

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.205, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2023

Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação
- Programa MOVER.

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:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Medida Provisória institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação - Programa MOVER, que contempla as seguintes medidas:

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

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

III - regime de autopeças não produzidas; e

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

§ 1º O Programa MOVER segue os objetivos da neointustrialização e as missões definidas em política industrial aprovada conforme o disposto no art. 18 da Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004, e tem o objetivo de apoiar o desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, a descarbonização, o alinhamento a uma economia de baixo carbono no ecossistema produtivo e inovativo de automóveis, de caminhões e de seus implementos rodoviários, de ônibus, de chassis com motor, de máquinas autopropulsadas e de autopeças.

§ 2º O Programa MOVER tem as seguintes diretrizes:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO II

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

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

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

II - reciclabilidade veicular;

III - rotulagem veicular integrada; e

IV - desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção.

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

§ 2º O cumprimento dos requisitos de que trata o **caput** 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** não exige 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, e poderão ser definidas metas por escopo, na forma prevista no regulamento.

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

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

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

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

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

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

§ 6º O Poder Executivo federal estabelecerá, para fins de apuração do atendimento ao requisito de emissão de dióxido de carbono, os valores de ICE e a participação dos combustíveis líquidos ou gasosos ou da energia elétrica.

§ 7º Os fabricantes e os importadores de veículos não poderão ser penalizados pelo não atendimento ao requisito de emissão de dióxido de carbono devido a divergências entre os valores de ICE médio e de participação dos combustíveis líquidos ou gasosos ou da energia elétrica, de que trata o § 6º, 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, consideradas as diferentes metas a serem definidas no âmbito do Programa MOVER.

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 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 no 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 dos 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 o importador autorizado da marca, quando houver, sobre a entrada do veículo no País, para fins de **recall** e de revisões do veículo, e apresentar o comprovante de ciência ao órgão de trânsito, juntamente com os demais documentos; e

II - o órgão de trânsito responsável pelo registro do veículo deverá anotar no Certificado de Registro do Veículo - CRV e no Certificado de Licenciamento Anual - CLA a condição de "Restrição de transferência de propriedade por três anos a partir do primeiro licenciamento do veículo, nos termos do disposto na Medida Provisória nº 1.205, de 30 de dezembro de 2023.

§ 2º No ato de ciência de que trata o inciso I do § 1º, o importador autorizado da marca no País 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 o recolhimento do veículo pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda, em razão da proibição de importação de veículo usado e da vedação ao emplacamento do veículo antes da autorização do referido órgão.

Art. 5º A importação ou a 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 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** 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 ensejará multa compensatória, nos seguintes valores:

I - considerado o ciclo do tanque à roda:

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

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

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

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

II - considerado o ciclo do poço à roda:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 8º Os valores de que tratam os art. 6º e art. 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 art. 6º e art. 7º está limitado a vinte por cento incidente sobre a receita decorrente da venda dos veículos que não cumprirem 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 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.

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

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

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

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

§ 3º Além dos requisitos estabelecidos no art. 2º, 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 do disposto no § 4º do art. 2º.

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

§ 5º Até 31 de dezembro de 2026, os veículos híbridos equipados com motor que utilize exclusivamente etanol, ou motor que utilize, alternativa ou simultaneamente, gasolina e etanol (**flexible fuel engine**) terão diferenciação de alíquota de até três pontos percentuais em relação aos veículos convencionais, de classe e categoria similares, equipados com esse mesmo tipo de motor, nos termos do disposto no regulamento.

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

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

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

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

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 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 do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços registro de versão sustentável de cada marca e modelo, que atenda a critérios de sustentabilidade ambiental, social e econômica.

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

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

II - reciclabilidade veicular;

III - realização de etapas fabris no País; e

IV - categoria do veículo.

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

§ 3º Os veículos sustentáveis de que trata este artigo poderão ter alíquota específica de IPI, nos termos do disposto no regulamento.

CAPÍTULO IV

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

Seção I

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

II - tenham projeto de desenvolvimento e produção tecnológica aprovado para a produção, no País, de novos produtos ou de novos modelos de produtos existentes a que se refere o inciso I do **caput**, 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** deverão:

I - ser tributadas pelo regime de lucro real;

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

III - estar em situação regular quanto aos tributos federais.

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

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

II - discriminará a modalidade de habilitação da empresa dentre aquelas previstas no **caput** 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**.

§ 4º Para fins do disposto no 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, incluídos equipamentos e aparelhos para controle da qualidade do processo fabril e para realização de pesquisa e desenvolvimento; e

b) instalação de unidades destinadas à reciclagem ou à 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, e cada habilitação poderá ser prorrogada somente uma vez, desde que cumprido o cronograma do projeto de instalação.

§ 5º Encerrado 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.

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

Seção II

Dos requisitos para a habilitação

Art. 14. Para fins de habilitação ao regime de que trata o art. 12, 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** poderão ser realizados sob a forma de aportes no FNDIT, conforme disposto em regulamento do Poder Executivo federal.

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

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

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

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

Seção III

Dos incentivos

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

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

II - investimentos em produção tecnológica realizados no País.

§ 1º Para fruição dos créditos financeiros de que trata esta Medida Provisória, 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 Medida Provisória serão limitados aos seguintes valores globais para cada ano-calendário:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 do disposto nesta Medida Provisória será reconhecido no resultado operacional.

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

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

II - ressarcimento em dinheiro.

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

Art. 18. Para as empresas habilitadas nos termos do disposto no inciso I do **caput** do art. 13, o crédito financeiro de que trata o art. 16 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**, a soma dos créditos adicionais não poderá exceder o valor de 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 vinte pontos percentuais e estará limitado a sete por cento da receita bruta total de venda de bens e serviços do segundo mês-calendário anterior ao mês de apuração do crédito, excluídos os impostos e as contribuições incidentes sobre a venda.

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

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

§ 5º No caso das empresas habilitadas que realizem, no País, desenvolvimento e gestão global de tecnologia e de marca própria de veículo ou de autopeça, o limite de que trata o § 4º será de dezesseis 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 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.

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

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

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

Art. 19. A pessoa jurídica habilitada nos termos do disposto no inciso II do **caput** do art. 13, que tenha projeto para desenvolvimento e produção dos produtos de que trata o inciso III do **caput** 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, inclusive engenharia automotiva.

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

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

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

b) vinte e cinco por cento dos investimentos para a produção de autopeças ou sistemas e soluções estratégicas, conforme o disposto no regulamento; e

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

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

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

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

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

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

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

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

I - não são cumulativos com os benefícios previstos nos art. 1º a art. 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 1991, do art. 11-C da Lei nº 9.440, de 1997, do art. 1º da Lei nº 9.826, de 1999, e da Lei nº 11.484, de 2007, não podem ser beneficiados no âmbito do regime de que trata o art. 12.

Seção IV

Do acompanhamento

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

§ 1º O Grupo de Acompanhamento deverá divulgar, anualmente, relatório com os resultados econômicos e técnicos advindos da aplicação do Programa MOVER 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; e

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

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

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

Seção V

Dos efeitos do descumprimento da legislação

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

I - cancelamento da habilitação com efeitos retroativos; ou

II - suspensão da habilitação.

Art. 24. O cancelamento da habilitação:

I - poderá ser aplicado nas hipóteses de:

a) descumprimento do requisito de que trata o art. 14; 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 que trata o art. 12, 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 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 V

DO REGIME DE AUTOPEÇAS NÃO PRODUZIDAS

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

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

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

§ 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, os limites e as condições para a habilitação no regime previsto no **caput**.

§ 5º As empresas habilitadas na data de 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 cento e vinte dias, contados da data de entrada em vigor desta Medida Provisória, para requerer nova habilitação nos termos do disposto no § 4º.

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

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

§ 1º Aplica-se multa sancionatória de trinta por cento sobre a diferença entre o valor do aporte de que trata o **caput** do art. 27 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 cinquenta por cento caso o beneficiário realize o pagamento do valor devido notificado, incluídos juros e multa de mora, até o vigésimo dia subsequente à data de recebimento do termo de início de fiscalização.

§ 4º A partir do vigésimo primeiro dia, contado do recebimento do termo de início de fiscalização, encerra-se a possibilidade de pagamento na forma prevista no § 3º, 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, limitada 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 de Custódia - Selic, para títulos federais, acumulada mensalmente, a partir do primeiro dia do mês subsequente ao do vencimento do prazo até o último dia do mês anterior ao do recolhimento, e de um por cento no mês de recolhimento.

CAPÍTULO VI

DO FUNDO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL E TECNOLÓGICO

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

§ 1º O FNDIT será formado por recursos oriundos:

I - da obrigação de que trata o art. 27;

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

III - de glosa ou de necessidade de complementação residual dos dispêndios em pesquisa e desenvolvimento tecnológico, nos termos do disposto no § 3º do art. 14; 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 cujas competências serão estabelecidas em ato do Poder Executivo federal.

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

§ 6º Na hipótese de o FNDIT não estar em funcionamento, o aporte dos recursos a que se refere o § 1º 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 VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 30. Os incentivos previstos nos art. 15 a art. 20 desta Medida Provisória terão vigência pelo prazo de cinco anos, na forma do disposto no art. 143 da Lei nº 14.436, de 9 de agosto de 2022.

Art. 31. Ficam revogados, em 1º de abril de 2024, os art. 1º a art. 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 - em 1º de fevereiro de 2024, quanto aos art. 12 a art. 21;

II - em 1º de abril de 2024, quanto aos art. 9º a art. 11; e

III - na data de sua publicação, quanto aos demais dispositivos.

Brasília, 30 de dezembro de 2023; 202º da Independência e 135º da República.

Brasília, 30 de Dezembro de 2023

Senhor Presidente da República,

1. Submetemos a sua apreciação Projeto de Medida Provisória que institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER, e dá outras providências.
2. 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.
3. 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.
4. 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.
5. 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.
6. 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.

7. 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.

8. 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.

9. 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.

10. 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.

11. 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.

12. 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.

13. 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. 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.

14. 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.

15. 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 Geceex 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).

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

17. 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.

18. 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.

19. 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.

20. Essas, Senhor Presidente, são as razões que justificam a elaboração da Medida Provisória que ora submetemos a sua apreciação.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Fernando Haddad, Luciana Barbosa de Oliveira Santos, Geraldo Jose Rodrigues Alckmin Filho

MENSAGEM Nº 752

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do art. 62 da Constituição, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências o texto da Medida Provisória nº 1.205, de 30 de dezembro de 2023, que “Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação - Programa MOVER.”.

Brasília, 30 de dezembro de 2023.



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
Casa Civil

OFÍCIO Nº 1042/2023/CC/PR

Brasília, na data da assinatura digital.

A Sua Excelência o Senhor
Senador Rogério Carvalho
Primeiro Secretário
Senado Federal Bloco 2 – 2º Pavimento
70165-900 Brasília/DF

Assunto: Medida Provisória.

Senhor Primeiro Secretário,

Encaminho Mensagem com a qual o Senhor Presidente da República submete à deliberação do Congresso Nacional o texto medida provisória, que “Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação - Programa MOVER.”.

Atenciosamente,

RUI COSTA
Ministro de Estado



Documento assinado eletronicamente por **Rui Costa dos Santos, Ministro de Estado da Casa Civil da Presidência da República**, em 30/12/2023, às 20:25, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade do documento pode ser conferida informando o código verificador **4868736** e o código CRC **D9FC82AC** no site:

https://super.presidencia.gov.br/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 19995.107850/2023-13

SUPER nº 4868736

Palácio do Planalto - 4º andar - Sala: 426 - Telefone: 61-3411-1121

CEP 70150-900 - Brasília/DF - <https://www.gov.br/planalto/pt-br>