 2º, II, em intervalos não superiores a cinco anos a partir de sua edição, em função dos avanços tecnológicos do setor."

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

Relatório de Registro de Presença

16ª, Extraordinária - Semipresencial

Comissão de Serviços de Infraestrutura

Bloco Parlamentar Democracia (MDB, PSDB, PODE, UNIÃO)			
TITULARES		**SUPLENTES**	
EDUARDO BRAGA		1. CONFÚCIO MOURA	
VENEZIANO VITAL DO RÊGO		2. EFRAIM FILHO	PRESENTE
MARCELO CASTRO	PRESENTE	3. FERNANDO DUEIRE	
JAYME CAMPOS	PRESENTE	4. ZEQUINHA MARINHO	
PROFESSORA DORINHA SEABRA	PRESENTE	5. RENAN CALHEIROS	
VAGO		6. SERGIO MORO	PRESENTE
PLÍNIO VALÉRIO	PRESENTE	7. JADER BARBALHO	

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PSB, PSD)			
TITULARES		**SUPLENTES**	
CID GOMES		1. CHICO RODRIGUES	PRESENTE
OTTO ALENCAR		2. CARLOS FÁVARO	
IRAJÁ		3. NELSINHO TRAD	
CARLOS VIANA	PRESENTE	4. VANDERLAN CARDOSO	
SORAYA THRONICKE		5. LUCAS BARRETO	PRESENTE

Bloco Parlamentar Vanguarda (PL, NOVO, AVANTE)			
TITULARES		**SUPLENTES**	
JAIME BAGATTOLI	PRESENTE	1. DRA. EUDÓCIA	
MARCOS ROGÉRIO	PRESENTE	2. ROGERIO MARINHO	
WELLINGTON FAGUNDES	PRESENTE	3. JORGE SEIF	
WILDER MORAIS	PRESENTE	4. ASTRONAUTA MARCOS PONTES	PRESENTE

Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT)			
TITULARES		**SUPLENTES**	
BETO FARO	PRESENTE	1. FABIANO CONTARATO	
ROGÉRIO CARVALHO		2. RANDOLFE RODRIGUES	
WEVERTON		3. VAGO	
JORGE KAJURU	PRESENTE	4. VAGO	

Bloco Parlamentar Aliança (PP, REPUBLICANOS)			
TITULARES		**SUPLENTES**	
ESPERIDIÃO AMIN	PRESENTE	1. RENZO BRAZ	
LAÉRCIO OLIVEIRA	PRESENTE	2. LUIS CARLOS HEINZE	PRESENTE
CLEITINHO		3. ANGELO CORONEL	

Não Membros Presentes

SÉRGIO PETECÃO
ZENAIDE MAIA
PAULO PAIM

Senado Federal - Lista de Votação Nominal - PL 4621/2024, nos termos do relatório.

Comissão de Serviços de Infraestrutura - Senadores

TITULARES - Bloco Parlamentar Democracia (MDB, PSDB, PODE, UNIÃO)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	SUPLENTES - Bloco Parlamentar Democracia (MDB, PSDB, PODE, UNIÃO)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
EDUARDO BRAGA				1. CONFÚCIO MOURA			
VENEZIANO VITAL DO RÊGO				2. EFRAIM FILHO	X		
MARCELO CASTRO				3. FERNANDO DUEIRE			
JAYME CAMPOS	X			4. ZEQUINHA MARINHO			
PROFESSORA DORINHA SEABRA	X			5. RENAN CALHEIROS			
VAGO				6. SERGIO MORO	X		
PLÍNIO VALÉRIO	X			7. JADER BARBALHO			
TITULARES - Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PSB, PSD)	**SIM**	**NÃO**	**ABSTENÇÃO**	**SUPLENTES - Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PSB, PSD)**	**SIM**	**NÃO**	**ABSTENÇÃO**
CID GOMES				1. CHICO RODRIGUES			
OTTO ALENCAR				2. CARLOS FÁVARO			
IRAJÁ				3. NELSINHO TRAD			
CARLOS VIANA				4. VANDERLAN CARDOSO			
SORAYA THRONICKE				5. LUCAS BARRETO			
TITULARES - Bloco Parlamentar Vanguarda (PL, NOVO, AVANTE)	**SIM**	**NÃO**	**ABSTENÇÃO**	**SUPLENTES - Bloco Parlamentar Vanguarda (PL, NOVO, AVANTE)**	**SIM**	**NÃO**	**ABSTENÇÃO**
JAIME BAGATTOLI	X			1. DRA. EUDÓCIA			
MARCOS ROGÉRIO				2. ROGERIO MARINHO			
WELLINGTON FAGUNDES	X			3. JORGE SEIF			
WILDER MORAIS	X			4. ASTRONAUTA MARCOS PONTES			
TITULARES - Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT)	**SIM**	**NÃO**	**ABSTENÇÃO**	**SUPLENTES - Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT)**	**SIM**	**NÃO**	**ABSTENÇÃO**
BETO FARO	X			1. FABIANO CONTARATO			
ROGÉRIO CARVALHO				2. RANDOLFE RODRIGUES			
WEVERTON				3. VAGO			
JORGE KAJURU				4. VAGO			
TITULARES - Bloco Parlamentar Aliança (PP, REPUBLICANOS)	**SIM**	**NÃO**	**ABSTENÇÃO**	**SUPLENTES - Bloco Parlamentar Aliança (PP, REPUBLICANOS)**	**SIM**	**NÃO**	**ABSTENÇÃO**
ESPERIDIÃO AMIN	X			1. RENZO BRAZ			
LAÉRCIO OLIVEIRA	X			2. LUIS CARLOS HEINZE	X		
CLEITINHO				3. ANGELO CORONEL			

Quórum: TOTAL 13

Votação: TOTAL 12 SIM 12 NÃO 0 ABSTENÇÃO 0

*** Presidente não votou**

Senador Marcos Rogério
Presidente

ANEXO II, ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA, PLENÁRIO Nº 13, EM 10/11/2026

OBS: COMPETE AO PRESIDENTE DESEMPATAR AS VOTAÇÕES QUANDO OSTENSIVAS (RISF, art. 89, XI)

DECISÃO DA COMISSÃO

(PL 4621/2024)

REUNIDA A COMISSÃO NESTA DATA, É APROVADO TERMINATIVAMENTE O PL 4621/2024, COM AS EMENDAS Nº 1-CCT-CAE-CI A Nº 3-CCT-CAE-CI, Nº 4-CCT-CAE-CI, NA FORMA DA SUBEMENDA Nº 1-CI, E Nº 5-CI A Nº 9-CI.

10 de novembro de 2026

Senador Marcos Rogério

Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura