



Quadro Comparativo

Medida Provisória nº 1205/2023

LEGISLAÇÃO ALTERADA	TEXTO ENCAMINHADO PELO EXECUTIVO
	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 neoindustrialização e as missões definidas em política industrial aprovada conforme o disposto no art. 18 da Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004 , e tem o objetivo de apoiar o desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, a descarbonização, o alinhamento a uma economia de baixo carbono no ecossistema produtivo e inovativo de automóveis, de caminhões e de seus implementos rodoviários, de ônibus, de chassis com motor, de máquinas autopropulsadas e de autopeças.
	§ 2º O Programa MOVER tem as seguintes diretrizes:
	I - incremento da eficiência energética, do desempenho estrutural e da disponibilidade de tecnologias assistivas à direção dos veículos comercializados no País;
	II - aumento dos investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação no País;
	III - estímulo à produção de novas tecnologias e inovações, de acordo com as tendências tecnológicas globais;
	IV - incremento da produtividade das indústrias para a mobilidade e logística;
	V - promoção do uso de biocombustíveis, de outros combustíveis de baixo teor de carbono e de formas alternativas de propulsão e valorização da matriz energética brasileira;
	VI - garantia da capacitação técnica e da qualificação profissional no setor de mobilidade e logística;



Quadro Comparativo

Medida Provisória nº 1205/2023

LEGISLAÇÃO ALTERADA	TEXTO ENCAMINHADO PELO EXECUTIVO
	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 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.



LEGISLAÇÃO ALTERADA	TEXTO ENCAMINHADO PELO EXECUTIVO
	§ 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 análise de ciclo de vida que considera as emissões de Gases de Efeito Estufa - GEE associadas à operação de veículos leves e pesados dentro de um ciclo de uso padronizado;
	II - ciclo do poço à roda - conceito de ciclo de vida que considera as emissões de GEE que se originam desde a fase de extração de recursos naturais, 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 (gCO ₂ eq./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.



Quadro Comparativo

Medida Provisória nº 1205/2023

LEGISLAÇÃO ALTERADA	TEXTO ENCAMINHADO PELO EXECUTIVO
	§ 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.



Quadro Comparativo

Medida Provisória nº 1205/2023

LEGISLAÇÃO ALTERADA	TEXTO ENCAMINHADO PELO EXECUTIVO
	§ 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;



Quadro Comparativo

Medida Provisória nº 1205/2023

LEGISLAÇÃO ALTERADA	TEXTO ENCAMINHADO PELO EXECUTIVO
	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.



Quadro Comparativo

Medida Provisória nº 1205/2023

LEGISLAÇÃO ALTERADA	TEXTO ENCAMINHADO PELO EXECUTIVO
	§ 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.



Quadro Comparativo

Medida Provisória nº 1205/2023

LEGISLAÇÃO ALTERADA	TEXTO ENCAMINHADO PELO EXECUTIVO
	§ 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.



Quadro Comparativo

Medida Provisória nº 1205/2023

LEGISLAÇÃO ALTERADA	TEXTO ENCAMINHADO PELO EXECUTIVO
	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.



Quadro Comparativo

Medida Provisória nº 1205/2023

LEGISLAÇÃO ALTERADA	TEXTO ENCAMINHADO PELO EXECUTIVO
	§ 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.



Quadro Comparativo

Medida Provisória nº 1205/2023

LEGISLAÇÃO ALTERADA	TEXTO ENCAMINHADO PELO EXECUTIVO
	§ 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).



Quadro Comparativo

Medida Provisória nº 1205/2023

LEGISLAÇÃO ALTERADA	TEXTO ENCAMINHADO PELO EXECUTIVO
	§ 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



Quadro Comparativo

Medida Provisória nº 1205/2023

LEGISLAÇÃO ALTERADA	TEXTO ENCAMINHADO PELO EXECUTIVO
	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, vencidos 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.

**Quadro Comparativo**
Medida Provisória nº 1205/2023

LEGISLAÇÃO ALTERADA	TEXTO ENCAMINHADO PELO EXECUTIVO
	§ 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.



Quadro Comparativo

Medida Provisória nº 1205/2023

LEGISLAÇÃO ALTERADA	TEXTO ENCAMINHADO PELO EXECUTIVO
	§ 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 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



Quadro Comparativo

Medida Provisória nº 1205/2023

LEGISLAÇÃO ALTERADA	TEXTO ENCAMINHADO PELO EXECUTIVO
	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



Quadro Comparativo

Medida Provisória nº 1205/2023

LEGISLAÇÃO ALTERADA	TEXTO ENCAMINHADO PELO EXECUTIVO
	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:



Quadro Comparativo

Medida Provisória nº 1205/2023

LEGISLAÇÃO ALTERADA	TEXTO ENCAMINHADO PELO EXECUTIVO
	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.



Quadro Comparativo

Medida Provisória nº 1205/2023

LEGISLAÇÃO ALTERADA	TEXTO ENCAMINHADO PELO EXECUTIVO
	§ 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.



Quadro Comparativo

Medida Provisória nº 1205/2023

LEGISLAÇÃO ALTERADA	TEXTO ENCAMINHADO PELO EXECUTIVO
	§ 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;



Quadro Comparativo

Medida Provisória nº 1205/2023

LEGISLAÇÃO ALTERADA	TEXTO ENCAMINHADO PELO EXECUTIVO
	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 .
Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018	Art. 31. Ficam revogados, em 1º de abril de 2024, os art. 1º a art. 29 da Lei nº 13.755, de 2018 .
Art. 1º 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 (Tipi), aprovada pelo Decreto nº 8.950, de 29 de dezembro de 2016 , relativos a:	
I - rotulagem veicular;	
II - eficiência energética veicular; e	
III - desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção.	

LEGISLAÇÃO ALTERADA	TEXTO ENCAMINHADO PELO EXECUTIVO
§ 1º A fixação dos requisitos previstos nos incisos I, II e III do caput deste artigo considerará critérios quantitativos e qualitativos, tais como o número de veículos comercializados ou importados, o atingimento de padrões internacionais e o desenvolvimento de projetos.	
§ 2º O cumprimento dos requisitos de que trata o caput deste artigo será comprovado perante o Ministério da Indústria, Comércio Exterior 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 do Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito (CAT) e do código de marca-modelo-versão do veículo do Registro Nacional de Veículos Automotores (Renavam), do Departamento Nacional de Trânsito do Ministério das Cidades, e da Licença para Uso da Configuração de Veículo ou Motor (LCVM), do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama).	
§ 4º Na fixação dos requisitos de que trata este artigo, será concedido aos bens importados tratamento não menos favorável que o concedido aos bens similares de origem nacional.	
Art. 2º O Poder Executivo federal poderá reduzir as alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para os veículos de que trata o caput do art. 1º desta Lei em:	
I - até dois pontos percentuais para os veículos que atenderem a requisitos específicos de eficiência energética; e	
II - até um ponto percentual para os veículos que atenderem a requisitos específicos de desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção.	
§ 1º Observado o disposto no § 2º, a redução de alíquota de que trata o inciso II do caput poderá ser concedida somente ao veículo cuja alíquota de IPI aplicável já tenha sido reduzida, nos termos do inciso I do caput deste artigo, em, no mínimo, um ponto percentual.	
§ 2º O somatório das reduções de alíquotas de que tratam os incisos I e II do caput deste artigo fica limitado a dois pontos percentuais.	
§ 3º Na redução de alíquotas de que trata este artigo, será concedido aos bens importados tratamento não menos favorável que o concedido aos bens similares de origem nacional.	

LEGISLAÇÃO ALTERADA	TEXTO ENCAMINHADO PELO EXECUTIVO
§ 4º Os veículos híbridos equipados com motor que utilize, alternativa ou simultaneamente, gasolina e álcool (flexibe fuel engine) devem ter uma redução de, no mínimo, três pontos percentuais na alíquota do IPI em relação aos veículos convencionais, de classe e categoria similares, equipados com esse mesmo tipo de motor.	
Seção II	
Das Sanções Administrativas	
Art. 3º A comercialização ou a importação de veículos no País sem o ato de registro dos compromissos de que trata o § 2º do art. 1º, por parte do fabricante ou do importador, acarretará multa compensatória de 20% (vinte por cento) incidente sobre a receita decorrente da venda dos veículos de que trata o art. 1º desta Lei.	
Parágrafo único. Na hipótese de veículos importados, a multa compensatória de que trata o caput deste artigo incidirá, no momento da importação, sobre o valor aduaneiro acrescido dos tributos incidentes na nacionalização.	
Art. 4º O não cumprimento da meta de eficiência energética de que trata o inciso II do caput do art. 1º desta Lei ensejará multa compensatória, nos seguintes valores:	
I - 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;	
II - 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;	
III - 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	
IV - 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.	
Art. 5º O descumprimento das metas de rotulagem veicular de âmbito nacional ou de desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção de que tratam os incisos I e III do caput do art. 1º desta Lei ensejará multa compensatória, nos seguintes valores:	

LEGISLAÇÃO ALTERADA	TEXTO ENCAMINHADO PELO EXECUTIVO
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;	
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; e	
V - 20% (vinte por cento), exclusive, menor que a meta estabelecida e, a cada 5 (cinco) pontos percentuais, será acrescido o valor de que trata o inciso IV do caput deste artigo.	
Art. 6º Os valores de que tratam os arts. 4º e 5º serão multiplicados pelo número de veículos licenciados a partir da regulamentação desta Lei e serão pagos na forma disposta no § 3º do art. 10 desta Lei.	
Parágrafo único. O somatório das multas compensatórias de que tratam os arts. 4º e 5º desta Lei está limitado a 20% (vinte por cento) incidente sobre a receita decorrente da venda ou sobre o valor aduaneiro acrescido dos tributos incidentes na nacionalização, no caso de veículos importados, dos veículos que não cumprem os requisitos obrigatórios de que trata o art. 1º desta Lei.	
CAPÍTULO II	
DO PROGRAMA ROTA 2030 - MOBILIDADE E LOGÍSTICA	
Seção I	
Dos Objetivos e das Diretrizes do Programa	
Art. 7º Fica instituído o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, com o objetivo de apoiar o desenvolvimento tecnológico, a competitividade, a inovação, a segurança veicular, a proteção ao meio ambiente, a eficiência energética e a qualidade de automóveis, de caminhões, de ônibus, de chassis com motor e de autopeças.	
Art. 8º O Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística 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;	

LEGISLAÇÃO ALTERADA	TEXTO ENCAMINHADO PELO EXECUTIVO
IV - incremento da produtividade das indústrias para a mobilidade e logística;	
V - promoção do uso de biocombustíveis 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; e	
VII - garantia da expansão ou manutenção do emprego no setor de mobilidade e logística.	
Seção II	
Das Modalidades de Habilitação ao Programa	
Art. 9º Poderão habilitar-se ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística as empresas que:	
I - produzam, no País, os veículos classificados nos códigos 87.01 a 87.06 da Tipi, aprovada pelo Decreto nº 8.950, de 29 de dezembro de 2016 , as autopeças ou os sistemas estratégicos para a produção dos veículos classificados nos referidos códigos da Tipi, conforme regulamento do Poder Executivo federal; ou	
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 deste artigo, ou de novas soluções estratégicas para a mobilidade e logística, conforme regulamento do Poder Executivo federal.	
§ 1º A habilitação ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística será concedida por ato do Ministro de Estado da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, com a comprovação anual do atendimento aos compromissos assumidos.	
§ 2º O projeto de desenvolvimento e produção tecnológica de que trata o inciso II do caput deste artigo compreenderá a pesquisa para o desenvolvimento de novos produtos ou de novos modelos de produtos já existentes, ou de novas soluções estratégicas para a mobilidade e logística, e investimentos em ativos fixos.	
§ 3º Poderão ainda habilitar-se ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, nos termos do inciso II do caput, observado o disposto no § 2º deste artigo e conforme regulamento do Poder Executivo federal, as empresas que:	
I - tenham em execução, na data de publicação da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, projeto de desenvolvimento e produção tecnológica para a instalação de novas plantas ou de projetos industriais;	

LEGISLAÇÃO ALTERADA	TEXTO ENCAMINHADO PELO EXECUTIVO
II - tenham projeto de investimento nos termos dispostos no inciso III do § 2º do art. 40 da Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012 , com a finalidade de instalação, no País, de fábrica de veículos leves com capacidade produtiva anual de até 35.000 (trinta e cinco mil) unidades e com investimento específico de, no mínimo, R\$ 17.000,00 (dezessete mil reais) por veículo;	
III - tenham projeto de investimento relativo à instalação de fábrica de veículos leves com capacidade produtiva anual de até 35.000 (trinta e cinco mil) unidades e com investimento específico de, no mínimo, R\$ 23.300,00 (vinte e três mil e trezentos reais) por veículo; ou	
IV - tenham projeto de investimento relativo à instalação, no País, de linha de produção de veículos com tecnologias de propulsão alternativas à combustão.	
§ 4º As empresas de autopeças ou sistemas estratégicos ou soluções estratégicas para a mobilidade e logística de que tratam os incisos I e II do caput deste artigo deverão:	
I - ser tributadas pelo regime de lucro real; e	
II - possuir centro de custo de pesquisa e desenvolvimento.	
§ 5º No fim do prazo a que se refere o art. 29 desta Lei, as habilitações vigentes serão consideradas canceladas e seus efeitos serão cessados, exceto quanto ao cumprimento dos compromissos assumidos.	
Seção III	
Dos Requisitos para a Habilitação	
Art. 10. Para fins de habilitação ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, o Poder Executivo federal estabelecerá requisitos relativos a:	
I - rotulagem veicular;	
II - eficiência energética veicular;	
III - desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção; e	
IV - dispêndios com pesquisa e desenvolvimento tecnológico.	
§ 1º Poderá habilitar-se ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística a empresa que estiver em situação regular em relação aos tributos federais.	
§ 2º A empresa interessada em habilitar-se ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística deverá comprovar que está formalmente autorizada a:	
I - realizar, no território nacional, as atividades de prestação de serviços de assistência técnica e de organização de rede de distribuição; e	

LEGISLAÇÃO ALTERADA	TEXTO ENCAMINHADO PELO EXECUTIVO
II - utilizar as marcas do fabricante em relação aos veículos objeto de importação, mediante documento válido no Brasil. § 3º Os dispêndios de que trata o inciso IV do caput deste artigo poderão ser realizados 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, conforme regulamento do Poder Executivo federal, em parceria com: I - Instituições 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. § 4º A realização dos projetos de que trata o § 3º deste artigo, conforme regulamento do Poder Executivo federal, desonera as empresas beneficiárias da responsabilidade quanto à efetiva utilização dos recursos nos programas e projetos de interesse nacional nas áreas de que trata este artigo. § 5º Nas hipóteses de glosa ou de necessidade de complementação residual de dispêndios em pesquisa e desenvolvimento tecnológico de que trata o inciso IV do caput deste artigo, a empresa poderá cumprir o compromisso por meio de depósitos em contas específicas para aplicação em programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para a mobilidade e logística, limitados ao montante equivalente a 20% (vinte por cento) do valor mínimo necessário para o cumprimento do requisito. § 6º O cumprimento dos requisitos de que trata este artigo será comprovado perante o Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, que definirá os termos e os prazos de comprovação.	

LEGISLAÇÃO ALTERADA	TEXTO ENCAMINHADO PELO EXECUTIVO
§ 7º O Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços encaminhará à Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda, em até 3 (três) anos, contados da utilização dos créditos de que trata esta Lei, os resultados das auditorias relativas ao cumprimento dos requisitos de habilitação ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística.	
§ 8º Os requisitos mínimos estabelecidos nos incisos I, II e III do caput deste artigo serão iguais ou superiores àqueles estipulados, respectivamente, nos incisos I, II e III do caput do art. 1º desta Lei.	
§ 9º Na fixação dos requisitos previstos neste artigo, será concedido aos bens importados tratamento não menos favorável que o concedido aos bens similares de origem nacional.	
Seção IV	
Dos Incentivos do Programa	
Art. 11. A pessoa jurídica habilitada no Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística poderá deduzir do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) devidos o valor correspondente à aplicação da alíquota e adicional do IRPJ e da alíquota da CSLL sobre até 30% (trinta por cento) dos dispêndios realizados no País, no próprio período de apuração, desde que sejam classificáveis como despesas operacionais pela legislação do IRPJ e aplicados em:	
I - pesquisa, abrangidas as atividades de pesquisa básica dirigida, de pesquisa aplicada, de desenvolvimento experimental e de projetos estruturantes; e	
II - desenvolvimento, abrangidas as atividades de desenvolvimento, de capacitação de fornecedores, de manufatura básica, de tecnologia industrial básica e de serviços de apoio técnico.	
§ 1º A dedução de que trata o caput deste artigo não poderá exceder, em cada período de apuração, o valor do IRPJ e da CSLL devido com base:	
I - no lucro real e no resultado ajustado trimestral;	
II - no lucro real e no resultado ajustado apurado no ajuste anual; ou	
III - na base de cálculo estimada, calculada com base na receita bruta e acréscimos ou com base no resultado apurado em balanço ou balancete de redução.	
§ 2º O valor deduzido do IRPJ e da CSLL apurado a partir da base de cálculo estimada de que trata o inciso III do § 1º deste artigo:	

Quadro Comparativo

Medida Provisória nº 1205/2023

LEGISLAÇÃO ALTERADA	TEXTO ENCAMINHADO PELO EXECUTIVO
I - não será considerado IRPJ e CSLL pagos por estimativa para fins do cálculo do tributo devido no ajuste anual e do tributo devido no balanço de redução e suspensão posteriores; e	
II - poderá ser considerado na dedução do IRPJ e da CSLL devidos no ajuste anual, observado o limite de que trata o § 1º deste artigo.	
§ 3º A parcela apurada na forma do caput excedente ao limite de dedução previsto no § 1º deste artigo somente poderá ser deduzida do IRPJ e da CSLL devidos, respectivamente, em períodos de apuração subsequentes, e a dedução será limitada a 30% (trinta por cento) do valor dos tributos.	
§ 4º Na hipótese de dispêndios com pesquisa e desenvolvimento tecnológico considerados estratégicos, sem prejuízo da dedução de que trata o caput deste artigo, a empresa poderá beneficiar-se de dedução adicional do IRPJ e da CSLL correspondente à aplicação da alíquota e adicional do IRPJ e da alíquota da CSLL sobre até 15% (quinze por cento) incidentes sobre esses dispêndios, limitados a 45% (quarenta e cinco por cento) dos dispêndios de que trata o caput deste artigo.	
§ 5º São considerados dispêndios estratégicos com pesquisa e desenvolvimento aqueles que atendam ao disposto no caput deste artigo e, adicionalmente, sejam relativos à manufatura avançada, conectividade, sistemas estratégicos, soluções estratégicas para a mobilidade e logística, novas tecnologias de propulsão ou autonomia veicular e suas autopeças, desenvolvimento de ferramental, moldes e modelos, nanotecnologia, pesquisadores exclusivos, big data, sistemas analíticos e preditivos (data analytics) e inteligência artificial, conforme regulamento do Poder Executivo federal.	
§ 6º As deduções de que trata este artigo:	
I - somente poderão ser efetuadas a partir de 1º de janeiro de 2019 para as empresas habilitadas até essa data; e	
II - somente poderão ser efetuadas a partir da habilitação para as empresas habilitadas após 1º de janeiro de 2019.	
§ 7º O valor do benefício fiscal não estará sujeito a qualquer correção, inclusive pela taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia (Selic).	

LEGISLAÇÃO ALTERADA	TEXTO ENCAMINHADO PELO EXECUTIVO
§ 8º O valor da contrapartida do benefício fiscal previsto neste artigo, reconhecido no resultado operacional, não será computado na base de cálculo das contribuições para o Programa de Integração Social (PIS) e para o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público (Pasep), da Contribuição para Financiamento da Seguridade Social (Cofins), do IRPJ e da CSLL.	
Art. 12. Os benefícios fiscais de que trata o art. 11 desta Lei não excluem os benefícios previstos no Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967, na Lei nº 8.248, de 23 de outubro de 1991, nos arts. 11-B e 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, e na Lei nº 11.196, de 21 de novembro de 2005.	
Seção V	
Do Acompanhamento do Programa	
Art. 13. Fica instituído o Grupo de Acompanhamento do Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, composto por representantes do Ministério da Fazenda, do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços e do Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações, com o objetivo de definir os critérios para monitoramento dos impactos do Programa, conforme ato do Ministro de Estado da Indústria, Comércio Exterior e Serviços.	
§ 1º O Grupo de Acompanhamento de que trata o caput deste artigo:	
I - deverá ser implementado até 31 de dezembro de 2018;	
II - terá o prazo de 6 (seis) meses, após sua implementação, para definir os critérios para monitoramento e avaliação dos impactos do Programa; e	
III - 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 inciso III do § 1º deste artigo:	
I - será elaborado pelo Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, sob a supervisão do Grupo de Acompanhamento do Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística; e	
II - deverá conter os impactos decorrentes dos dispêndios beneficiados pelo Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística na produção, no emprego, nos investimentos, na inovação e na agregação de valor do setor automobilístico.	

LEGISLAÇÃO ALTERADA	TEXTO ENCAMINHADO PELO EXECUTIVO
Art. 14. Ficam criados o Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade e Logística 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 Rota 2030 - Mobilidade e Logística no setor e na sociedade, conforme ato do Ministro de Estado da Indústria, Comércio Exterior e Serviços.	
Seção VI	
Das Sanções Administrativas	
Art. 15. O descumprimento de requisitos, de compromissos, de condições e de obrigações acessórias previstos nesta Lei, no seu regulamento ou em atos complementares do Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística poderá acarretar as seguintes penalidades:	
I - cancelamento da habilitação com efeitos retroativos;	
II - suspensão da habilitação; ou	
III - multa de até 2% (dois por cento) sobre o faturamento apurado no mês anterior à prática da infração.	
Art. 16. A penalidade de cancelamento da habilitação:	
I - poderá ser aplicada nas hipóteses de:	
a) descumprimento do requisito de que trata o inciso IV do caput do art. 10 desta Lei; ou	
b) não realização do projeto de desenvolvimento e produção tecnológica de que trata o inciso II do caput do art. 9º desta Lei; e	
II - implicará o recolhimento do valor equivalente ao IRPJ e à CSLL não recolhido ou o estorno do prejuízo fiscal e da base de cálculo negativa de CSLL formados em função do benefício até o último dia útil do mês seguinte ao cancelamento da habilitação.	
Parágrafo único. Na hipótese de a empresa possuir mais de uma habilitação ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, o cancelamento de uma delas não afetará as demais.	
Art. 17. A penalidade de suspensão da habilitação poderá ser aplicada nas hipóteses de:	
I - verificação de não atendimento pela empresa habilitada da condição de que trata o § 1º do art. 10 desta Lei; ou	
II - descumprimento, por mais de 3 (três) meses consecutivos, de obrigação acessória de que trata o art. 18 desta Lei.	
Parágrafo único. Ficará suspenso o usufruto dos benefícios de que trata esta Lei enquanto não forem sanados os motivos que deram causa à suspensão da habilitação.	

LEGISLAÇÃO ALTERADA	TEXTO ENCAMINHADO PELO EXECUTIVO
Art. 18. A penalidade de multa de que trata o inciso III do caput do art. 15 desta Lei poderá ser aplicada à empresa que descumprir obrigação acessória relativa ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística prevista nesta Lei, em seu regulamento ou em ato específico do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços.	
Art. 19. O descumprimento dos requisitos de que tratam os incisos I, II e III do caput do art. 10 desta Lei pelas empresas habilitadas no Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística enseja a aplicação das sanções previstas nos arts. 4º, 5º e 6º desta Lei.	
CAPÍTULO III	
DO REGIME DE AUTOPEÇAS NÃO PRODUZIDAS	
Art. 20. Fica instituído o regime tributário para a importação das partes, peças, componentes, conjuntos e subconjuntos, acabados e semiacabados, e pneumáticos, sem capacidade de produção nacional equivalente, todos novos.	
Art. 21. Será concedida isenção do imposto de importação para os produtos a que se refere o art. 20 desta Lei quando destinados à industrialização de produtos automotivos.	
§ 1º O beneficiário do regime tributário poderá realizar a importação diretamente ou por sua conta e ordem, por intermédio de pessoa jurídica importadora.	
§ 2º O Poder Executivo federal relacionará os bens objeto da isenção a que se refere o caput deste artigo por classificação fiscal na Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM).	
Seção I	
Dos Conceitos	
Art. 22. Para fins do disposto nos arts. 20 e 21 desta Lei, considera-se:	
I - capacidade de produção nacional: a disponibilidade de tecnologia, de meios de produção e de mão de obra para fornecimento regular em série;	
II - equivalente nacional: o produto intercambiável de mesma tecnologia ou que cumpra a mesma função;	
III - produtos automotivos:	
a) automóveis e veículos comerciais leves com até 1.500 kg (mil e quinhentos quilogramas) de capacidade de carga;	
b) ônibus;	
c) caminhões;	
d) tratores rodoviários para semirreboques;	
e) chassis com motor, incluídos os com cabina;	
f) reboques e semirreboques;	
g) carrocerias e cabinas;	

 Texto alterado
 Texto revogado
 abc Texto excluído
 ^ Indicador de exclusão de termo ou dispositivo

LEGISLAÇÃO ALTERADA	TEXTO ENCAMINHADO PELO EXECUTIVO
h) tratores agrícolas, colheitadeiras e máquinas agrícolas autopropulsadas;	
i) máquinas rodoviárias autopropulsadas; e	
j) autopeças; e	
IV - autopeças: peças, incluídos pneumáticos, subconjuntos e conjuntos necessários à produção dos veículos listados nas alíneas a a i do inciso III do caput, e as necessárias à produção dos bens indicados na alínea j do inciso III do caput deste artigo, incluídas as destinadas ao mercado de reposição.	
Seção II	
Dos Beneficiários	
Art. 23. São beneficiários do regime tributário instituído no art. 20 desta Lei as empresas habilitadas que importem autopeças destinadas à industrialização dos produtos automotivos a que se refere o art. 22 desta Lei.	
Seção III	
Do Prazo e da Aplicação do Regime	
Art. 24. Os bens importados com a isenção de que trata o art. 21 desta Lei serão integralmente aplicados na industrialização dos produtos automotivos pelo prazo de 3 (três) anos, contado da data de ocorrência do fato gerador do imposto de importação.	
§ 1º O beneficiário que não promover a industrialização no prazo a que se refere o caput deste artigo fica obrigado a recolher o imposto de importação não pago em decorrência da isenção usufruída, acrescido de juros e multa de mora, nos termos de legislação específica, calculados a partir da data de ocorrência do fato gerador.	
§ 2º O Poder Executivo federal disporá sobre o percentual de tolerância no caso de perda inevitável no processo produtivo.	
Art. 25. A isenção do imposto de importação de que trata o art. 21 desta Lei fica condicionada à realização, pela empresa habilitada, de dispêndios, no País, correspondentes ao montante equivalente à aplicação da alíquota de 2% (dois por cento) do valor aduaneiro em projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação e em programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia, conforme regulamento do Poder Executivo federal, em parceria com:	
I - ICTs;	
II - entidades brasileiras de ensino, oficiais ou reconhecidas pelo poder público;	



LEGISLAÇÃO ALTERADA	TEXTO ENCAMINHADO PELO EXECUTIVO
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.	
§ 1º Para fins do disposto no caput deste artigo, aplicam-se os §§ 4º e 6º do art. 10 desta Lei.	
§ 2º Os dispêndios de que trata o caput deste artigo deverão ser realizados até o último dia útil do segundo mês-calendário posterior ao mês de realização das importações, contado o prazo a partir da data do desembaraço aduaneiro.	
Seção IV	
Das Sanções Administrativas	
Art. 26. O beneficiário do regime tributário deverá comprovar anualmente a realização dos dispêndios de que trata o art. 25 desta Lei, conforme regulamento do Poder Executivo federal.	
§ 1º Aplica-se sanção de suspensão da habilitação ao beneficiário que não comprovar a realização dos dispêndios de que trata o art. 25 desta Lei, até o pagamento da multa de que trata o § 2º deste artigo.	
§ 2º Aplica-se multa de 100% (cem por cento) sobre a diferença entre o valor do dispêndio de que trata o caput do art. 25 desta Lei e o valor efetivamente realizado.	
CAPÍTULO IV	
DISPOSIÇÕES FINAIS	
Art. 27. As políticas públicas e as regulações dirigidas ao setor automotivo observarão os objetivos e as diretrizes do Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística.	
Art. 28. O Poder Executivo federal regulamentará esta Lei no prazo de 30 (trinta) dias, contado da data de sua publicação.	
Art. 29. Os benefícios de que trata esta Lei poderão ser usufruídos pelo prazo de 5 (cinco) anos, na forma da Lei nº 13.473, de 8 de agosto de 2017 .	
	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

**Quadro Comparativo**
Medida Provisória nº 1205/2023

LEGISLAÇÃO ALTERADA	TEXTO ENCAMINHADO PELO EXECUTIVO
	III - na data de sua publicação, quanto aos demais dispositivos.