



CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória nº 1205, de 2023**, que "*Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação - Programa MOVER.*"

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Deputado Federal Zé Vitor (PL/MG)	001; 122; 123; 124; 125; 126; 127; 128; 129
Deputado Federal Marangoni (UNIÃO/SP)	002; 177
Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	003; 004; 005; 006; 007
Deputado Federal Túlio Gadêlha (REDE/PE)	008; 108
Deputado Federal Júnior Mano (PL/CE)	009; 010; 011; 012; 013; 014; 015; 016; 017; 018; 019; 020; 021; 022; 023; 024; 110; 111; 112; 113; 115; 116; 117
Deputado Federal Capitão Alberto Neto (PL/AM)	025; 026; 027; 028; 029; 030; 075; 076; 077; 078; 079; 080; 081; 131
Deputado Federal João Carlos Bacelar (PL/BA)	031; 032; 033; 034; 035; 157
Deputado Federal Augusto Coutinho (REPUBLICANOS/PE)	036; 037; 038; 049
Deputado Federal Leonardo Monteiro (PT/MG)	039
Senador Hamilton Mourão (REPUBLICANOS/RS)	040; 041; 042; 043; 044; 045; 046; 047; 048
Deputado Federal Da Vitoria (PP/ES)	050; 051; 053; 056; 063; 064; 066; 097
Deputado Federal Toninho Wandscheer (/PR)	052; 061*; 062; 102; 109; 118; 119; 120; 138; 139
Deputado Federal Mauricio Neves (PP/SP)	054
Deputado Federal Otto Alencar Filho (PSD/BA)	055; 082
Deputado Federal Darci de Matos (PSD/SC)	057; 058; 059; 060; 068
Deputado Federal Coronel Meira (PL/PE)	065
Deputado Federal Newton Cardoso Jr (MDB/MG)	067
Senador Mecias de Jesus (REPUBLICANOS/RR)	069; 070; 071; 072; 199
Senador Fernando Farias (MDB/AL)	073; 074

PARLAMENTARES	EMENDAS N°S
Senador Giordano (MDB/SP)	083; 084; 085
Senador Alessandro Vieira (MDB/SE)	086
Senador Lucas Barreto (PSD/AP)	087
Deputado Federal Chiquinho Brazão (UNIÃO/RJ)	088; 089; 090; 091; 099; 100
Deputada Federal Adriana Ventura (NOVO/SP)	092; 093; 094; 095
Senador Marcos do Val (PODEMOS/ES)	096
Deputado Federal Eduardo Bismarck (PDT/CE)	098
Senador Cleitinho (REPUBLICANOS/MG)	101
Deputado Federal Zé Silva (SOLIDARIEDADE/MG)	103; 144
Deputado Federal Mendonça Filho (UNIÃO/PE)	104; 141; 170
Senador Weverton (PDT/MA)	105
Senador Nelsinho Trad (PSD/MS)	106; 107
Deputado Federal Pedro Westphalen (PP/RS)	114
Deputado Federal Arnaldo Jardim (CIDADANIA/SP)	121
Deputada Federal Julia Zanatta (PL/SC)	130
Deputado Federal Kim Kataguiri (UNIÃO/SP)	132
Deputado Federal Fausto Pinato (PP/SP)	133; 134; 135; 136; 137
Deputado Federal Tião Medeiros (PP/PR)	140
Deputado Federal Zé Neto (PT/BA)	142; 143
Deputado Federal Rodrigo Valadares (UNIÃO/SE)	145; 146; 147
Deputado Federal Amom Mandel (CIDADANIA/AM)	148
Deputado Federal Lafayette de Andrada (REPUBLICANOS/MG)	149; 150; 151; 152
Deputado Federal Juninho do Pneu (UNIÃO/RJ)	153
Deputado Federal Luiz Philippe de Orleans e Bragança (PL/SP)	154; 155; 156
Senador Eduardo Braga (MDB/AM)	158; 159
Deputado Federal Adriano do Baldy (PP/GO)	160; 161; 162; 163; 165; 166; 167; 171; 172; 178; 179; 180; 181; 182; 183; 184; 185; 186; 187; 188; 189; 190; 191; 192; 193; 194
Deputado Federal Beto Richa (PSDB/PR)	164
Deputado Federal Pedro Uczai (PT/SC)	168; 169
Deputado Federal Evair Vieira de Melo (PP/ES)	173
Deputado Federal Paulo Alexandre Barbosa (PSDB/SP)	174
Senador Alan Rick (UNIÃO/AC)	175
Senador Efraim Filho (UNIÃO/PB)	176
Deputada Federal Tabata Amaral (PSB/SP)	195
Deputada Federal Duda Salabert (PDT/MG)	196
Senador Rodrigo Cunha (PODEMOS/AL)	197
Deputado Federal Duarte Jr. (PSB/MA)	198; 200
Deputado Federal André Figueiredo (PDT/CE)	201
Deputada Federal Camila Jara (PT/MS)	202
Senador Jorge Seif (PL/SC)	203; 204; 205; 206; 207; 208

* Emenda retirada pelo autor

TOTAL DE EMENDAS: 208



[Página da matéria](#)



EMENDA À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.205/2023

Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação - Programa MOVER.

EMENDA Nº _____

Art. 1º A Medida Provisória nº 1.205, de 30 de dezembro de 2023, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 2º

§ 6º O Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) 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.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Política Energética Nacional é construída reconhecendo-se todo o caráter transversal que um processo de tomada de decisão neste setor requer. Sua construção obedece a princípios, atende requisitos e é definida dentro de uma governança plural e revestida de legitimidade, nos termos da Lei 9.478, de 6 de agosto de 1997.

O Capítulo 1 da Lei 9.478, de 6 de agosto de 1997, evidencia todos os princípios norteadores e os objetivos das decisões em Política Energética que devem ser considerados visando o racional aproveitamento das fontes de energia.

Assim, respeitando os princípios e objetivos enumerados acima, a Política Energética Nacional é materializada em decisões que equilibram os requisitos impostos com as opções discricionárias legitimamente priorizadas pela política de governo.

Compreendendo que os objetivos apresentados abrangem aspectos inequívocos de política pública revestida de caráter transversal, o legislador houve por bem criar uma governança própria para o processo decisório: o Conselho Nacional de Política Energética - CNPE.





Câmara dos Deputados

Deputado Federal Zé Vitor- PL/MG

O CNPE é órgão colegiado de assessoramento do Presidente da República para a formulação de políticas e diretrizes de energia, presidido pelo Ministro de Estado de Minas e Energia, que conta com o apoio técnico dos órgãos reguladores do setor energético, regulamentado por meio do Decreto 3.520 de 21 de junho de 2000.

A atual composição do CNPE, refletindo a estrutura ministerial do novo governo empossado em 1º de janeiro de 2023, conta com a participação de 16 Ministros de Estado, além do Presidente da Empresa de Pesquisa Energética - EPE, de representante dos Estados e de 2 representantes da sociedade civil, especialistas em energia e outros 2 representantes, igualmente especialistas em energia, oriundos da academia.

Cabe ressaltar que as decisões emanadas do CNPE dependem de apreciação pelo colegiado, conforme rito estabelecido em Regimento Interno (Resolução CNPE nº 14, de 2019), no qual se estabelece que:

- i) A convocação dos membros do CNPE será realizada com antecedência mínima de quinze dias, informando a data, horário e local das reuniões ordinárias e extraordinárias, bem como divulgando a pauta dos assuntos a serem tratados.
- ii) No caso específico das reuniões extraordinárias, nas situações em que for impossível cumprir a antecedência mínima acima estabelecida para a convocação dos membros do CNPE sem prejuízo dos trabalhos, poderá o Presidente observar, excepcionalmente, antecedência menor para a convocação, não sendo esta, todavia, inferior a cinco dias.
- iii) Os assuntos que os integrantes do Plenário desejarem discutir nas reuniões ordinárias deverão ser previamente encaminhados ao Secretário-Executivo do CNPE, com antecedência mínima de vinte dias, a fim de serem instruídos e encaminhados aos demais integrantes do Conselho.
- iv) Considerando-se a dinâmica dos assuntos tratados, e a necessidade de preparação adequada dos participantes, admitir-se-á atualização da pauta das reuniões do Conselho posteriormente à convocação, devendo a sua divulgação definitiva, todavia, ocorrer com antecedência mínima de setenta e duas horas, de forma a possibilitar, também, a eventual manifestação prévia dos Conselheiros quando algum assunto a ser tratado indicar conflito de interesses.

Em relação à participação dos combustíveis na matriz energética nacional e aos valores de intensidade de carbono da fonte de energia - ICE, destaca-se que o CNPE, segundo art. 3º do Decreto 3.520 de 21 de junho de 2000, poderá constituir Grupos de Trabalho e Comitês Técnicos para analisar e opinar sobre matérias específicas sob sua apreciação, inclusive com a participação de





Câmara dos Deputados

Deputado Federal Zé Vitor- PL/MG

representantes da sociedade civil, dos agentes, e dos consumidores, quando a matéria analisada lhes disser respeito.

Desse modo, para maior transparência, clareza e economia processual, sugere-se explicitar na Medida Provisória que o CNPE, a mais alta instância deliberativa do Poder Executivo na área de energia, é quem será responsável por estabelecer, 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.

Sala das comissões, em de de 2024

Deputado Zé Vitor



* CD 247299681200 *
ExEdit



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescentem-se arts. 11-1 a 11-7 ao Capítulo III da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 11-1.** Fica estabelecido regime especial de incentivo à mobilidade verde, com foco na produção e no uso de bicicletas com e sem câmbio e bicicletas elétricas visando a redução gradativa do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para as empresas que atendam ao Processo Produtivo Básico (PPB).

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

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

§ 3º A produção de bicicletas com e sem câmbio, e bicicletas elétricas, no âmbito do Programa de Mobilidade Verde, seguirá as diretrizes estabelecidas pelo Processo Produtivo Básico (PPB), conforme determinado na Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020 e Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011, respectivamente.”

“**Art. 11-2.** Fica estabelecido um regime especial de incentivo à mobilidade verde, com foco na produção e no uso de bicicletas com e sem câmbio e bicicletas elétricas, visando a redução gradativa do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para as empresas que atendam ao Processo Produtivo Básico (PPB).



Parágrafo único. As empresas fabricantes de bicicletas com e sem câmbio e bicicletas elétricas, que atenderem aos requisitos do PPB, terão direito a uma redução progressiva do IPI.”

“**Art. 11-3.** Fica estabelecida a redução progressiva no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), podendo somar 100% se cumpridas todas as etapas, para bicicletas equipadas com câmbio, de acordo com a execução de cada etapa estabelecida no Processo Produtivo Básico (PPB), conforme segue:

I – Fabricação do Garfo, Guidão e Aros das Rodas: A redução do IPI será aplicada na fase de fabricação do garfo, guidão e aros das rodas da bicicleta, correspondendo a 12% do valor total do imposto.

II – Soldagem Total do Quadro: Será concedida uma redução de 12% no IPI na etapa de soldagem total do quadro da bicicleta.

III – Pintura Completa do Quadro e Garfo: A aplicação da redução de 12% no IPI ocorrerá durante a fase de pintura completa do quadro e garfo da bicicleta.

IV – Montagem Completa das Rodas: A redução de 12% no IPI será concedida na etapa de montagem completa das rodas, a partir de suas partes e peças.

V – Centragem das Rodas: A fase de centragem das rodas da bicicleta será contemplada com uma redução de 12% no valor total do IPI.

VI – Montagem Final do Produto: A última etapa do processo produtivo, a montagem final do produto, terá uma redução de 40% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI).”

“**Art. 11-4.** Fica estabelecida a redução de 100% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para bicicletas sem câmbio, de acordo com a execução integral de todas as etapas estabelecida no Processo Produtivo Básico (PPB), conforme segue:

I – fabricação dos componentes abaixo relacionados:

- a) selim;**
- b) pedal;**
- c) pedivela;**
- d) raio, quando aplicável;**
- e) maçaneta do freio, quando aplicável;**
- f) para-lama com haste, quando aplicável;**



- g) pneu;
- h) câmara de ar, quando aplicável;
- i) roda lateral, quando aplicável; e
- j) niple, quando aplicável.

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

III – soldagem total do quadro;

IV – pintura completa do quadro e garfo;

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

VI – centragem das rodas; e

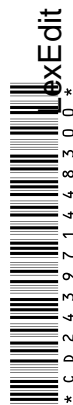
VII – montagem final do produto.

Parágrafo único. As atividades ou operações inerentes às etapas de produção poderão ser realizadas por terceiros, em qualquer região do país, desde que obedecido o Processo Produtivo Básico.”

“Art. 11-5. Fica estabelecida a redução de 70% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para bicicletas elétricas de acordo com a execução de todas as etapas estabelecida no Processo Produtivo Básico (PPB), conforme segue:

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

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



m) confecção em couro ou laminado sintético;
n) montagem e soldagem de todos os componentes nas placas de circuito impresso.

II – soldagem final no chassi de, no mínimo, 4 (quatro) das partes definidas a seguir:

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

III – pintura do chassi;

IV – montagem:

- a) montagem do motor elétrico a partir de partes e peças; e
- b) montagem completa do produto final.

§ 1º O disposto nos incisos II e III do art. 15 ficará dispensado até o limite de produção de 20.000 (vinte mil) unidades de chassis soldados e pintados, no ano calendário, de quaisquer modelos, a critério das empresas.

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

“Art. 11-6. O Programa de Mobilidade Verde incentivará a pesquisa, desenvolvimento e inovação relacionados à produção de bicicletas com e sem câmbio e bicicletas elétricas com processos industriais nacionais.”

“Art. 11-7. As disposições contidas nesta emenda aplicam-se tanto às bicicletas com câmbio, quanto às bicicletas sem câmbio e às bicicletas elétricas, observando-se as normativas vigentes do Processo Produtivo Básico estabelecidos pela Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020. e da Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011.

Parágrafo único. A alteração, revogação ou substituição das Portarias Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020 e da Portaria



Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011 que disciplina a aplicação desta lei não prejudicará a vigência e a eficácia desta lei, a menos que expressamente disposto em legislação específica. (NR).”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão de bicicletas e bicicletas elétricas no Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER representa uma medida essencial para fomentar a diversidade de meios de transporte sustentáveis, promovendo não apenas a mobilidade urbana, mas também alinhando-se aos princípios de descarbonização e sustentabilidade ambiental. Além disso, essa nova redação proposta visa integrar o PPB das bicicletas no Programa de Mobilidade Verde, promovendo benefícios fiscais para os veículos sustentáveis e incentivando a produção nacional no contexto da mobilidade sustentável.

A relevância deste acréscimo à medida provisória reside na compreensão de que as bicicletas e bicicletas elétricas, por serem veículos de propulsão humana, representam uma alternativa ambientalmente e socialmente inclusiva e economicamente eficiente, contribuindo para a transição energética.

A promoção das bicicletas como meio de transporte alinha-se perfeitamente aos objetivos da transição energética. Ao adotar as bicicletas como uma opção viável e acessível, incentivamos uma forma de deslocamento que não depende de combustíveis fósseis, reduzindo significativamente a pegada de carbono e contribuindo para a mitigação das mudanças climáticas.

Importante ressaltar ainda que as bicicletas são veículos de baixo impacto ambiental, com emissões de gases de efeito estufa praticamente nulas durante seu uso. Além disso, promovem a redução da poluição do ar, a diminuição do tráfego rodoviário e a melhoria da qualidade de vida nas áreas urbanas. Adicionalmente, ao tornar as bicicletas mais acessíveis e incentivadas,



proporcionamos uma solução de mobilidade mais inclusiva, contribuindo para a equidade social e a redução das disparidades de acesso aos meios de transporte.

No quesito de acessibilidade econômica, a incorporação das bicicletas no Programa de Mobilidade Verde não apenas atende às demandas ambientais e sociais, mas também apresenta benefícios econômicos tangíveis. A produção e uso de bicicletas podem gerar empregos locais, promover a indústria nacional e reduzir os custos associados ao transporte motorizado tanto coletivo quanto individual, contribuindo para a eficiência econômica. Além disso, é importante destacar ainda que, no cenário globalizado em que vivemos, as bicicletas emergem como uma poderosa ferramenta não apenas para a mobilidade sustentável, mas também como um meio para impulsionar a inovação e a autonomia diante do mercado internacional.

A promoção do uso de bicicletas não apenas impulsiona a indústria, mas também cria um ambiente propício para a inovação. Ao apoiar pesquisas e desenvolvimento nesta área, o Brasil pode conquistar patentes e registros, garantindo sua participação ativa no cenário internacional de inovação e tecnologia.

Assim, a sugestão de alteração na referida medida provisória é de estimular o processo produtivo básico – PPB, de acordo com as portarias e normativas já existentes (Processo Produtivo Básico estabelecidos pela Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020^[1] e da Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011^[2], respectivamente) a fim de que o imposto a ser aplicado seja progressivamente aplicado conforme as especificações e alcance do processo de cada ente participante do processo da indústria da bicicleta. Importante ressaltar ainda que, os processos produtivos básicos diferem para as bicicletas com câmbio, sem câmbio e bicicletas elétricas.

Sobre a pesquisa e inovação que é promovida pela referida medida provisória, proporcionará com a integração do setor, benefícios fiscais e incentivos para bicicletas e bicicletas elétricas. Ao fomentar a inovação na indústria com incentivo à pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias mais eficientes, resultará na promoção de bicicletas cada vez mais eficazes, seguras e adaptadas às necessidades do transporte moderno. Assim, a promoção de tecnologias para



o setor de bicicletas é de uma importância, uma vez que o Brasil é polo de desenvolvimento industrial, porém com pouco desenvolvimento tecnológico.

Em resumo, a inclusão das bicicletas e bicicletas elétricas no Programa de Mobilidade Verde não apenas representa um compromisso com a sustentabilidade ambiental e social por parte do Governo, mas também é uma estratégia econômica inteligente. Ao criar um ambiente favorável para a adoção e produção de bicicletas, estamos construindo um futuro mais equitativo, saudável e economicamente acessível.

Dessa forma, contamos com apoio dos nobres pares para aprovação desta emenda.

Sala da comissão, 02 de fevereiro de 2024.

MARANGONI
(UNIÃO BRASIL-SP)

[1] [https://antigo.mctic.gov.br/mctic/opencms/legislacao/portarias_interministeriais/Portaria Interministerial SEPEC ME SEXEC MCTI n 35 de 16072020.html#:~:text=Seu%20Nome%3A-,Portaria%20Interministerial%20SEPEC%2FME%2FSEXEC%2FMCTI,n%C2%BA%2035%2C%20de%2016.07.2020&text=Alterar%20os%20Processos%20Produtivos%20B%C3%A1sicos,na%20Zona%20Franca%20de%20Manaus.](https://antigo.mctic.gov.br/mctic/opencms/legislacao/portarias_interministeriais/Portaria_Interministerial_SEPEC_ME_SEXEC_MCTI_n_35_de_16072020.html#:~:text=Seu%20Nome%3A-,Portaria%20Interministerial%20SEPEC%2FME%2FSEXEC%2FMCTI,n%C2%BA%2035%2C%20de%2016.07.2020&text=Alterar%20os%20Processos%20Produtivos%20B%C3%A1sicos,na%20Zona%20Franca%20de%20Manaus.)

[2] [https://antigo.mctic.gov.br/mctic/opencms/legislacao/portarias_interministeriais/migracao/Portaria Interministerial MDICMCT n 139 de 15062011.html](https://antigo.mctic.gov.br/mctic/opencms/legislacao/portarias_interministeriais/migracao/Portaria_Interministerial_MDICMCT_n_139_de_15062011.html)

Sala da comissão, 2 de fevereiro de 2024.





CONGRESSO NACIONAL

Estabelece regime especial de incentivo à mobilidade verde, com foco na produção e no uso de bicicletas

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se, antes do Capítulo IV da Medida Provisória, a seguinte Seção Única:

“Seção Única

Da tributação para veículos de propulsão humana

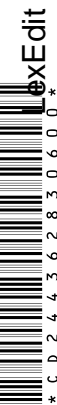
Art. 11-1. Fica estabelecido regime especial de incentivo à mobilidade verde, com foco na produção e no uso de bicicletas com e sem câmbio e bicicletas elétricas visando a redução gradativa do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para as empresas que atendam ao Processo Produtivo Básico (PPB).

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

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

§ 3º A produção de bicicletas com e sem câmbio, e bicicletas elétricas, no âmbito do Programa de Mobilidade Verde, seguirá as diretrizes estabelecidas pelo Processo Produtivo Básico (PPB), conforme determinado na Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16 de julho de 2020 e Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15 de junho de 2011, respectivamente.

Art. 11-2. Fica estabelecido um regime especial de incentivo à mobilidade verde, com foco na produção e no uso de bicicletas com e sem câmbio e bicicletas elétricas, visando a redução gradativa do Imposto sobre Produtos



Industrializados (IPI) para as empresas que atendam ao Processo Produtivo Básico (PPB).

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

Art. 11-3. Fica estabelecida a redução progressiva no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), podendo somar 100% se cumpridas todas as etapas, para bicicletas equipadas com câmbio, de acordo com a execução de cada etapa estabelecida no Processo Produtivo Básico (PPB), conforme segue:

I – Fabricação do Garfo, Guidão e Aros das Rodas: A redução do IPI será aplicada na fase de fabricação do garfo, guidão e aros das rodas da bicicleta, correspondendo a 12% do valor total do imposto;

II – Soldagem Total do Quadro: Será concedida uma redução de 12% no IPI na etapa de soldagem total do quadro da bicicleta;

III – Pintura Completa do Quadro e Garfo: A aplicação da redução de 12% no IPI ocorrerá durante a fase de pintura completa do quadro e garfo da bicicleta;

IV – Montagem Completa das Rodas: A redução de 12% no IPI será concedida na etapa de montagem completa das rodas, a partir de suas partes e peças;

V – Centragem das Rodas: A fase de centragem das rodas da bicicleta será contemplada com uma redução de 12% no valor total do IPI;

VI – Montagem Final do Produto: A última etapa do processo produtivo, a montagem final do produto, terá uma redução de 40% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI).

Art. 11-4. Fica estabelecida a redução de 100% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para bicicletas sem câmbio, de acordo com a execução integral de todas as etapas estabelecida no Processo Produtivo Básico (PPB), conforme segue:

I – fabricação dos componentes abaixo relacionados:

- a) selim;**
- b) pedal;**
- c) pedivela;**
- d) raio, quando aplicável;**



- e) maçaneta do freio, quando aplicável;
- f) para-lama com haste, quando aplicável;
- g) pneu;
- h) câmara de ar, quando aplicável;
- i) roda lateral, quando aplicável; e
- j) niple, quando aplicável;

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

III – soldagem total do quadro;

IV – pintura completa do quadro e garfo;

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

VI – centragem das rodas; e

VII – montagem final do produto.

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

Art. 11-5. Fica estabelecida a redução de 70% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para bicicletas elétricas de acordo com a execução de todas as etapas estabelecida no Processo Produtivo Básico (PPB), conforme segue:

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

- a) estampagem (corte, dobra, formatação, embutimento ou outros);
- b) fundição ou injeção de alumínio, magnésio ou chumbo;
- c) forjamento;
- d) sinterização;
- e) usinagem;
- f) pintura;
- g) polimento;
- h) moldagem plástica;
- i) vulcanização;
- j) tratamento anticorrosivo, (fosfatização ou outros);
- k) soldagem e/ou cravação;



l) tratamento de superfície (zincagem, cromação, niquelação, anodização ou outros);

m) tratamento térmico (têmpera, cementação, revenimento, endurecimento ou outros);

n) confecção em couro ou laminado sintético;

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

II – soldagem final no chassi de, no mínimo, 4 (quatro) das partes definidas a seguir:

a) tubo de direção;

b) suporte do motor;

c) caixa e/ou suporte de bateria;

d) suporte do selim;

e) suporte dos amortecedores;

f) suporte do garfo traseiro;

g) suporte dianteiro e/ou traseiro dos estribos;

h) tubo estrutural superior; e

i) tubo estrutural inferior;

III – pintura do chassi;

IV – montagem:

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

b) montagem completa do produto final.

§ 1º O disposto nos incisos II e III do art. 11-4 ficará dispensado até o limite de produção de 20.000 (vinte mil) unidades de chassis soldados e pintados, no ano calendário, de quaisquer modelos, a critério das empresas.

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

Art. 11-6. O Programa de Mobilidade Verde incentivará a pesquisa, desenvolvimento e inovação relacionados à produção de bicicletas com e sem câmbio e bicicletas elétricas com processos industriais nacionais.

Art. 11-7. As disposições contidas nesta seção aplicam-se tanto às bicicletas com câmbio, quanto às bicicletas sem câmbio e às bicicletas elétricas, observando-se as normativas vigentes do Processo Produtivo Básico estabelecidos



pela Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16 de julho de 2020, e da Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15 de junho de 2011.

Parágrafo único. A alteração, revogação ou substituição das Portarias Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16 de julho de 2020, e da Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15 de junho de 2011, que disciplina a aplicação desta lei não prejudicará a vigência e a eficácia desta lei, a menos que expressamente disposto em legislação específica.”

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão de bicicletas e bicicletas elétricas no Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER representa uma medida essencial para fomentar a diversidade de meios de transporte sustentáveis, promovendo não apenas a mobilidade urbana, mas também alinhando-se aos princípios de descarbonização e sustentabilidade ambiental. Além disso, essa nova redação proposta visa integrar o PPB das bicicletas no Programa de Mobilidade Verde, promovendo benefícios fiscais para os veículos sustentáveis e incentivando a produção nacional no contexto da mobilidade sustentável.

A relevância deste acréscimo à medida provisória reside na compreensão de que as bicicletas e bicicletas elétricas, por serem veículos de propulsão humana, representam uma alternativa ambientalmente e socialmente inclusiva e economicamente eficiente, contribuindo para a transição energética.

A promoção das bicicletas como meio de transporte alinha-se perfeitamente aos objetivos da transição energética. Ao adotar as bicicletas como uma opção viável e acessível, incentivamos uma forma de deslocamento que não depende de combustíveis fósseis, reduzindo significativamente a pegada de carbono e contribuindo para a mitigação das mudanças climáticas.

Importante ressaltar ainda que as bicicletas são veículos de baixo impacto ambiental, com emissões de gases de efeito estufa praticamente nulas durante seu uso. Além disso, promovem a redução da poluição do ar, a diminuição do tráfego rodoviário e a melhoria da qualidade de vida nas áreas urbanas. Adicionalmente, ao tornar as bicicletas mais acessíveis e incentivadas,



proporcionamos uma solução de mobilidade mais inclusiva, contribuindo para a equidade social e a redução das disparidades de acesso aos meios de transporte.

No quesito de acessibilidade econômica, a incorporação das bicicletas no Programa de Mobilidade Verde não apenas atende às demandas ambientais e sociais, mas também apresenta benefícios econômicos tangíveis. A produção e uso de bicicletas podem gerar empregos locais, promover a indústria nacional e reduzir os custos associados ao transporte motorizado tanto coletivo quanto individual, contribuindo para a eficiência econômica. Além disso, é importante destacar ainda que, no cenário globalizado em que vivemos, as bicicletas emergem como uma poderosa ferramenta não apenas para a mobilidade sustentável, mas também como um meio para impulsionar a inovação e a autonomia diante do mercado internacional.

A promoção do uso de bicicletas não apenas impulsiona a indústria, mas também cria um ambiente propício para a inovação. Ao apoiar pesquisas e desenvolvimento nesta área, o Brasil pode conquistar patentes e registros, garantindo sua participação ativa no cenário internacional de inovação e tecnologia.

Assim, a sugestão de alteração na referida medida provisória é de estimular o processo produtivo básico – PPB, de acordo com as portarias e normativas já existentes (Processo Produtivo Básico estabelecidos pela Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020^[1] e da Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011^[2], respectivamente) a fim de que o imposto a ser aplicado seja progressivamente aplicado conforme as especificações e alcance do processo de cada ente participante do processo da indústria da bicicleta. Importante ressaltar ainda que, os processos produtivos básicos diferem para as bicicletas com câmbio, sem câmbio e bicicletas elétricas.

Sobre a pesquisa e inovação que é promovida pela referida medida provisória, proporcionará com a integração do setor, benefícios fiscais e incentivos para bicicletas e bicicletas elétricas. Ao fomentar a inovação na indústria com incentivo à pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias mais eficientes, resultará na promoção de bicicletas cada vez mais eficazes, seguras e adaptadas às necessidades do transporte moderno. Assim, a promoção de tecnologias para



o setor de bicicletas é de uma importância, uma vez que o Brasil é polo de desenvolvimento industrial, porém com pouco desenvolvimento tecnológico.

Em resumo, a inclusão das bicicletas e bicicletas elétricas no Programa de Mobilidade Verde não apenas representa um compromisso com a sustentabilidade ambiental e social por parte do Governo, mas também é uma estratégia econômica inteligente. Ao criar um ambiente favorável para a adoção e produção de bicicletas, estamos construindo um futuro mais equitativo, saudável e economicamente acessível.

Dessa forma, contamos com apoio dos nobres pares para aprovação desta emenda.

[1] https://antigo.mctic.gov.br/mctic/opencms/legislacao/portarias_interministeriais/Portaria_Interministerial_SEPEC_ME_SEXEC_MCTI_n_35_de_16072020.html#:~:text=Seu%20Nome%3A-,Portaria%20Interministerial%20SEPEC%2FME%2FSEXEC%2FMCTI,n%C2%BA%2035%2C%20de%2016.07.2020&text=Alterar%20os%20Processos%20Produtivos%20B%C3%A1sicos,na%20Zona%20Franca%20de%20Manaus.

[2] https://antigo.mctic.gov.br/mctic/opencms/legislacao/portarias_interministeriais/migracao/Portaria_Interministerial_MDICMCT_n_139_de_15062011.html

Sala da comissão, 2 de fevereiro de 2024.

Deputado Hugo Leal
(PSD - RJ)
Deputado Federal



EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se ao inciso I do § 3º do art. 2º da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 2º

.....

§ 3º

I - do Certificado de Segurança e do código de marca-modelo-versão do veículo no Registro Nacional de Veículos Automotores - Renavam, obtido junto ao órgão máximo executivo de trânsito da União, a que se refere a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro; e

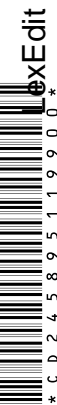
.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem apenas a finalidade de adequar a redação do Inciso I do § 3º da MP 1205/2023 ao que já dispõe a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro (CTB), de forma a evitar interpretações equivocadas da finalidade da Lei. Vejamos:

O CTB utiliza apenas a expressão órgão máximo executivo de trânsito da União, sem informar qual seria esse órgão dentro da estrutura administrativa da União nem a qual Ministério se vincularia. A atual Secretaria Nacional de Trânsito já foi Departamento Nacional de Trânsito, vinculando-se um tempo no Ministério da Justiça, depois Ministério das Cidades e ainda Ministério da Infraestrutura. Este assunto não é tratado no CTB. Referindo-se ao órgão máximo executivo de trânsito da União temos, em especial, os artigos 9º, 10 e 19 do CTB, **in verbis**:

Art. 9º O Presidente da República designará o ministério ou órgão da Presidência responsável pela coordenação máxima do Sistema Nacional de Trânsito, ao qual estará vinculado o CONTRAN e subordinado o órgão máximo executivo de trânsito da União.



Art. 10.....

§ 5º Compete ao dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União atuar como Secretário-Executivo do Contran.

Art. 19. Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União:

XXVI - estabelecer procedimentos para a concessão do código marca-modelo dos veículos para efeito de registro, emplacamento e licenciamento;

Conforme textos extraídos do CTB, acima, a competência referente ao código marca-modelo é do órgão máximo executivo de trânsito da União. Além, disso, atribui ao Presidente da República a designação do Ministério ao qual estará subordinado esse órgão máximo executivo, sem mencionar seu nome e a qual estrutura organizacional ele pertenceria.

Especificamente, sobre o Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito – CAT mencionado no texto que propomos alterar, o § 1º do art. 103 do CTB utiliza a expressão “certificado de segurança” ao invés de CAT, sendo que esta expressão aparece apenas nas normas infralegais. Assim dispõe o referido artigo:

Art. 103. O veículo só poderá transitar pela via quando atendidos os requisitos e condições de segurança estabelecidos neste Código e em normas do CONTRAN.

§ 1º Os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarregados de veículos deverão emitir certificado de segurança, indispensável ao cadastramento no RENAVAM, nas condições estabelecidas pelo CONTRAN.

Nesse contexto, o adequado é que a Medida Provisória utilize as expressões já consolidadas na legislação de trânsito. No caso específico do CAT, caso se pretenda manter esta expressão deve haver a modificação do § 1º do art. 103 do CTB também, caso contrário poderá haver a interpretação de que se trata de dois tipos de documentos.

Diante do exposto, contamos o apoio dos nobres parlamentares para o acatamento e aprovação da presente Emenda.

Sala da comissão, 1 de fevereiro de 2024.



EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se, antes do Capítulo VII da Medida Provisória, o seguinte Capítulo VI-1:

“CAPÍTULO VI-1

POLÍTICA DE INCENTIVOS PARA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

Art. 29-1. Serão adotadas iniciativas visando promover a substituição do diesel pelo biometano e pelo gás natural, com o objetivo de promover a mobilidade sustentável com baixos índices de emissão de carbono.

Art. 29-2. Para os fins desta Lei, considera-se o gás natural movimentado por meio de dutos de distribuição e também utilizado para o abastecimento dos veículos pesados.

Art. 29-3. São considerados combustíveis de baixo carbono o gás natural veicular e o biometano para fins de inclusão nas metas do Programa MOVER e do combustível do futuro.

Seção I

**DOS INCENTIVOS FISCAIS PARA O DESENVOLVIMENTO E A
IMPLEMENTAÇÃO DE TECNOLOGIAS SUSTENTÁVEIS DE SUBSTITUIÇÃO
DE COMBUSTÍVEIS FÓSSEIS POR GÁS NATURAL E BIOMETANO**

Art. 29-4. As iniciativas e medidas adotadas no âmbito do RenovaBio, do Combustível do Futuro, do Programa MOVER e do Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular deverão se dar de forma integrada, a fim de promover a mobilidade sustentável de baixo carbono, visando à substituição do diesel pelo biometano e pelo gás natural.

Art. 29-5. Fica instituído o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Tecnologias Sustentáveis de Matriz Limpa do Gás Natural e Biometano - REIDETEC, nos termos desta Lei.

Parágrafo único. O Poder Executivo regulamentará a forma de habilitação e co-habilitação ao REIDETEC.

Art. 29-6. É beneficiária do REIDETEC a pessoa jurídica que tenha projeto aprovado para a aplicação industrial de projetos e patentes de invenção de



tecnologias sustentáveis de descarbonização energética, mediante a substituição de combustíveis fósseis por gás natural canalizado e biometano.

§ 1º As pessoas jurídicas optantes pelo Sistema Integrado de Pagamento de Impostos e Contribuições das Microempresas e das Empresas de Pequeno Porte - Simples ou pelo Simples Nacional de que trata a Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, não poderão aderir ao REIDETEC.

§ 2º A adesão ao REIDETEC fica condicionada à regularidade fiscal da pessoa jurídica em relação aos impostos e contribuições administradas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda.

Art. 29-7. No caso da substituição efetiva de máquinas, aparelhos e equipamentos do ativo imobilizado de pessoa jurídica, vinculadas a um processo industrial, por tecnologias mais sustentáveis de baixo carbono, que consumam gás natural canalizado ou biometano, inclusive os custos financeiros com pesquisa, desenvolvimento e inovação dos protótipos, implicará no direito de apropriação e utilização de créditos incentivados de:

I - Contribuição para o Programa de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS vinculados aos custos financeiros de implementação de tecnologias sustentáveis de baixo carbono, movidas a gás natural ou biometano, além dos custos financeiros dos ativos intangíveis gerados internamente, que forem adquiridos por pessoa jurídica beneficiária do REIDETEC;

II - Contribuição para o PIS/PASEP-Importação e da COFINS-Importação quando os referidos bens, máquinas e equipamentos forem importados diretamente por pessoa jurídica beneficiária do REIDETEC.

§ 1º Cabe ao Poder Executivo regulamentar as alíquotas dos créditos incentivados de PIS/PASEP e de COFINS e as obrigações fiscais acessórias pertinentes à sua apropriação na escrita contábil-fiscal do contribuinte beneficiário do REIDETEC.

§ 2º Para efeito do disposto no caput deste artigo, relativamente aos créditos incentivados de PIS/PASEP e COFINS do REIDETEC:

I - a apropriação será feita à razão de um vinte avos por período de apuração do tributo, segundo o valor total do investimento por bem, máquina, equipamento ou projeto do ativo intangível gerado internamente;



II – os créditos incentivados de PIS/PASEP e COFINS podem ser utilizados, cumulativamente, com os créditos de PIS/PASEP e COFINS do regime não-cumulativo de tributação; e

III – os créditos incentivados de PIS/PASEP e COFINS podem ser utilizados para se abater o saldo devedor de PIS/PASEP e COFINS por período de apuração do tributo, desde que se observe o limite de utilização do inciso I deste artigo.

§ 3º Os benefícios previstos no caput aplicam-se também na hipótese de repotenciação de usinas termelétricas, movidas a combustíveis fósseis, quando houver a substituição desses insumos por gás natural canalizado ou biometano, mediante critérios e requisitos técnicos a serem regulamentados pelo Ministério de Minas e Energia, sem prejuízo da regulamentação do Poder Executivo prevista no §1º quanto à apropriação dos créditos incentivados e dos deveres instrumentais a serem cumpridos pelo beneficiário do REIDETEC.

Art. 29-8. O incentivo fiscal de que tratam os artigos 29-5 ao 29-7 desta Lei poderá ser usufruído pelo beneficiário do REIDETEC no período de 15 (quinze) anos, contados da data da habilitação ou da coabilitação da pessoa jurídica que arcou com os custos financeiros das tecnologias sustentáveis de baixo carbono e de sua implementação, previstas no Capítulo I desta Lei.

Art. 29-9. As alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI incidentes sobre equipamentos para conversão, compressão, distribuição por dutos e abastecimento de biometano e gás natural ficam reduzidas a zero.

Art. 29-10º Ficam reduzidas a zero as alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI incidentes sobre os produtos relacionados nos Anexos I e II classificados nos códigos relacionados na Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - TIPI, aprovada pelo Decreto nº 10.923, de 30 de dezembro de 2021.

Seção II

DAS CONCESSÕES DE TRANSPORTE COLETIVO E DAS LICITAÇÕES EM GERAL

Art. 29-11. Deverão ser concedidos incentivos para que haja um percentual mínimo de 20% de veículos movidos a biometano e a gás natural veicular nas concessões envolvendo transporte coletivo de passageiros.

Parágrafo único. Os veículos que atendam as condições estabelecidas no caput terão um período adicional de 10 (dez) anos no cálculo da depreciação.



Art. 29-12. O edital de licitação poderá prever a isenção de tarifas em rodovias federais por um período de 5 (cinco) anos para veículos pesados movidos a biometano e gás natural veicular.

Art. 29-13. Os editais de licitação deverão constar um percentual mínimo de 20% para a aquisição de veículos movidos a gás natural e biometano.

Seção III

DA INSTITUIÇÃO DOS CORREDORES DE BAIXO CARBONO

Art. 29-14. Os corredores de baixo carbono têm como objetivo a utilização de combustíveis com baixa emissão de carbono, como o gás natural e o biometano, possibilitando o abastecimento de postos por meio e gasodutos de distribuição.

Art. 29-15. As rotas sustentáveis serão definidas em conjunto com o Poder Executivo Federal e as distribuidoras de Gás Canalizado, com a instalação de uma infraestrutura de abastecimento.

Art. 29-16. Ficam instituídos os seguintes Anexos:

I – equipamentos para conversão, compressão, transporte e abastecimento de biometano e gás natural; e

II – máquinas, aparelhos, instrumentos e equipamentos, a serem incorporados ao ativo imobilizado, destinados a usinas de biometano.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

Conforme justificativa contida na Medida Provisória nº 1205/2023, o Programa MOVER, que substitui o Programa Rota 2030, “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”.



É exatamente nesse contexto que se insere a emenda que apresentamos, pois dispõe sobre a adoção de uma política de incentivos visando à transição para a utilização de combustíveis com menores índices de emissões, sendo um complemento essencial para a proposta contida no Programa MOVER.

É sabido que o Brasil possui grandes reservas de gás natural, principalmente oriundas do pré-sal, assim como já possui uma das matrizes energéticas mais limpas. Entretanto, visando enfatizar a necessidade de cumprir com os compromissos assumidos internacionalmente no que tange à transição energética, bem como incrementar a produção de gás no país, é fundamental que haja uma regulamentação normativa mais eficiente de forma a fomentar a criação de incentivos.

Neste sentido, visando estimular o crescimento efetivo do mercado, o aproveitamento das reservas energéticas brasileiras, bem como o atingimento das metas de descarbonização, as quais visam uma redução das emissões dos gases causadores do efeito estufa é que se propõe o presente Projeto de Lei como forma, inclusive, de buscar estímulos para que haja a substituição do diesel pelo gás natural e pelo biometano.

No que tange ao incentivo fiscal do REIDETEC, os créditos incentivados de PIS/PASEP e COFINS visam a desonerar os custos financeiros suportados pelos contribuintes que aderirem à modernização de suas plantas industriais, mediante a aquisição e importação de bens, máquinas e equipamentos, que promovam a implementação de tecnologias sustentáveis de baixo carbono, em especial aquelas que consomem gás natural canalizado ou biometano.

O gás natural canalizado e o biometano têm uma importância crucial no regime de transição do uso de combustíveis fósseis até a viabilização de tecnologias de matrizes energéticas mais limpas, visto que já podem gerar investimentos e benefícios mais imediatos no cumprimento das metas ambientais internacionais de redução da emissão de gases poluentes pelo Brasil.

Considerando a possibilidade de calibração dos incentivos fiscais do REIDETEC pelo Poder Executivo, segundo uma política extrafiscal de proteção ao meio ambiente e de compensação financeira dos custos de investimentos em tecnologias sustentáveis de matrizes energéticas mais limpas, a adoção de créditos



incentivados de PIS/PASEP e COFINS se revela como uma política fiscal mais racional.

Por sua vez, o controle do impacto orçamentário desta medida de renúncia de receitas públicas derivadas, segundo preconiza o art.14 da Lei de Responsabilidade Fiscal, é assegurado pela limitação do montante de créditos incentivados passíveis de utilização pelo contribuinte por período de apuração mensal do tributo em questão, o que garante uma meta de arrecadação mínima e sustentada do PIS/PASEP e da COFINS, enquanto permite, a médio ou longo prazo, um aumento da eficiência energética da indústria brasileira, da potência instalada e do desenvolvimento de tecnologia de ponta no país.

Diante do exposto, contamos o apoio dos nobres parlamentares para o acatamento e aprovação da presente Emenda.

Sala da comissão, 1 de fevereiro de 2024.





CONGRESSO NACIONAL

ANEXOS I E II, inseridos por meio da emenda que adicionou
o CAPÍTULO VI-1 à Medida Provisória nº 1205/2023

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

ANEXO I

**Equipamentos para conversão, compressão, transporte
e abastecimento de biometano e gás natural.**

Descrição	NCM
Recipientes para gases comprimidos ou liquefeitos, de ferro fundido, ferro ou aço	7311.00.00
Bombas de ar ou de vácuo, compressores de ar ou de outros gases e ventiladores; coifas aspirantes (exaustores*) para extração ou reciclagem, com ventilador incorporado, mesmo filtrantes - Outros - Compressores de gases (exceto ar) - De pistão	8414.80.31
Contadores de gases, de líquidos ou de eletricidade, incluindo os aparelhos para sua aferição - Contadores de gases - Do tipo utilizado em postos (estações) de serviço ou garagens	9028.10.11
Quadros, painéis, consoles, cabinas, armários e outros suportes com dois ou mais aparelhos das posições 85.35 ou 85.36, para comando elétrico ou distribuição de energia elétrica, incluindo os que incorporem instrumentos ou aparelhos do Capítulo 90, bem como os aparelhos de comando numérico, exceto os aparelhos de comutação da posição 85.17 - Para uma tensão não superior a 1.000 V - Controladores programáveis	8537.10.20
Equipamentos de alta pressão: Sistema de GNV, Suporte de Cilindro, Carroceria específica para suportar o peso dos cilindros	



Kits para conversão de veículos a diesel ou gasolina para novas tecnologias de propulsão	
Suporte para cilindros de GNV fabricados sob normativa NBR 11439 do Tipo 3 e 4	87089990
Recipientes para gases liquefeitos, de alumínio	7613.00.00
Cilindros e válvulas de cilindro para GNV fabricados sob norma ABNT NM NBR ISO 11439 do Tipos 3 e 4	
Cilindros de alta pressão Tipo 1 segundo ABNT NM NBR ISO 11439	73110000
Reboques e semirreboques, para quaisquer veículos; outros veículos não autopropulsados; suas partes -- Outros	8716.39.00
Sistemas completos de compressão de GNV ou Biometano até 25 Mpa, composto de: Painel Eletrico e controle com Inversor de frequencia, motor eletrico do compressors (a prova de explosão), vasos de pressão (blow down e vaso de coleta de condensados), compressor alternativo com pistões, filtros de gás, reguladores de pressão, refridores (ar, agua ou mistos), motor eletrico à prova de explosão, valvulas de segurança do tipo PSV's, valvulas de controle automatico e manual, manômetros e termômetros para gás, pressostatos e termostatos, sistema de descarte seguro de gás, detectores de gás, com ou sem cabine acustica.	
Dispenser completopara alta vazão composto de: medidor do tipo coriollis de alta vazão, central eletrônica, mangueiras, display eletrônico, valvulas reguladoras, válvulas de fechamento eletrico ou pneumático, filtros, valvulas de segurança da mangeira de abastecimento do tipo breakaway, valvula de abastecimento com bico de abastecimento do tipo NGV2 com tubulação de descarga em local seguro (Vent), suporte para valvula de abastecimento e estrutura/carenagem do dispenser.	
Sistemas completos de armazenagem até 25 Mpa, compostos de: cilindros de aço para GNV, paineis	



eletricos e/ou pneumaticos prioritários de abastecimento, válvulas de cilindros, estrutura para cilindros, válvulas de segurança do tipo PSV's, sistemas de vent para local seguro e sistema de dreno da armazenagem,	
---	--

ANEXO II

Máquinas, aparelhos, instrumentos e equipamentos, a serem incorporados ao ativo imobilizado, destinados a usinas de biometano.

Descrição	NCM
Sistema para tratamento de efluentes	8479.89.99
Aparelhos para coleta e drenagem de gás, combate a espumas e monitoramento de pressão em sistemas de produção de biogás, fabricados em aço inoxidável, em corpo cilíndrico.	8479.89.99
Sistemas de armazenamento de gás para planta de biogás, fabricados sob medida, para instalação em tanque de pós-digestão, dotados de membrana dupla de PVC com 25m de diâmetro e 11,30m de altura com capacidade de armazenamento de até 3.257m ³ de biogás sob pressão de 5mbar, temperaturas entre -30 e +60°C; ventilador para bombeamento	8479.89.99
Distribuidor de água para lavagem interna das janelas de controle e visualização, equipado com válvulas de aço	8479.89.99
Equipamento de bombeamento e distribuição de substratos, com regulagem automatizada, 7,5 kW e 4 dutos	8479.89.99
Painel de controle	8537.20.90
Subestação de energia	8537.20.90
Grupo eletrogêneo de motor de pistão ignição por centelha Modelo Jmc 416 Gs-B.L 02 Ge Jenbacher 1.871 Kva	8502.20.19
Grupo eletrogêneo de motor de pistão ignição Modelo Jmc 416 Gs-B.L 02 Ge Jenbacher 1.871 Kva	8502.20.19
Grupo eletrogêneo de motor de pistão ignição por centelha Modelo Jmc 420 Gs-B.L 02 Ge Jenbacher 2.183 Kva	8502.20.19



Moto gerador em container	8502.20.19
Conjunto membrana dupla para biogás biodigestor horizontal	7311.00.00
Conjunto membrana dupla para biogás gasômetro	7311.00.00
Agitador horizontal de fundo (fixo)	8479.82.10
Agitador horizontal de superfície do biorreator	8479.82.10
Agitador inclinado do biorreator	8479.82.10
Agitador vertical do biorreator	8479.82.10
Agitador submersível completo 18,5 kW, altura de 6m/380V/60Hz	8479.82.10
Desumificador ar 2,0kg 3/4 rwg anilag	8421.39.90
Filtro prensa rotativo tipo rosca desaguadora vazão de projeto 20 T/H	8421.39.90
Planta de upgrade de biometano	8421.39.90
Sistema de purificação	8421.39.90
Combinação de máquinas para produção de gás combustível a partir de biogás	8421.39.90
Transformador	8504.34.00
Desumificador biogás 0ca-2950/840-1x30/16x1-ll01-6 composto resfriador e eliminador de gotas	8419.50.90
Desumificador biogás 0ca-750/450-1x15/10x1-ll01-10 composto resfriador e eliminador de gotas	8419.50.90
Unidade controladora de temperatura Sat-Ar carga térmica 43,7/53,7 Kw, tipo de condensação ar, temperatura de saída Op.+5,0°C, temperatura de retorno Op.+10°C, vazão 8,1/9,3m³/H, fluido anticongelante, módulo comunicação Modbus No Clp	8419.89.99
Tanque em chapas de aço vitrificados	7309.00.90
Decanter centrífugo rotativo horizontal	8421.19.90
Sistema biodigestor	8405.90.00
Soprador de biogás	8414.59.90
Cromatógrafo	9027.20.11



JUSTIFICAÇÃO

Conforme justificativa contida na Medida Provisória nº 1205/2023, o Programa MOVER, que substitui o Programa Rota 2030, “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”.

É exatamente nesse contexto que se insere a emenda que apresentamos, pois dispõe sobre a adoção de uma política de incentivos visando à transição para a utilização de combustíveis com menores índices de emissões, sendo um complemento essencial para a proposta contida no Programa MOVER.

É sabido que o Brasil possui grandes reservas de gás natural, principalmente oriundas do pré-sal, assim como já possui uma das matrizes energéticas mais limpas. Entretanto, visando enfatizar a necessidade de cumprir com os compromissos assumidos internacionalmente no que tange à transição energética, bem como incrementar a produção de gás no país, é fundamental que haja uma regulamentação normativa mais eficiente de forma a fomentar a criação de incentivos.

Neste sentido, visando estimular o crescimento efetivo do mercado, o aproveitamento das reservas energéticas brasileiras, bem como o atingimento das metas de descarbonização, as quais visam uma redução das emissões dos gases causadores do efeito estufa é que se propõe o presente Projeto de Lei como forma, inclusive, de buscar estímulos para que haja a substituição do diesel pelo gás natural e pelo biometano.

No que tange ao incentivo fiscal do REIDETEC, os créditos incentivados de PIS/PASEP e COFINS visam a desonerar os custos financeiros suportados pelos contribuintes que aderirem à modernização de suas plantas industriais, mediante a aquisição e importação de bens, máquinas e



equipamentos, que promovam a implementação de tecnologias sustentáveis de baixo carbono, em especial aquelas que consomem gás natural canalizado ou biometano.

O gás natural canalizado e o biometano têm uma importância crucial no regime de transição do uso de combustíveis fósseis até a viabilização de tecnologias de matrizes energéticas mais limpas, visto que já podem gerar investimentos e benefícios mais imediatos no cumprimento das metas ambientais internacionais de redução da emissão de gases poluentes pelo Brasil.

Considerando a possibilidade de calibração dos incentivos fiscais do REIDETEC pelo Poder Executivo, segundo uma política extrafiscal de proteção ao meio ambiente e de compensação financeira dos custos de investimentos em tecnologias sustentáveis de matrizes energéticas mais limpas, a adoção de créditos incentivados de PIS/PASEP e COFINS se revela como uma política fiscal mais racional.

Por sua vez, o controle do impacto orçamentário desta medida de renúncia de receitas públicas derivadas, segundo preconiza o art.14 da Lei de Responsabilidade Fiscal, é assegurado pela limitação do montante de créditos incentivados passíveis de utilização pelo contribuinte por período de apuração mensal do tributo em questão, o que garante uma meta de arrecadação mínima e sustentada do PIS/PASEP e da COFINS, enquanto permite, a médio ou longo prazo, um aumento da eficiência energética da indústria brasileira, da potência instalada e do desenvolvimento de tecnologia de ponta no país.

Diante do exposto, contamos o apoio dos nobres parlamentares para o acatamento e aprovação da presente Emenda.

Sala da comissão, 1 de fevereiro de 2024.

Deputado Hugo Leal
(PSD - RJ)



EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescentem-se arts. 29-1 e 29-2 ao Capítulo VI da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 29-1.** A Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 10-A.** O processo de desmontagem de veículos deverá permitir a reutilização, reciclagem ou outra forma de destinação final ambientalmente adequada para, no mínimo, 85 %, em massa, do veículo, observadas as normas técnicas estabelecidas pelo Contran e pelos órgãos competentes do Sisnama, que definirão o calendário de implementação progressiva das disposições deste artigo.

§ 1º O comando estabelecido no *caput* deste artigo implica estarem as unidades de desmontagem proibidas de realizarem disposição final em aterros sanitários de mais de 15%, em massa, dos veículos desmontados.

§ 2º O Poder Executivo poderá instituir medidas indutoras e linhas de financiamento para aprimoramento da infraestrutura de unidades de desmontagem e de reciclagem de veículos e de renovação da frota de veículos.”

“**Art. 29-2.** A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 328.**

§ 19. Os responsáveis pelo depósito de veículos classificados como sucata ou de veículos constantes no § 18 deverão adotar as medidas necessárias a fim de que o depósito não ofereça riscos à saúde ou de contaminação para a água, ar ou solo, nem para a fauna e flora, conforme os critérios e exigências técnicas estabelecidas em regulamentos de órgãos competentes do Sistema Nacional de Meio



Ambiente (Sisnama) e do Sistema Nacional de Vigilância Sanitária (SNVS).

§ 20. Os proprietários de veículos irrecuperáveis ou não aptos a trafegar ficam obrigados a encaminhar o veículo à unidade de desmontagem ou a mantê-lo em depósito privado, desde que o depósito não ofereça riscos à saúde ou de contaminação para a água, para o ar ou para o solo, nem para a fauna e flora, em conformidade com os critérios e exigências técnicas aplicáveis.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem a finalidade de inserir no Programa MOVER, ora instituído pela presente Medida Provisória, metas mínimas de reciclagem de veículos destinados a unidades de desmontagem e para determinar que depósitos de veículos adotem medidas para evitar poluição ambiental e riscos à saúde. Este assunto é preocupante e merece nossa atenção.

De acordo com dados de 2022 da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran)[1], o Brasil já conta com uma frota de mais de 115 milhões de veículos, entre automóveis, caminhões, motocicletas, ônibus e outros tipos.

A elevação vertiginosa da frota não tem sido acompanhada, no entanto, de medidas práticas para dar tratamento adequado aos veículos que atingiram o final de sua vida útil ou que, por outros motivos, deixaram de possuir as condições necessárias para trafegar.

A publicação intitulada ‘Veículos em fim de vida como resíduos: Panorama, desafios e perspectivas de gerenciamento no Brasil’[2] revela que, 98,5% da frota nacional termina em desmanches e depósitos, e apenas 1,5% da frota vai para o processo de reciclagem, em grande contraste com o que acontece nos Estados Unidos e em muitos países da Europa, que reciclam até 95% de seus veículos.



Nos que se refere aos veículos destinados aos depósitos, a mesma publicação chama a atenção para o risco que representam para o meio ambiente e para a saúde das pessoas, visto que, em muitos casos, os veículos são depositados em locais sem qualquer tratamento, como proteção do solo ou instalação de drenagem de fluidos. Os veículos são expostos às mais variadas intempéries climáticas e abandonados, tornando-se fonte de contaminação do solo e da água, em fonte das mais variadas doenças, além de servirem de criadouros de animais nocivos, como cobras e ratos.

Dessa forma, vislumbram-se aqui dois problemas que a presente emenda pode ajudar a solucionar, quais sejam, a baixa implementação da reciclagem de veículos e a falta de tratamento dos depósitos de veículos, que não adotam medidas adequadas para evitar poluição ambiental e riscos à saúde. Conforme Aguiar e Filho (2012)[3]:

Há iniciativas e programas para destinação de veículos em fim de vida útil que poderiam ser estudas e aproveitadas. Por exemplo, na Europa existe a Diretiva 2000/53/CE, atualizada até 2009 com metas de desempenho, cujo objetivo é proporcionar uma destruição ambientalmente adequada dos veículos sob responsabilidade dos fabricantes (EUROPA, 2011). As metas incluem 15% máximo do peso enviado para aterro ou incineração sem recuperação de energia, sendo que para modelos a partir de 2002 o limite é 10% e para modelos a partir de 2015 o limite é 5%. A legislação obriga os cidadãos europeus a entregarem os carros inutilizados em um operador licenciado.

Inspirando-se nos exemplos apresentados pelos citados autores, propõe-se que a Lei nº 12.977, de 2014, que regula e disciplina a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres, seja alterada para incluir meta mínima de reutilização, reciclagem ou outro tipo de destinação final ambientalmente adequada para os veículos que receber. Mais especificamente, propõe-se que não mais de 15%, em massa, dos veículos desmontados possam ser destinados a aterros sanitários.

Com vistas a contribuir para a solução dos problemas causados por depósitos de veículos sem tratamento, propõe-se, também, alterar a Lei nº 9.503, de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, para: a) obrigar os proprietários de veículos não mais aptos a trafegar a destiná-los a unidades de desmontagem



ou a mantê-los em depósito que não traga riscos de poluição ambiental ou à saúde das pessoas; e b) obrigar os responsáveis por depósitos de veículos a adotarem as medidas necessárias a fim de que o depósito não ofereça riscos à saúde ou de contaminação para a água, ar ou solo, nem para a fauna e flora, conforme os critérios e exigências técnicas estabelecidas em regulamentos de órgãos competentes do Sisnama e do SNVS.

Acreditamos que, dessa forma, as medidas propostas tendem a contribuir para aprimoramento do tratamento de veículos em fim de vida ou sinistrados, destinados a depósitos ou unidades de desmontagem. Também contribuem para a implementação efetiva de gestão e gerenciamento ambientalmente adequados dos resíduos gerados por veículos e para a redução dos problemas causados pelo elevado volume de veículos destinados a aterros sanitários, lixões ou abandonados em depósitos sem o preparo adequado.

Viver em um ambiente mais seguro e saudável depende de cada um de nós. Vale destacar que o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em seu art. 1º, § 5º, estabelece que “Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente”. Destaque-se que um meio-ambiente saudável e equilibrado é um objetivo não apenas do Sistema Nacional de Trânsito, mas deve ser de todos os brasileiros, especialmente das políticas públicas que estão sendo implementadas por meio de iniciativas como a da presente Medida Provisória.

Diante do exposto, contamos o apoio dos nobres parlamentares para o acatamento e aprovação da presente Emenda.

[1] Frota de Veículos 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/frota-de-veiculos-2022>. Acesso em 01/02/2024.

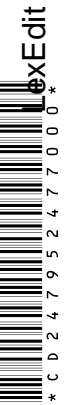
[2] AGUIAR, Alexandre de Oliveira e FILHO, Jose Joaquim. Veículos em fim de vida como resíduos: Panorama, desafios e perspectivas de gerenciamento no Brasil. Simpoi. 2012. Disponível em: <https://www.researchgate.net/>



publication/304940577_Veiculos_em_fim_de_vida_como_residuos_Panorama_desafios_e_p
em 01/02/2024.

[3] IBIDEM.

Sala da comissão, 1 de fevereiro de 2024.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescentem-se, onde couber, na Medida Provisória os seguintes artigos:

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

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

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

§ 3º A produção de bicicletas com e sem câmbio, e bicicletas elétricas, no âmbito do Programa de Mobilidade Verde, seguirá as diretrizes estabelecidas pelo Processo Produtivo Básico (PPB), conforme determinado na Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020 e Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011, respectivamente.”

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

Parágrafo único. As empresas fabricantes de bicicletas com e sem câmbio e bicicletas elétricas, que atenderem aos requisitos do PPB, terão direito a uma redução progressiva do IPI.”



“**Art.** Fica estabelecida a redução progressiva no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), podendo somar 100% se cumpridas todas as etapas, para bicicletas equipadas com câmbio, de acordo com a execução de cada etapa estabelecida no Processo Produtivo Básico (PPB), conforme segue:

I – fabricação do Garfo, Guidão e Aros das Rodas: A redução do IPI será aplicada na fase de fabricação do garfo, guidão e aros das rodas da bicicleta, correspondendo a 12% do valor total do imposto;

II – soldagem Total do Quadro: Será concedida uma redução de 12% no IPI na etapa de soldagem total do quadro da bicicleta;

III – pintura Completa do Quadro e Garfo: A aplicação da redução de 12% no IPI ocorrerá durante a fase de pintura completa do quadro e garfo da bicicleta;

IV – montagem Completa das Rodas: A redução de 12% no IPI será concedida na etapa de montagem completa das rodas, a partir de suas partes e peças;

V – centragem das Rodas: A fase de centragem das rodas da bicicleta será contemplada com uma redução de 12% no valor total do IPI;

VI – montagem Final do Produto: A última etapa do processo produtivo, a montagem final do produto, terá uma redução de 40% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI).”

“**Art.** Fica estabelecida a redução de 100% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para bicicletas sem câmbio, de acordo com a execução integral de todas as etapas estabelecida no Processo Produtivo Básico (PPB), conforme segue:

I – fabricação dos componentes abaixo relacionados:

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



j) niple, quando aplicável;
II – fabricação do garfo, com ou sem suspensão, guidão e aros das rodas;

III – soldagem total do quadro;

IV – pintura completa do quadro e garfo;

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

VI – centragem das rodas; e

VII – montagem final do produto.

Parágrafo único. As atividades ou operações inerentes às etapas de produção poderão ser realizadas por terceiros, em qualquer região do país, desde que obedecido o Processo Produtivo Básico.”

“**Art.** Fica estabelecida a redução de 70% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para bicicletas elétricas de acordo com a execução de todas as etapas estabelecida no Processo Produtivo Básico (PPB), conforme segue:

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

a) estampagem (corte, dobra, formatação, embutimento ou outros);

b) fundição ou injeção de alumínio, magnésio ou chumbo;

c) forjamento;

d) sinterização;

e) usinagem;

f) pintura;

g) polimento;

h) moldagem plástica;

i) vulcanização;

j) tratamento anti-corrosivo, (fosfatização ou outros);

k) soldagem e/ou cravação;

l) tratamento de superfície (zincagem, cromação, niquelação, anodização ou outros);

m) tratamento térmico (têmpera, cementação, revenimento, endurecimento ou outros);

n) confecção em couro ou laminado sintético;

o) montagem e soldagem de todos os componentes nas placas de

circuito impresso;



II – soldagem final no chassi de, no mínimo, 4 (quatro) das partes definidas a seguir:

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

III – pintura do chassi;

IV – montagem:

- a) montagem do motor elétrico a partir de partes e peças; e **Seção I**

Da tributação para veículos de propulsão humana

- b) montagem completa do produto final.

§ 1º O disposto nos incisos II e III do art. 15 ficará dispensado até o limite de produção de 20.000 (vinte mil) unidades de chassis soldados e pintados, no ano calendário, de quaisquer modelos, a critério das empresas.

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

“Art. O Programa de Mobilidade Verde incentivará a pesquisa, desenvolvimento e inovação relacionados à produção de bicicletas com e sem câmbio e bicicletas elétricas com processos industriais nacionais.”

“Art. As disposições contidas nesta emenda aplicam-se tanto às bicicletas com câmbio, quanto às bicicletas sem câmbio e às bicicletas elétricas, observando-se as normativas vigentes do Processo Produtivo Básico estabelecidos pela Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020. e da Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011.

Parágrafo único. A alteração, revogação ou substituição das Portarias Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020 e da Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011 que disciplina a aplicação desta



lei não prejudicará a vigência e a eficácia desta lei, a menos que expressamente disposto em legislação específica.”

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão de bicicletas e bicicletas elétricas no Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER representa uma medida essencial para fomentar a diversidade de meios de transporte sustentáveis, promovendo não apenas a mobilidade urbana, mas também se alinhando aos princípios de descarbonização e sustentabilidade ambiental. Além disso, essa nova redação proposta visa integrar o PPB das bicicletas no Programa de Mobilidade Verde, promovendo benefícios fiscais para os veículos sustentáveis e incentivando a produção nacional no contexto da mobilidade sustentável.

A relevância deste acréscimo à medida provisória reside na compreensão de que as bicicletas e bicicletas elétricas, por serem veículos de propulsão humana, representam uma alternativa ambientalmente e socialmente inclusiva e economicamente eficiente, contribuindo para a transição energética.

A promoção das bicicletas como meio de transporte alinha-se perfeitamente aos objetivos da transição energética. Ao adotar as bicicletas como uma opção viável e acessível, incentivamos uma forma de deslocamento que não depende de combustíveis fósseis, reduzindo significativamente a pegada de carbono e contribuindo para a mitigação das mudanças climáticas.

Importante ressaltar ainda que as bicicletas são veículos de baixo impacto ambiental, com emissões de gases de efeito estufa praticamente nulas durante seu uso. Além disso, promovem a redução da poluição do ar, a diminuição do tráfego rodoviário e a melhoria da qualidade de vida nas áreas urbanas. Adicionalmente, ao tornar as bicicletas mais acessíveis e incentivadas, proporcionamos uma solução de mobilidade mais inclusiva, contribuindo para a equidade social e a redução das disparidades de acesso aos meios de transporte.

No quesito de acessibilidade econômica, a incorporação das bicicletas no Programa de Mobilidade Verde não apenas atende às demandas ambientais e sociais, mas também apresenta benefícios econômicos tangíveis. A produção e



uso de bicicletas podem gerar empregos locais, promover a indústria nacional e reduzir os custos associados ao transporte motorizado tanto coletivo quanto individual, contribuindo para a eficiência econômica. Além disso, é importante destacar ainda que, no cenário globalizado em que vivemos, as bicicletas emergem como uma poderosa ferramenta não apenas para a mobilidade sustentável, mas também como um meio para impulsionar a inovação e a autonomia diante do mercado internacional.

A promoção do uso de bicicletas não apenas impulsiona a indústria, mas também cria um ambiente propício para a inovação. Ao apoiar pesquisas e desenvolvimento nesta área, o Brasil pode conquistar patentes e registros, garantindo sua participação ativa no cenário internacional de inovação e tecnologia.

Assim, a sugestão de alteração na referida medida provisória é de estimular o processo produtivo básico – PPB, de acordo com as portarias e normativas já existentes (Processo Produtivo Básico estabelecidos pela Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020^[1] e da Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011^[2], respectivamente) a fim de que o imposto a ser aplicado seja progressivamente aplicado conforme as especificações e alcance do processo de cada ente participante do processo da indústria da bicicleta. Importante ressaltar ainda que, os processos produtivos básicos diferem para as bicicletas com câmbio, sem câmbio e bicicletas elétricas.

Sobre a pesquisa e inovação que é promovida pela referida medida provisória, proporcionará com a integração do setor, benefícios fiscais e incentivos para bicicletas e bicicletas elétricas. Ao fomentar a inovação na indústria com incentivo à pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias mais eficientes, resultará na promoção de bicicletas cada vez mais eficazes, seguras e adaptadas às necessidades do transporte moderno. Assim, a promoção de tecnologias para o setor de bicicletas é de uma importância, uma vez que o Brasil é polo de desenvolvimento industrial, porém com pouco desenvolvimento tecnológico.

Em resumo, a inclusão das bicicletas e bicicletas elétricas no Programa de Mobilidade Verde não apenas representa um compromisso com a sustentabilidade ambiental e social por parte do Governo, mas também é uma



estratégia econômica inteligente. Ao criar um ambiente favorável para a adoção e produção de bicicletas, estamos construindo um futuro mais equitativo, saudável e economicamente acessível. Propõe-se que emenda s constitua em Seção no capítulo III “Da Tributação e dos veículos sustentáveis”, intitulada “**Da tributação para veículos de propulsão humana**”.

Dessa forma, contamos com apoio dos nobres pares para aprovação desta emenda.

- [1]https://antigo.mctic.gov.br/mctic/opencms/legislacao/portarias_interministeriais/Portaria_Interministerial_SEPEC_ME_SEXEC_MCTI_n_35_de_16072020.html#:~:text=Seu%20Nome%3A-,Portaria%20Interministerial%20SEPEC%2FME%2FSEXEC%2FMCTI,n%C2%BA%2035%2C%20de%2016.07.2020&text=Altera%20os%20Processos%20Produtivos%20B%C3%A1sicos,na%20Zona%20Franca%20de%20Manaus.
- [2] https://antigo.mctic.gov.br/mctic/opencms/legislacao/portarias_interministeriais/migracao/Portaria_Interministerial_MDICMCT_n_139_de_15062011.html

Sala da comissão, 5 de fevereiro de 2024.

Deputado Túlio Gadêlha
(REDE - PE)





CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Acrescente-se § 3º ao art. 8º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 8º

§ 3º Os investimentos compulsórios estabelecidos no caput deste artigo deverão ser direcionados prioritariamente para projetos que promovam a sustentabilidade ambiental, a eficiência energética e a inclusão de tecnologias voltadas à mobilidade acessível, contribuindo assim para o avanço do setor automotivo de forma socialmente responsável.”

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão deste dispositivo visa assegurar que os investimentos compulsórios provenientes das multas sejam direcionados de maneira estratégica para projetos que promovam não apenas a inovação tecnológica, mas também a sustentabilidade ambiental e a acessibilidade. Dessa forma, além de impulsionar a indústria automotiva, os recursos serão aplicados em iniciativas que beneficiem a sociedade e o meio ambiente, alinhando-se com os objetivos do Programa MOVER.

Sala da comissão, 22 de janeiro de 2024.



* CD 2 4 6 2 1 2 7 9 1 1 0 0 *



CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Acrescente-se § 10 ao art. 18 da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 18.

.....

§ 10. Fica estabelecido que, para as empresas habilitadas nos termos do art. 13, será concedido um crédito adicional de 5 pontos percentuais sobre o crédito financeiro de que trata o art. 16, caso promovam parcerias com instituições de pesquisa e universidades para desenvolvimento conjunto de soluções tecnológicas para mobilidade verde.”

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda visa estimular a colaboração entre empresas e instituições de pesquisa, promovendo a inovação e o desenvolvimento de soluções sustentáveis em conjunto. A parceria entre setor privado e acadêmico pode acelerar o progresso tecnológico e impulsionar a competitividade do setor.

Sala da comissão, 22 de janeiro de 2024.



* C D 2 4 6 5 3 6 5 1 0 6 0 0 *



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se art. 25-1 à Seção V do Capítulo IV da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 25-1.** O Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, em conjunto com o Ministério do Meio Ambiente, promoverá ações de conscientização e educação ambiental, visando informar a população sobre os benefícios ambientais e sociais do uso de veículos sustentáveis.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão dessa emenda destaca a importância da conscientização ambiental para o sucesso do Programa MOVER. Educar a população sobre os benefícios dos veículos sustentáveis é crucial para incentivar a adoção dessas tecnologias e promover uma mudança de comportamento em direção à mobilidade verde.

Sala da comissão, 22 de janeiro de 2024.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se art. 26-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 26-1.** As empresas habilitadas no regime de autopeças não produzidas poderão contar com incentivos fiscais adicionais à pesquisa, desenvolvimento e inovação, mediante a comprovação da destinação de recursos específicos para projetos nessas áreas, conforme regulamentação do Poder Executivo federal.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda visa aprimorar o texto anterior, esclarecendo que os incentivos são de natureza fiscal, o que proporciona maior clareza e coerência ao texto.

Sala da comissão, 22 de janeiro de 2024.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se art. 27-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 27-1. As empresas beneficiárias do regime de autopeças não produzidas serão incentivadas a estabelecer parcerias com pequenas e médias empresas brasileiras para fomentar a inovação, mediante a concessão de créditos específicos para atividades colaborativas.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

Essa emenda propõe aprimorar a redação, incluindo a concessão de créditos específicos para atividades colaborativas entre as empresas beneficiárias e as pequenas e médias empresas nacionais, visando uma maior viabilidade dessas parcerias.

Sala da comissão, 22 de janeiro de 2024.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se § 3º ao art. 8º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 8º

.....
§ 3º Os investimentos compulsórios estabelecidos no caput deste artigo deverão ser direcionados prioritariamente para projetos que promovam a sustentabilidade ambiental, a eficiência energética e a inclusão de tecnologias voltadas à mobilidade acessível, contribuindo assim para o avanço do setor automotivo de forma socialmente responsável.”

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão deste dispositivo visa assegurar que os investimentos compulsórios provenientes das multas sejam direcionados de maneira estratégica para projetos que promovam não apenas a inovação tecnológica, mas também a sustentabilidade ambiental e a acessibilidade. Dessa forma, além de impulsionar a indústria automotiva, os recursos serão aplicados em iniciativas que beneficiem a sociedade e o meio ambiente, alinhando-se com os objetivos do Programa MOVER.

Sala da comissão, 22 de janeiro de 2024.



* CD 245033929400 *
ExEdit



CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Acrescente-se § 10 ao art. 18 da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 18.**

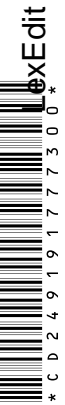
.....

§ 10. Fica estabelecido que, para as empresas habilitadas nos termos do art. 13, será concedido um crédito adicional de 5 pontos percentuais sobre o crédito financeiro de que trata o art. 16, caso promovam parcerias com instituições de pesquisa e universidades para desenvolvimento conjunto de soluções tecnológicas para mobilidade verde.”

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda visa estimular a colaboração entre empresas e instituições de pesquisa, promovendo a inovação e o desenvolvimento de soluções sustentáveis em conjunto. A parceria entre setor privado e acadêmico pode acelerar o progresso tecnológico e impulsionar a competitividade do setor.

Sala da comissão, 22 de janeiro de 2024.



* CD 249191777300 *
ExEdit



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se art. 25-1 à Seção V do Capítulo IV da Medida Provisória, com a seguinte redação:

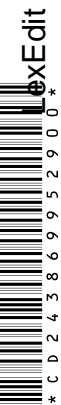
“**Art. 25-1.** O Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, em conjunto com o Ministério do Meio Ambiente, promoverá ações de conscientização e educação ambiental, visando informar a população sobre os benefícios ambientais e sociais do uso de veículos sustentáveis.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão dessa emenda destaca a importância da conscientização ambiental para o sucesso do Programa MOVER. Educar a população sobre os benefícios dos veículos sustentáveis é crucial para incentivar a adoção dessas tecnologias e promover uma mudança de comportamento em direção à mobilidade verde.

Sala da comissão, 22 de janeiro de 2024.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se art. 26-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

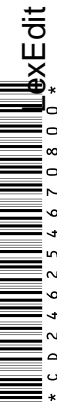
“**Art. 26-1.** As empresas habilitadas no regime de autopeças não produzidas poderão contar com incentivos fiscais adicionais à pesquisa, desenvolvimento e inovação, mediante a comprovação da destinação de recursos específicos para projetos nessas áreas, conforme regulamentação do Poder Executivo federal.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda visa aprimorar o texto anterior, esclarecendo que os incentivos são de natureza fiscal, o que proporciona maior clareza e coerência ao texto.

Sala da comissão, 22 de janeiro de 2024.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se art. 27-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

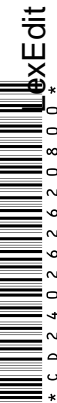
“Art. 27-1. As empresas beneficiárias do regime de autopeças não produzidas serão incentivadas a estabelecer parcerias com pequenas e médias empresas brasileiras para fomentar a inovação, mediante a concessão de créditos específicos para atividades colaborativas.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

Essa emenda propõe aprimorar a redação, incluindo a concessão de créditos específicos para atividades colaborativas entre as empresas beneficiárias e as pequenas e médias empresas nacionais, visando uma maior viabilidade dessas parcerias.

Sala da comissão, 22 de janeiro de 2024.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se art. 28-1 ao Capítulo V da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 28-1.** O Poder Executivo federal, em parceria com entidades do setor privado, deverá promover programas de capacitação e treinamento para profissionais da indústria automotiva, com ênfase em tecnologias sustentáveis e inovações voltadas à mobilidade verde, destinando recursos específicos para essa finalidade.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda busca aprimorar a proposta, adicionando a alocação de recursos específicos para os programas de capacitação e treinamento, garantindo a efetiva implementação dessa medida.

Sala da comissão, 22 de janeiro de 2024.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se art. 29-1 ao Capítulo VI da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 29-1.** O BNDES, ao instituir o FNDIT, deverá destinar, no mínimo, 30% dos recursos para financiamento de projetos de pesquisa e inovação liderados por instituições científicas e tecnológicas brasileiras, assegurando, assim, o desenvolvimento local de conhecimento e tecnologia.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda propõe tornar mais específica a destinação de recursos do FNDIT, estabelecendo uma porcentagem mínima para projetos liderados por instituições científicas e tecnológicas nacionais.

Sala da comissão, 22 de janeiro de 2024.



* CD 2 4 2 2 6 2 7 4 3 3 0 0 *



CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Acrescente-se inciso X ao § 2º do art. 1º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 1º

§ 2º

X – promoção da inclusão social e oportunidades de emprego para pessoas com 60 anos de idade ou mais.”

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda visa reforçar o compromisso do Programa MOVER com a inclusão social e a valorização da experiência profissional dos indivíduos com 60 anos de idade ou mais, contribuindo para oportunidades de emprego e participação ativa dessas pessoas na economia.

Sala da comissão, 22 de janeiro de 2024.



* CD 244602531700 *
ExEdit



CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Acrescente-se inciso I ao § 7º do art. 2º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 2º

.....

§ 7º

I – Os fabricantes e importadores de veículos serão incentivados a oferecer programas de capacitação técnica específicos para profissionais com 60 anos de idade ou mais, visando promover a inclusão e a qualificação desses trabalhadores no setor de mobilidade e logística.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda propõe estímulos para que os fabricantes e importadores desenvolvam programas de capacitação técnica voltados para profissionais com 60 anos de idade ou mais, contribuindo para a inclusão e qualificação desses trabalhadores no setor automotivo.

Sala da comissão, 22 de janeiro de 2024.





CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Acrescente-se § 10 ao art. 9º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

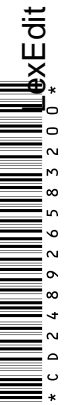
“Art. 9º

§ 10. O Poder Executivo, ao definir as alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), deverá considerar a aplicação de incentivos fiscais adicionais para veículos adaptados para pessoas com mobilidade reduzida, priorizando tecnologias que facilitem o acesso e a condução segura desses veículos por pessoas idosas.”

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda propõe que ao definir as alíquotas do IPI, o Poder Executivo leve em consideração a concessão de incentivos fiscais adicionais para veículos adaptados, priorizando aqueles que atendam às necessidades de pessoas idosas com mobilidade reduzida.

Sala da comissão, 22 de janeiro de 2024.



* CD 2 4 8 9 2 6 5 8 3 2 0 0 *



CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Acrescente-se inciso IV ao § 4º do art. 13 da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 13.**

.....
§ 4º

.....
IV – compromisso de destinar parte dos recursos de pesquisa e desenvolvimento para projetos que visem melhorias na mobilidade e acessibilidade de pessoas idosas, incluindo a adaptação de veículos e tecnologias assistivas.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda propõe que as empresas habilitadas ao regime de incentivos à pesquisa e desenvolvimento tenham o compromisso de destinar recursos para projetos que melhorem a mobilidade e acessibilidade de pessoas idosas, incluindo adaptações de veículos e desenvolvimento de tecnologias assistivas. Isso reforça a importância da inclusão dessa faixa etária no contexto do Programa MOVER.

Sala da comissão, 22 de janeiro de 2024.



* CD 249650751900 *
ExEdit



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se ao § 7º do art. 18 da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 18.

.....

§ 7º A metodologia de maturidade tecnológica da manufatura 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.

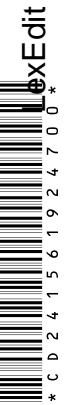
.....”

JUSTIFICAÇÃO

O conceito de MRL tem correlação direta com o TRL e expressam a evolução da maturidade de uma tecnologia Nova, a primeira da manufaturabilidade e a segunda da nova tecnologia desde a fase de conceituação até chegar no “mercado”.

Os veículos e os processos de manufatura são complexos com centenas de componentes, subsistemas e sistemas que se integram e se interagem, resultando no produto final.

Há muita discussão no meio acadêmico com relação a capacidade destes conceitos de forma isolada representarem o nível de maturidade tecnológica de um produto e um sistema complexo. Há muita discussão sobre a necessidade de se considerar a maturidade da integração de componentes, subsistemas e sistemas em diferentes níveis de maturidade TRL e MRL, resultando



CD241561924700
ExEdit

em dois novos conceitos, o **IRL** (Integration Readness Level) e o **SRL** (System Readness Level). O **IRL** mede a maturidade da integração de componentes, subsistemas e sistemas em diferentes estágios de maturidade, e o **SRL** é o resultado desta integração complexa.

Portanto a proposta de adoção de um conceito o **MTM** (Maturidade Tecnológica de Manufatura) que além simplificar todos os conceitos está plenamente adequado ao estágio das novas tecnologias a serem implementadas no País.

Sala da comissão, 5 de fevereiro de 2024.

Deputado Capitão Alberto Neto
(PL - AM)





CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Dê-se ao § 4º do art. 2º da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 2º**

.....

§ 4º Adicionalmente ao disposto no caput, a partir de 2027, poderão ser estabelecidos requisitos obrigatórios relacionados à pegada de carbono do produto, na forma prevista no regulamento.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

O Art. 2º do Programa MOVER trata dos requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos e deve se restringir às atividades que podem ser realizadas pelas empresas. O conceito “berço ao túmulo” abrange atividades não realizadas pelas montadoras e outras ligadas ao fim de vida do veículo. Assim, não é possível estabelecer requisitos obrigatórios que só serão definidos futuramente. Não é correto implementar uma metodologia após a empresa aderir ao programa, pois seria aderir a algo que ainda não está definido.

Sala da comissão, 5 de fevereiro de 2024.

**Deputado Capitão Alberto Neto
(PL - AM)**



* CD 2 4 9 9 3 8 0 5 5 7 0 0 *



CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Acrescente-se inciso IV ao § 4º do art. 16 da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 16.**

.....
§ 4º

.....
IV – para empresas que se enquadrem em mais de um segmento, deve ser considerado aquele preponderante nas suas atividades, entendendo-se como preponderante o que seja superior a 50% da sua receita bruta total no ano calendário imediatamente anterior ao da apuração.
.....”

JUSTIFICAÇÃO

Considerando-se a existência de empresas que operam em mais de um segmento, tais como automóveis e caminhões, é necessário definir como a mesma deverá se enquadrar para obtenção do crédito financeiro.

Sala da comissão, 5 de fevereiro de 2024.

**Deputado Capitão Alberto Neto
(PL - AM)**



* CD 249871081900 *
ExEdit



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se ao § 4º do art. 2º da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 2º

.....

§ 4º Adicionalmente ao disposto no caput, a partir de 2027, serão estabelecidos critérios para medição relacionados à pegada de carbono do produto, na forma prevista no regulamento.

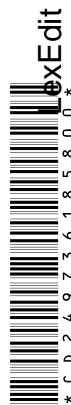
.....”

JUSTIFICAÇÃO

O Art. 2º do Programa MOVER trata dos requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos e deve se restringir às atividades que podem ser realizadas pelas empresas. O conceito “berço ao túmulo” abrange atividades não realizadas pelas montadoras e outras ligadas ao fim de vida do veículo. Assim, não é possível estabelecer requisitos obrigatórios que só serão definidos futuramente. Não é correto implementar uma metodologia após a empresa aderir ao programa, pois seria aderir a algo que ainda não está definido.

Sala da comissão, 5 de fevereiro de 2024.

Deputado Capitão Alberto Neto
(PL - AM)



* CD 2 4 9 7 3 6 1 8 5 8 0 0 *



CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Acrescente-se § 9º ao art. 2º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 2º

.....

§ 9º Para fins do disposto no caput deste artigo, não serão consideradas as máquinas autopropulsadas classificadas no código 8701.”

JUSTIFICAÇÃO

Máquinas autopropulsadas, não devem ser objeto dos requisitos obrigatórios definidos no Programa MOVER, visto tratar-se de bens de capital e produtos que não são sujeitos a metas de eficiência energética, rotulagem veicular integrada e desempenho estrutural e tecnologias assistivas.

Sala da comissão, 5 de fevereiro de 2024.

**Deputado Capitão Alberto Neto
(PL - AM)**



* CD 248720926400 *
ExEdit



CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Dê-se ao art. 31 da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 31.** Ficam revogados em 1º. De abril de 2024 os art.1º. a art. 29 da Lei 13.755, de 2018, mantidas as metas de eficiência energética e de desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção nos termos e prazos dispostos no Decreto 9557 de 8 de novembro de 2018, Anexos III e IV.”

JUSTIFICAÇÃO

Com o cancelamento dos Artigos da Lei 13.755/2018, é preciso garantir, para todas as empresas aderentes ao ROTA 2030, que não haverá interrupção ou alteração do cumprimento daquelas metas, até o final do prazo previsto (setembro de 2026).

Sala da comissão, 5 de fevereiro de 2024.

**Deputado Capitão Alberto Neto
(PL - AM)**



* CD 2 4 1 6 2 2 0 0 3 4 0 0 *



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se ao inciso I do *caput* do art. 16 da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 16.
I – corresponderá a cinquenta por cento dos dispêndios realizados no segundo mês-calendário anterior ao mês de apuração do crédito; e
.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda de redação busca tão somente adequar a redação para que, tanto os dispêndios quanto a receita bruta considerada para fins de limite ao crédito financeiro, possam se referir ao mesmo mês-calendário, a exemplo do que foi previsto na Lei 12.546, de 14 de dezembro de 2011, que instituiu o Inovar-Auto, em nada alterando o teor ou o objetivo do novo programa, sendo neutra em relação aos valores que serão apurados de incentivos relacionados ao referido crédito financeiro.

A não alteração desta redação, além do descasamento entre os períodos de apuração, conforme acima mencionado poderá trazer dificuldades para as empresas beneficiárias no momento de utilização do crédito financeiro.



Sala da comissão, 5 de fevereiro de 2024.

Deputado João Carlos Bacelar
(PL - BA)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD240448262100>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. João Carlos Bacelar





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se § 2º ao art. 27 da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 27.
.....

§ 2º Os aportes correspondentes a dois por cento do valor aduaneiro em projetos de pesquisa previsto no caput serão devidos após o fim do prazo para habilitação previsto no Art. 26, § 5º, correspondente a cento e vinte dias, contados da data de entrada em vigor desta Medida Provisória.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca garantir previsibilidade e segurança jurídica para aplicação de recursos em projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação, no âmbito dos programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia previstos no regime.

Considerando que as habilitações vigentes para a importação de autopeças não produzidas foram concedidas com base em legislação que previa apenas o pagamento do Imposto de Importação, não sendo condicionada à realização de investimentos no País, a criação desta nova obrigação não está contemplada no escopo do compromisso assumido pelas empresas que se habilitaram anteriormente.



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

Assim, é necessário que este compromisso seja exigido apenas após a obtenção de nova habilitação, nas condições estabelecidas no âmbito do MOVER, cujo prazo para obtenção é de 120 dias, contados da data de entrada em vigor desta Medida Provisória.

Sala da comissão, 5 de fevereiro de 2024.

Deputado João Carlos Bacelar
(PL - BA)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** O Poder Executivo poderá definir condições diferenciadas em relação ao disposto nos Capítulos II a V desta Medida Provisória ou ainda criar uma política própria para as empresas, que tenham realizado investimentos no País de acordo com o disposto no inciso III do § 3º, do artigo 9º. da Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018, e inciso III do § 2º. do artigo 13 do Decreto no. 9.557, de 8 de novembro de 2018, ou os dispostos no inciso III do § 2º do art. 40 da Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, e inciso III do § 5º. do artigo 12 do Decreto no. 7.819, de 3 de outubro de 2012.”

JUSTIFICAÇÃO

A legislação mencionada acima refere-se ao enquadramento dado às empresas de baixo volume no Rota Fase 1 e no Inovar Auto, que definem a sua conceituação.

Incluir a disposição no Capítulo final permite reavaliar as condições dos capítulos anteriores para um melhor e adequado enquadramento de empresas de baixo volume – limitação de produção de até 35.000 unidades por ano - tanto nos requisitos obrigatórios, como processos fabris, como nos investimentos em P&D, por exemplo, criando alternativas para possam participar do Programa MOVER de forma mais efetiva.



* CD 2 4 9 3 5 2 8 6 4 8 0 0 *

Permite também ao agente público desenvolver políticas específicas para este segmento que normalmente é o precursor de novas tecnologias e novos equipamentos de segurança e de inovação nos veículos.

Sala da comissão, 5 de fevereiro de 2024.

Deputado João Carlos Bacelar
(PL - BA)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se, onde couber, o seguinte artigo à Medida Provisória nº 1.205, de 31 de dezembro de 2023:

“Art.... A Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

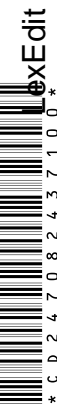
Art. 40.....

§ 10º Para efeito de interpretação, o parágrafo 1º do caput, não limita o período de utilização do crédito presumido de IPI de que trata o art. 41 desta Lei. O crédito presumido de IPI não utilizado até 31 de dezembro de 2017 poderá ser utilizado nos meses subsequentes.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda de redação busca esclarecer a possibilidade de utilização do crédito presumido de IPI do Programa Inovar Auto após 2017, uniformizando a interpretação do Art. 40, §1º da Lei 12.715/12. Entendimentos dissonantes de parte da Receita Federal do Brasil estão limitando a utilização do crédito presumido de IPI ao período de vigência do programa Inovar Auto.

Está correto o entendimento de que a apuração do crédito presumido de IPI cessa em 31/12/2017, mas os créditos devidamente escriturados são válidos e não prescrevem ou expiram, pelo contrário, a própria RFB editou em data posterior a 2017 a Instrução Normativa nº 2.055/2021 mantendo a previsão de utilização do



* CD 2 4 7 0 8 2 4 3 7 1 0 0 *

crédito presumido do Inovar-Auto, isto é, a partir de 2018, a norma continuou a garantir o direito do contribuinte do IPI de transferir e usar o crédito presumido.

Importante esclarecer que os incentivos e os compromissos firmados permanecem como legado do programa e não podem ser estornados, e sim o oposto, dão efetividade a política industrial do governo e previsibilidade às empresas habilitadas no programa Inovar Auto.

Considerar que o programa acaba por completo em 31/12/2017 e todos os seus efeitos desaparecem é incoerente, a interpretação literal e teleológica enseja o reconhecimento de que a data limite de 31/12/2017 se aplica única e exclusivamente à apuração do crédito presumido de IPI e não estipula prazo para a utilização.

A consequência esperada desta interpretação é a segurança jurídica e a garantia de que os créditos presumidos de IPI vinculados aos investimentos nas atividades de pesquisa e desenvolvimento por parte das empresas realizados durante a vigência do programa Inovar Auto são válidos e não tem restrição temporal de 31/12/2017.

Neste sentido, contamos com a concordância dos nobres colegas com esta proposta de emenda.

Sala da comissão, 5 de fevereiro de 2024.

Deputado João Carlos Bacelar
(PL - BA)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se ao § 3º do art. 26 e ao *caput* do art. 27 da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 26.

.....

§ 3º As empresas importadoras que não aderirem ao regime mencionado no *caput* ficam obrigadas ao recolhimento integral do Imposto de Importação do bem, enquanto as empresas que aderirem ao regime terão a alíquota do imposto de importação reduzida a zero por cento.

.....”

“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, em substituição ao imposto de importação, conforme o disposto em regulamento do Poder Executivo federal, em parceria com:

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca tão somente garantir que não ocorra a duplicação dos encargos envolvidos no Regime de Autopeças Não Produzidas.



* CD 2 4 8 5 7 3 7 5 4 4 0 0 *

Esta elevação prejudica a efetividade deste regime de grande importância para a competitividade e o desenvolvimento do setor automotivo, que estimula a absorção de novas tecnologias e o adensamento da cadeia produtiva.

Neste contexto é essencial o investimento em pesquisa e desenvolvimento, uma das principais motivações da criação do Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER.

Contudo, o texto original da MP 1.205/2023 estabelece encargos de 4%, incluindo 2% de imposto de importação e 2% de aplicação no FNDIT, Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e tecnológico.

A oneração em cerca de R\$ 400 milhões adicionais na aquisição de componentes de última geração e que ainda não são produzidos no país é particularmente prejudicial neste momento decisivo para a indústria brasileira se posicionar na rota das inovações do setor. A perda de competitividade nestas compras dificultará o ganho de escala e a capacidade do Brasil concorrer com os demais produtores internacionais e se destacar como fornecedor de novas tecnologias na região.

Assim, frisamos a necessidade de redução da alíquota do I.I. a 0% para que os 2% possam ser direcionados para aplicação em projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação, no âmbito dos programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia previstos no regime.

Esta alteração é essencial para promover a neointustrialização, evitando a duplicação dos custos desse mecanismo vital para a competitividade e a absorção de novas tecnologias.

Sala da comissão, 5 de fevereiro de 2024.

Deputado João Carlos Bacelar
(PL - BA)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se ao art. 5º da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 5º** 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 importador, acarretará multa compensatória de um 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 sobre o valor aduaneiro acrescido dos tributos incidentes nas operações de importação dos veículos que não cumpram os requisitos obrigatórios de que trata o § 2º do art. 2º.”

JUSTIFICAÇÃO

A emenda proposta ao Artigo 5º da Medida Provisória nº 1.205/2023 tem como objetivo aprimorar as disposições relacionadas à multa compensatória incidente sobre a comercialização de veículos, especificamente considerando a necessidade de adequação dos percentuais previstos, de modo a evitar possíveis conflitos com princípios legais já estabelecidos.

O texto atual do Artigo 5º estabelece uma multa de vinte por cento sobre a receita decorrente da venda dos veículos em caso de importação ou comercialização sem o devido registro dos compromissos, o que, em sua aplicação prática, poderia configurar um percentual que, em alguns casos, beira a caracterização de confisco. Para mitigar essa possibilidade e alinhar a



legislação às práticas já aceitas na legislação aduaneira, propomos a alteração do artigo.

Esta proposta ajusta os percentuais de multa, tornando-os mais proporcionais e condizentes com as práticas adotadas em legislações afins, garantindo coerência com as demais multas estabelecidas na MP, especialmente aquelas descritas no Artigo 6º e Artigo 7º. Ademais, a imposição de uma penalidade no percentual de 20% sobre a receita decorrente da venda de veículos pode representar uma barreira desproporcional à atuação de empresas não diretamente vinculadas aos fabricantes, prejudicando a dinâmica do mercado.

Agradecemos a atenção e colaboração de todos para a aprovação desta emenda, que busca equilibrar a eficácia das medidas previstas na Medida Provisória com a necessidade de não impor ônus excessivos aos agentes econômicos.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.

Deputado Augusto Coutinho
(REPUBLICANOS - PE)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se ao art. 4º da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 4º** Fica dispensada a emissão de ato de registro de compromissos para as importações de veículos realizadas por pessoa física ou por pessoa jurídica sem vínculo direto com o fabricante, limitadas a 02 (duas) unidades da mesma marca/modelo/versão até no máximo 20 (vinte) unidades por importador pessoa jurídica por ano.

§ 0º A pessoa física ou jurídica importadora, ao realizar a importação mencionada no caput, deverá notificar imediatamente o importador autorizado da marca, quando existir, sobre a entrada do veículo no País. Tal notificação é obrigatória para fins de realização de recall e de revisões do veículo, ficando o importador autorizado da marca sujeito às seguintes responsabilidades:

I – executar os procedimentos necessários para a efetiva realização de recall e revisões do veículo importado;

II – apresentar à autoridade de trânsito o comprovante de ciência do recall, no prazo máximo de 30 (trinta) dias a contar da notificação, juntamente com os demais documentos pertinentes;

III – em caso de descumprimento do recall, ficará o importador autorizado da marca sujeito a multa diária equivalente a R\$5.000,00 (cinco mil reais), a ser aplicada a partir do término do prazo estabelecido para a realização do recall, sem prejuízo de outras sanções previstas em lei.

§ 1º (Suprimir)

§ 2º (Suprimir)

§ 3º (Suprimir)”



* C D 2 4 5 5 4 8 3 5 0 0 0 *

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por escopo aprimorar o texto do Artigo 4º da Medida Provisória nº 1.205/2023, visando otimizar as disposições relativas à dispensa de emissão de ato de registro de compromissos para as importações de veículos realizadas por pessoa física ou jurídica sem vínculo direto com o fabricante.

Em uma economia globalizada e dinâmica, é imperativo adaptar as normativas vigentes para proporcionar um ambiente mais favorável ao comércio de veículos, sem desconsiderar a importância da segurança e da qualidade dos produtos importados. Desta forma, a presente emenda propõe a extensão da dispensa de registro para importadores pessoas jurídicas, desde que limitadas a quantidades específicas, evitando excessos que possam comprometer o mercado interno.

Adicionalmente, a inclusão do parágrafo único objetiva reforçar a responsabilidade do importador autorizado da marca no que concerne à realização de recalls e revisões dos veículos importados. Esta obrigatoriedade visa assegurar a proteção dos consumidores e a conformidade com os padrões de segurança estabelecidos, contribuindo para a preservação da integridade dos usuários e a manutenção da confiança no mercado.

A imposição de penalidades, como a multa diária em caso de descumprimento do recall, busca garantir a efetividade das medidas de segurança e incentivar a pronta correção de eventuais falhas nos veículos importados.

Assim, esta emenda representa um equilíbrio entre a facilitação do comércio e a proteção dos interesses dos consumidores e da segurança viária, promovendo uma legislação mais moderna e alinhada às necessidades do setor automotivo no contexto atual.



Ademais, o texto original do Artigo 4º apresenta incompatibilidade com o sistema normativo, em razão da delegação de poderes fiscalizatórios aos particulares. O próprio Ministério Público Federal, por meio da Procuradoria Geral da República, ajuizou Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental perante o Supremo Tribunal Federal, tombada sob o n. 1106, na qual são questionados diversos dispositivos da Lei Ferrari (Lei n. 6.729/1979), que interviriam indevidamente na economia, violando os princípios constitucionais como o da livre concorrência, defesa do consumidor e da repressão ao abuso de poder econômico.

Os artigos que pretendemos sejam modificados também dizem respeito à solicitação de envio de informações ao fabricante no exterior quanto a possíveis licenciamentos anteriores de veículo automotor importado, quando, na verdade, este ônus é de incumbência da Receita Federal do Brasil, na qualidade de agente fiscalizador aduaneiro, nos moldes previstos no artigo 237 da Constituição Federal. O ato de delegar a um particular localizado no exterior o referido ônus fere, diametralmente, a presunção de inocência que pesa sobre os particulares, e gera um ônus a mais para os importadores de veículos no Brasil.

No direito aduaneiro brasileiro a importação de veículos usados é proibida, sendo este critério o físico, ou seja, não o jurídico. Significa que eventual licenciamento anterior do veículo no exterior não o torna usado, salvo tiver ocorrido uso físico do bem, conforme já externado pela Procuradoria Geral da Fazenda Nacional e pela COANA/RFB, na Portaria PGFN/CAT n. 68/2014 e Nota COANA n. 150/2014.

Agradecemos a atenção e colaboração de todos para a aprovação desta emenda, que contribuirá para o aprimoramento do arcabouço normativo aplicável às importações de veículos.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.

Deputado Augusto Coutinho
(REPUBLICANOS - PE)





CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Suprimam-se o inciso I do *caput* do art. 3º e o art. 4º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

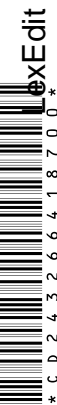
A emenda apresentada, que propõe a supressão do inciso I do Artigo 3º da Medida Provisória nº 1.205/2023, é fundamentada em argumentos que visam não apenas aprimorar a legislação, mas também ampliar a participação de empresas importadoras no Programa MOVER, promovendo benefícios significativos para o setor automotivo brasileiro.

A emenda também propõe a supressão do Artigo 4º da MP 1.205/2023 devido a inúmeras inconstitucionalidades e contradições com pareceres da Procuradoria Geral da Fazenda Nacional (PGFN) e normativas vigentes. Destacamos alguns pontos críticos:

Restrição à Livre Transferência de Propriedade:

O inciso II do § 1º estabelece uma restrição de transferência de propriedade por três anos a partir do primeiro licenciamento do veículo, medida que pode ser considerada excessivamente onerosa e contrária ao princípio da livre transferência de propriedade.

Vedação à Importação de Veículo Usado:



A imposição de restrições à importação de veículos usados, condicionando tal proibição à informação de emplacamento anterior, enfrenta contestações quanto à sua constitucionalidade. O entendimento da Procuradoria Geral da Fazenda Nacional (PGFN), expresso no Parecer PGFN/CAT n. 68/2013, conclui pela inadequação do uso da legislação estrangeira para definir veículos como novos ou usados, ressaltando que o critério físico deve prevalecer para o controle aduaneiro. A Nota Coana n. 150/2014 ratifica essa posição, orientando os servidores a adotarem o critério físico na definição de veículo usado, conforme o parecer mencionado.

A modificação proposta pela MP afronta não apenas o entendimento vigente na Constituição quanto à competência do Ministério da Fazenda, mas também o conceito já estabelecido de veículo novo ou usado na legislação brasileira desde 2013.

Delegação Inadequada de Verificações a Particulares:

A Constituição Federal, em seu artigo 237, estabelece que o controle e fiscalização sobre o comércio exterior são atribuições do Ministério da Fazenda. Assim, a MP, ao pretender delegar a particulares a produção de prova sobre a condição de veículo novo ou usado, entra em conflito com a competência constitucional do Ministério da Fazenda e com o entendimento consolidado pela PGFN.

Diante dessas inconsistências, a supressão do Artigo 4º é imprescindível para garantir a conformidade da MP com a Constituição e normas aduaneiras. A emenda visa assegurar uma legislação alinhada aos princípios constitucionais, preservando a autonomia do Ministério da Fazenda e mantendo critérios já estabelecidos para a importação de veículos.



Contamos com o respaldo dos colegas para aprovação dessa emenda, contribuindo para a correção dessas inadequações e para a construção de uma legislação coesa e eficaz.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.

Deputado Augusto Coutinho
(REPUBLICANOS - PE)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescentem-se arts. 11-1 a 11-7 ao Capítulo III da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 11-1.** Art. 12. Fica estabelecido regime especial de incentivo à mobilidade verde, com foco na produção e no uso de bicicletas com e sem câmbio e bicicletas elétricas visando a redução gradativa do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para as empresas que atendam ao Processo Produtivo Básico (PPB).

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

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

§ 3º A produção de bicicletas com e sem câmbio, e bicicletas elétricas, no âmbito do Programa de Mobilidade Verde, seguirá as diretrizes estabelecidas pelo Processo Produtivo Básico (PPB), conforme determinado na Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020 e Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011, respectivamente.”

“**Art. 11-2.** Fica estabelecido um regime especial de incentivo à mobilidade verde, com foco na produção e no uso de bicicletas com e sem câmbio e bicicletas elétricas, visando a redução gradativa do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para as empresas que atendam ao Processo Produtivo Básico (PPB).



* C D 2 4 6 0 0 4 4 0 5 3 0 0 *

Parágrafo único. As empresas fabricantes de bicicletas com e sem câmbio e bicicletas elétricas, que atenderem aos requisitos do PPB, terão direito a uma redução progressiva do IPI.”

“**Art. 11-3.** Fica estabelecida a redução progressiva no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), podendo somar 100% se cumpridas todas as etapas, para bicicletas equipadas com câmbio, de acordo com a execução de cada etapa estabelecida no Processo Produtivo Básico (PPB), conforme segue:

I – fabricação do Garfo, Guidão e Aros das Rodas: A redução do IPI será aplicada na fase de fabricação do garfo, guidão e aros das rodas da bicicleta, correspondendo a 12% do valor total do imposto;

II – soldagem Total do Quadro: Será concedida uma redução de 12% no IPI na etapa de soldagem total do quadro da bicicleta;

III – pintura Completa do Quadro e Garfo: A aplicação da redução de 12% no IPI ocorrerá durante a fase de pintura completa do quadro e garfo da bicicleta;

IV – montagem Completa das Rodas: A redução de 12% no IPI será concedida na etapa de montagem completa das rodas, a partir de suas partes e peças;

V – centragem das Rodas: A fase de centragem das rodas da bicicleta será contemplada com uma redução de 12% no valor total do IPI;

VI – montagem Final do Produto: A última etapa do processo produtivo, a montagem final do produto, terá uma redução de 40% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI).”

“**Art. 11-4.** Fica estabelecida a redução de 100% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para bicicletas sem câmbio, de acordo com a execução integral de todas as etapas estabelecida no Processo Produtivo Básico (PPB), conforme segue:

I – fabricação dos componentes abaixo relacionados:

- a)** selim;
- b)** pedal;
- c)** pedivela;
- d)** raio, quando aplicável;
- e)** maçaneta do freio, quando aplicável;
- f)** para-lama com haste, quando aplicável;



- g) pneu;
- h) câmara de ar, quando aplicável;
- i) roda lateral, quando aplicável;
- j) niple, quando aplicável.

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

III – soldagem total do quadro;

IV – pintura completa do quadro e garfo;

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

VI – centragem das rodas; e

VII – montagem final do produto.

Parágrafo único. As atividades ou operações inerentes às etapas de produção poderão ser realizadas por terceiros, em qualquer região do país, desde que obedecido o Processo Produtivo Básico.”

“**Art. 11-5.** Fica estabelecida a redução de 70% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para bicicletas elétricas de acordo com a execução de todas as etapas estabelecida no Processo Produtivo Básico (PPB), conforme segue:

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

- a) estampagem (corte, dobra, formatação, embutimento ou outros);
- b) fundição ou injeção de alumínio, magnésio ou chumbo;
- c) forjamento;
- d) sinterização;
- e) usinagem;
- f) pintura;
- g) polimento;
- h) moldagem plástica;
- i) vulcanização;
- j) tratamento anti-corrosivo, (fosfatização ou outros);
- k) soldagem e/ou cravação;

l) tratamento de superfície (zincagem, cromação, niquelação, anodização ou outros);



m) tratamento térmico (têmpera, cementação, revenimento, endurecimento ou outros);

n) confecção em couro ou laminado sintético;

o) montagem e soldagem de todos os componentes nas placas de circuito impresso.

II – soldagem final no chassi de, no mínimo, 4 (quatro) das partes definidas a seguir:

a) tubo de direção;

b) suporte do motor;

c) caixa e/ou suporte de bateria;

d) suporte do selim;

e) suporte dos amortecedores;

f) suporte do garfo traseiro;

g) suporte dianteiro e/ou traseiro dos estribos;

h) tubo estrutural superior;

i) tubo estrutural inferior.

III – pintura do chassi;

IV – montagem:

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

b) montagem completa do produto final.

§ 1º O disposto nos incisos II e III do art. 15 ficará dispensado até o limite de produção de 20.000 (vinte mil) unidades de chassis soldados e pintados, no ano calendário, de quaisquer modelos, a critério das empresas.

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

“**Art. 11-6.** O Programa de Mobilidade Verde incentivará a pesquisa, desenvolvimento e inovação relacionados à produção de bicicletas com e sem câmbio e bicicletas elétricas com processos industriais nacionais.”

“**Art. 11-7.** As disposições contidas nesta emenda aplicam-se tanto às bicicletas com câmbio, quanto às bicicletas sem câmbio e às bicicletas elétricas, observando-se as normativas vigentes do Processo Produtivo Básico estabelecidos pela Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020. e da Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011.



Parágrafo único. A alteração, revogação ou substituição das Portarias Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020 e da Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011 que disciplina a aplicação desta lei não prejudicará a vigência e a eficácia desta lei, a menos que expressamente disposto em legislação específica. [NR].”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão de bicicletas e bicicletas elétricas no Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER representa uma medida essencial para fomentar a diversidade de meios de transporte sustentáveis, promovendo não apenas a mobilidade urbana, mas também alinhando-se aos princípios de descarbonização e sustentabilidade ambiental. Além disso, essa nova redação proposta visa integrar o PPB das bicicletas no Programa de Mobilidade Verde, promovendo benefícios fiscais para os veículos sustentáveis e incentivando a produção nacional no contexto da mobilidade sustentável.

A relevância deste acréscimo à medida provisória reside na compreensão de que as bicicletas e bicicletas elétricas, por serem veículos de propulsão humana, representam uma alternativa ambientalmente e socialmente inclusiva e economicamente eficiente, contribuindo para a transição energética.

A promoção das bicicletas como meio de transporte alinha-se perfeitamente aos objetivos da transição energética. Ao adotar as bicicletas como uma opção viável e acessível, incentivamos uma forma de deslocamento que não depende de combustíveis fósseis, reduzindo significativamente a pegada de carbono e contribuindo para a mitigação das mudanças climáticas.

Importante ressaltar ainda que as bicicletas são veículos de baixo impacto ambiental, com emissões de gases de efeito estufa praticamente nulas durante seu uso. Além disso, promovem a redução da poluição do ar, a diminuição do tráfego rodoviário e a melhoria da qualidade de vida nas áreas



urbanas. Adicionalmente, ao tornar as bicicletas mais acessíveis e incentivadas, proporcionamos uma solução de mobilidade mais inclusiva, contribuindo para a equidade social e a redução das disparidades de acesso aos meios de transporte.

No quesito de acessibilidade econômica, a incorporação das bicicletas no Programa de Mobilidade Verde não apenas atende às demandas ambientais e sociais, mas também apresenta benefícios econômicos tangíveis. A produção e uso de bicicletas podem gerar empregos locais, promover a indústria nacional e reduzir os custos associados ao transporte motorizado tanto coletivo quanto individual, contribuindo para a eficiência econômica. Além disso, é importante destacar ainda que, no cenário globalizado em que vivemos, as bicicletas emergem como uma poderosa ferramenta não apenas para a mobilidade sustentável, mas também como um meio para impulsionar a inovação e a autonomia diante do mercado internacional.

A promoção do uso de bicicletas não apenas impulsiona a indústria, mas também cria um ambiente propício para a inovação. Ao apoiar pesquisas e desenvolvimento nesta área, o Brasil pode conquistar patentes e registros, garantindo sua participação ativa no cenário internacional de inovação e tecnologia.

Assim, a sugestão de alteração na referida medida provisória é de estimular o processo produtivo básico – PPB, de acordo com as portarias e normativas já existentes (Processo Produtivo Básico estabelecidos pela Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020^[1] e da Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011^[2], respectivamente) a fim de que o imposto a ser aplicado seja progressivamente aplicado conforme as especificações e alcance do processo de cada ente participante do processo da indústria da bicicleta. Importante ressaltar ainda que, os processos produtivos básicos diferem para as bicicletas com câmbio, sem câmbio e bicicletas elétricas.

Sobre a pesquisa e inovação que é promovida pela referida medida provisória, proporcionará com a integração do setor, benefícios fiscais e incentivos para bicicletas e bicicletas elétricas. Ao fomentar a inovação na indústria com incentivo à pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias mais eficientes, resultará na promoção de bicicletas cada vez mais eficazes, seguras e adaptadas às



necessidades do transporte moderno. Assim, a promoção de tecnologias para o setor de bicicletas é de uma importância, uma vez que o Brasil é polo de desenvolvimento industrial, porém com pouco desenvolvimento tecnológico.

Em resumo, a inclusão das bicicletas e bicicletas elétricas no Programa de Mobilidade Verde não apenas representa um compromisso com a sustentabilidade ambiental e social por parte do Governo, mas também é uma estratégia econômica inteligente. Ao criar um ambiente favorável para a adoção e produção de bicicletas, estamos construindo um futuro mais equitativo, saudável e economicamente acessível.

Dessa forma, contamos com apoio dos nobres pares para aprovação desta emenda.

[1] https://antigo.mctic.gov.br/mctic/opencms/legislacao/portarias_interministeriais/Portaria_Interministerial_SEPEC_ME_SEXEC_MCTI_n_35_de_16072020.html#:~:text=Seu%20Nome%3A-,Portaria%20Interministerial%20SEPEC%2FME%2FSEXEC%2FMCTI,n%C2%BA%2035%2C%20de%2016.07.2020&text=Alterar%20os%20Processos%20Produtivos%20B%C3%A1sicos,na%20Zona%20Franca%20de%20Manaus.

[2] https://antigo.mctic.gov.br/mctic/opencms/legislacao/portarias_interministeriais/migracao/Portaria_Interministerial_MDICMCT_n_139_de_15062011.html

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.

Deputado Leonardo Monteiro
(PT - MG)
Vice-líder do PT



**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Dê-se aos incisos I a V do § 2º do art. 15 da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 15.
.....
§ 2º
I – 2024 - R\$ 7.000.000.000,00 (sete bilhões de reais);
II – 2025 - R\$ 7.600.000.000,00 (sete bilhões e seiscentos milhões de reais);
III – 2026 - R\$ 7.800.000.000,00 (sete bilhões e oitocentos milhões de reais);
IV – 2027 - R\$ 8.000.000.000,00 (oito bilhões de reais); e
V – 2028 - R\$ 8.200.000.000,00 (oito bilhões e duzentos milhões de reais).
.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda visa o atendimento aos requisitos do Programa Mover, os fabricantes deverão implementar novas tecnologias e rotas tecnológicas nos veículos que serão comercializados no País.

Para que estas inovações tecnológicas sejam estudadas e desenvolvidas no Brasil, é importante que os incentivos financeiros disponibilizados no Programa sejam suficientes para abarcar todas as necessidades de pesquisas de todos os fabricantes, gerando assim empregos, conhecimento e competitividade para o País, conforme os limites financeiros apresentados.

Daí as razões pelas quais contamos com o apoio dos nobres pares para que acolham a presente Emenda.



Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.



Assinado eletronicamente, por Sen. Hamilton Mourão

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7859707708>

**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Suprima-se o art. 10 da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A Supressão do artigo 10, que cria metodologia de bônus e *malus* para fins de quantificação das externalidades negativas a partir de 1º de janeiro de 2027, deve-se ao fato de que o termo “externalidades negativas” implica a possibilidade de inclusão dos veículos no Imposto Seletivo, como forma de compensação à quase extinção (alíquota zero) do IPI do nosso ordenamento jurídico a partir de 2027.

Logo, o objetivo desta emenda é se adequar à reforma tributária aprovada pela Emenda Constitucional nº 132/2023, considerando que não há previsão de inclusão dos veículos no campo de incidência do Imposto Seletivo.

Por essas razões, contamos com o apoio dos nobres pares para que acolham a presente Emenda.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.



**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Acrescente-se § 5º ao art. 15 da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 15.

.....

§ 5º 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), da Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) do Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) e da Contribuição Sobre o Lucro Líquido (CSLL).”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca dar efetividade ao crédito financeiro concedido às empresas habilitadas no programa MOVER, como forma de incentivar o incremento de dispêndios em pesquisa, desenvolvimento e investimentos em produção tecnológica realizados no País.

Não excluir as receitas relativas ao crédito financeiro da base de cálculo dos tributos mencionados nesta emenda resultará em uma redução de quase 50% destes créditos com base na legislação tributária atual.

A consequência esperada desta tributação será a redução dos investimentos nas atividades de pesquisa e desenvolvimento por parte das empresas.

Como se vê, o objetivo do programa, que é incentivar os investimentos e dispêndios das empresas no desenvolvimento de veículos com maior eficiência energética, segurança, reciclabilidade e alinhados com uma economia de baixo



carbono, restará prejudicado ou será em muito reduzido, na contramão do esperado pelas políticas industriais e ambientais.

Daí as razões pelas quais contamos com o apoio dos nobres pares para que acolham a presente Emenda.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.



**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Suprima-se o inciso II do § 1º do art. 15 da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda busca a supressão da necessidade por parte da pessoa jurídica em obter autorização prévia dos projetos perante o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

Justifica-se a presente Emenda tendo em vista que, ao condicionar a pessoa jurídica à obtenção de autorização prévia junto ao referido Ministério, acaba por burocratizar e limitar seu direito ao crédito financeiro no ano-calendário, considerando que há um valor global por ano para que todas as empresas do setor se beneficiem.

Portanto, o objetivo desta emenda é tornar ágil o processo de submissão dos projetos vinculados às atividades de pesquisa e desenvolvimento para que a pessoa jurídica possa usufruir dos créditos financeiros.

Daí as razões pelas quais contamos com o apoio dos nobres pares para que acolham a presente Emenda.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.



**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Acrescente-se § 4º ao art. 11 da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 11.

.....

§ 4º A alíquota do imposto sobre operações de crédito, câmbio, e seguro, ou relativas a títulos e valores mobiliários, de que trata Lei 8.894, de 21 de junho de 1994 (IOF), será reduzida a zero nas operações envolvendo o veículo sustentável de que trata este artigo.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda de redação busca desenvolver estratégia no País que incentive uma economia sustentável, tendo em vista a eficiência energética do veículo, melhorando, inclusive, a posição do País como um dos mais ativos no uso de impostos como ferramenta para impulsionar o comportamento sustentável e atingir os objetivos de uma política verde – ou ecológica.

Ademais, a redução da alíquota a zero do usualmente chamado “impostos sobre operações financeiras”, além de não caracterizar renúncia fiscal, promoverá verdadeiro efeito indutor na economia, efetivando a função extrafiscal deste tributo.

Por essas razões, contamos com o apoio dos nobres pares para que acolham a presente Emenda.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.



**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Dê-se ao § 1º do art. 9º da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 9º**

§ 1º Para fins do disposto no caput, será utilizada metodologia de bônus e malus, de acordo com os *critérios técnicos* dos veículos.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente modificação visa atribuir critérios técnicos para fins de definição das alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI dos veículos, com objetivo de atender a requisitos específicos de eficiência energética, segurança, de desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção dos veículos.

Por conseguinte, a tributação incidente no sistema de produção favorecerá a sustentabilidade, a produção de novas tecnologias e inovações, além de uma promoção do uso de sistemas produtivos mais eficientes visando a mobilidade e a logística do País.

Por essas razões, contamos com o apoio dos nobres pares para que acolham a presente Emenda.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.



**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Suprima-se o art. 4º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

Essa emenda visa eliminar possíveis riscos, pois veículos importados por pessoa física, na maioria das vezes, são veículos que não tem previsão de importação oficial pelos fabricantes/importadores (OEMs) no Brasil.

Além disso, os fabricantes e importadores desses veículos não conseguem proceder com *recall* ou em realizar/suportar as revisões/manutenções destes veículos, haja vista que a rede de concessionários não está treinada e preparada para recebê-los, afora a incapacidade de atendimento por conta da falta de infraestrutura e equipamentos, peças de reposição, preparação de funcionários e falta de ferramental adequado na rede.

Em outras palavras, é dizer: os fabricantes e importadores não possuem capacidade de realizar a análise e rastreabilidade referente aos emplacamentos anteriores de um veículo importado, conquanto tal obrigação esteja fora do escopo e da responsabilidade da montadora, considerando que são os órgãos Governamentais os responsáveis pela gestão dos emplacamentos.

Por todo o exposto, contamos com o apoio dos nobres pares para que acolham a presente Emenda.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.



**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Dê-se nova redação aos incisos III e IV do § 5º do art. 2º; e suprima-se o inciso V do § 5º do art. 2º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 2º

.....

§ 5º

.....

III – 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

IV – reciclabilidade - percentual em massa de um veículo novo potencialmente passível de ser reutilizada, reciclada ou recuperada energeticamente;

V – (Suprimir)

..... ”

JUSTIFICAÇÃO

O conceito de berço ao túmulo deve ser retirado diante da impossibilidade de se ter requisitos obrigatórios futuros em relação aos quais não estão claros as metodologias e os compromissos que serão assumidos pelas montadoras.

Em relação ao conceito de reciclabilidade, registre-se que o texto publicado pela MPV 1.205/23 não está harmonizado com a *International Organization for Standardization (ISO) 22628* quanto à reciclabilidade/recuperabilidade.



A parte final da frase abre ainda possibilidades para haver uma definição das tecnologias aplicadas aos materiais dos veículos, o que exige uma decisão estratégica de cada montadora.

Metas obrigatórias de reciclabilidade devem ser baseadas em requisitos já estabelecidos e consolidados como é o caso dos 3Rs aplicados internacionalmente (Reuso/Reciclagem/Recuperação).

De mais a mais, esclareça-se que para veículos pesados, a reciclabilidade não se aplica por não possuir referências internacionais.

Por todo o exposto, contamos com o apoio dos nobres pares para que acolham a presente Emenda.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.



**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Suprima-se o § 4º do art. 2º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

O Art. 2º do Programa MOVER trata dos requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos e deve se restringir às atividades que podem ser realizadas pelas empresas.

Entretanto, o conceito “berço ao túmulo” abrange atividades não realizadas pelas montadoras e outras ligadas ao fim de vida do veículo.

Assim, não é possível estabelecer requisitos obrigatórios que só serão definidos futuramente, haja vista o risco de se implementar determinada metodologia após a adesão da empresa ao programa, diante da imprevisibilidade da insegurança e do efeito surpresa de se aderir a algo ainda indeterminado.

Por todo o exposto, contamos com o apoio dos nobres pares para que acolham a presente Emenda.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se nova redação à alínea “b” do inciso I do *caput* do art. 3º; e acrescente-se alínea “c” ao inciso I do *caput* do art. 3º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 3º

I -

.....

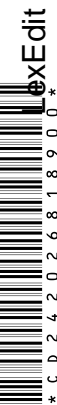
b) utilizar as marcas do fabricante em relação aos veículos objeto de importação, mediante documento válido no País; ou

c) na ausência da autorização mencionada na alínea b, o importador estará dispensado do ato de registro de compromisso, limitando as importações, sem a incidência da multa prevista no artigo 5º, a até 20 (vinte) veículos por ano-calendário, sendo 02 (dois) veículos de mesma marca, modelo e versão, por estabelecimento. Essa dispensa estará condicionada à obtenção das licenças necessárias para as respectivas importações, conforme estabelecido pela legislação aduaneira em vigor;

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca aprimorar o texto do Artigo 3º, inciso I, da Medida Provisória nº 1.205/2023, introduzindo a alínea C, a fim de proporcionar maior flexibilidade e adequação aos requisitos para a importação de veículos no Brasil.



* C D 2 4 2 0 2 6 8 1 8 9 0 0 *

A inclusão da alínea C visa permitir que importadores, que não possuam autorização formal para utilizar as marcas do fabricante, possam realizar a importação de até 20 (vinte) veículos por ano, sendo 02 (dois) veículos de mesma marca/modelo/versão por ano-calendário, por estabelecimento. Isso, desde que obtenham as licenças necessárias conforme a legislação aduaneira vigente. Desta forma, a proposta se alinha com as normas já estabelecidas pelo IBAMA e DENATRAN, que preveem limites razoáveis para empresas não vinculadas aos fabricantes.

A Medida Provisória nº 1.205/2023 tem como objetivo instituir o Programa Mobilidade Verde e Inovação (MOVER) e estabelecer requisitos para a comercialização e importação de veículos no Brasil. Entretanto, o texto original pode resultar em perda de arrecadação e desfavorecer o livre comércio, ao criar uma reserva de mercado em favor das concessionárias autorizadas de veículos importados.

Destacamos que a limitação imposta pelo inciso I do art. 3º pode ser interpretada como uma restrição excessiva ao mercado, criando um cenário oligopolístico e prejudicando a competitividade. A emenda proposta, ao flexibilizar tais requisitos, busca preservar princípios de livre concorrência e promover um ambiente mais favorável aos objetivos de neointustrialização e descarbonização propostos pela MP.

Ademais, a inclusão da alínea C visa alinhar o dispositivo à lógica do MIDIC e da ANFAVEA, garantindo que a legislação esteja coerente com os objetivos gerais da MP, sem criar distorções que possam prejudicar setores específicos do mercado.



Contamos com o apoio dos nobres pares para a aprovação desta emenda, que busca harmonizar as exigências da MP com as normativas já estabelecidas e promover um ambiente de comércio mais justo e equilibrado.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.

Deputado Augusto Coutinho
(REPUBLICANOS - PE)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD242026818900>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Augusto Coutinho





MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1205, de 2024

Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação - Programa MOVER.

EMENDA Nº _____:

Dê-se a seguinte redação aos artigos 4º e 26 da Medida Provisória 1.205:

“Art. 4º
.....
.....

§ 4º O disposto neste artigo aplicar-se-á em operações realizadas por pessoa jurídica importadora por conta e ordem ou por encomenda.” (NR)

“Art.26.....
.....
.....

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

§ 3º As empresas importadoras, que realizem importação de autopeças não produzidas de forma direta por conta própria, e que não aderirem ao regime mencionado no caput ficam obrigadas ao recolhimento normal do Imposto de Importação do bem.

.....

§ 6º As empresas habilitadas no regime estabelecido no caput poderão realizar a importação indiretamente, por intermédio de uma pessoa jurídica importadora por sua conta e ordem ou por encomenda.”

Acrescente-se art. 26-A à Medida Provisória 1205, com a seguinte redação:

“Art. 26-A. As empresas habilitadas no regime de autopeças não produzidas poderão contar com incentivos fiscais adicionais à pesquisa,



* CD 2 4 2 3 2 8 7 6 6 0 0 *



desenvolvimento e inovação, mediante a comprovação da destinação de recursos específicos para projetos nessas áreas, conforme regulamentação do Poder Executivo federal.”

JUSTIFICAÇÃO

A MP 1.205/2024, institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – MOVER, que sucede o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, previsto na Lei nº 13.755, de 2018.

A norma estabelece os requisitos obrigatórios para comercialização de veículos novos produzidos no Brasil e para a importação de veículos novos, além de tratar sobre novo regime de incentivos, que contempla as atividades de pesquisa e desenvolvimento e o regime de autopeças não produzidas, e disciplinar as disposições do Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT).

A justificativa apresentada para a edição da MP é o objetivo de desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, entre outros objetivos voltados à sustentabilidade do ecossistema automotivo.

Ocorre, porém, que a proposta enviada pelo Poder Executivo fere precisamente o objetivo da competitividade da indústria automotiva ao restringir sobremaneira as possibilidades de importação de veículos e autopeças no país, desconsiderando a importação indireta, uma das modalidades mais recorrentemente utilizadas pela indústria para a nacionalização de veículos completos, semi fabricados e de suas partes e peças.

A Lei 13.755/2018 instituiu um conjunto de incentivos e benefícios fiscais cujo usufruto está condicionado ao atingimento de metas de pesquisa e desenvolvimento, rotulagem e de fabricação de produtos que sejam menos agressivos do ponto de vista ambiental. O programa se fundamenta no Acordo sobre a Política Automotiva Comum entre a Argentina e o Brasil nº 14, internalizado na legislação brasileira pelo Decreto 60/1991, que hoje encontra-se no seu 44º aditivo.





Nesse passo, destaca-se o Regime de Importação de Autopeças Não Produzidas que tem como objetivo permitir que a indústria automotiva nacional, que é globalizada, possa adquirir autopeças, componentes, conjuntos e pneumáticos com benefício do Imposto de Importação. Com esse objetivo, os dispositivos mencionados preveem uma lista de produtos com o objetivo de assegurar o ingresso destas peças com aproveitamento de benefício fiscal.

Porém, a MP revogou o dispositivo que tratava deste regime no Rota 2030 e o reintroduziu no Programa Mover de forma completamente distinta e restritiva. A medida revogou o art. 21, §1º que previa a possibilidade de beneficiários do regime tributário realizarem a importação indiretamente, por conta e ordem.

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.

A importação por conta e ordem é uma modalidade de importação indireta na qual uma empresa especializada em operações de comércio exterior executa em nome do adquirente as operações necessárias para nacionalização de um determinado bem.

No contexto da produção globalizada, dificilmente há produção de 100% das autopeças, partes e componentes utilizados no processo industrial pelo setor automotivo. Neste contexto, a importação por conta e ordem e por encomenda se revelam indispensáveis para simplificar e agilizar a nacionalização destes insumos.

Além disso, a importação indireta colabora para manter a adequação dos níveis de estoques das autopeças, partes e componentes, tanto para os que serão utilizados na produção, quanto para aqueles que serão destinados à manutenção dos veículos produzidos.

Assim, considerando importância desta modalidade de importação para assegurar a continuidade das operações de diversas fabricantes de veículos no país, a presente alteração busca reintroduzir a possibilidade de importações de veículos e autopeças intermediadas por terceiros, ciente que tal alteração não



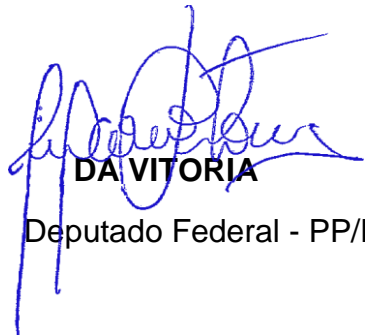


CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado **Da Vitória- PP/ES**

implica na majoração da renúncia fiscal decorrente do benefício, posto que apenas não abrange a extensão ou efeitos dos benefícios existentes ao setor.

Por esse motivo, imperiosa a necessidade de inclusão da modalidade de importação indireta no âmbito do Programa Mover com o objetivo de manter as práticas de importação já consolidadas no setor e preservar o abastecimento de veículos e autopeças no país.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.



DA VITÓRIA
Deputado Federal - PP/ES





MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1205, de 2024

Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação - Programa MOVER.

EMENDA Nº _____:

Acrescente-se o artigo 26-A à Medida Provisória 1205, nos seguintes termos:

“Art. 26-A. O beneficiário do regime poderá realizar a importação diretamente ou por sua conta e ordem ou por encomenda, por intermédio de pessoa jurídica importadora, ficando as obrigações decorrentes dos arts 27 e 28 a serem cumpridas pelo adquirente ou encomendante, conforme a modalidade contratada.”

J U S T I F I C A Ç Ã O

A MP 1.205/2024, institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – MOVER, que sucede o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, previsto na Lei nº 13.755, de 2018.

A norma estabelece os requisitos obrigatórios para comercialização de veículos novos produzidos no Brasil e para a importação de veículos novos, além de tratar sobre novo regime de incentivos, que contempla as atividades de pesquisa e desenvolvimento e o regime de autopeças não produzidas, e disciplinar as disposições do Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT).

A justificativa apresentada para a edição da MP é o objetivo de desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, entre outros objetivos voltados à sustentabilidade do ecossistema automotivo.

Ocorre, porém, que a proposta enviada pelo Poder Executivo fere precisamente o objetivo da competitividade da indústria automotiva ao restringir sobremaneira





as possibilidades de importação de veículos e autopeças no país, desconsiderando a importação indireta, uma das modalidades mais recorrentemente utilizadas pela indústria para a nacionalização de veículos completos, semi fabricados e de suas partes e peças.

A Lei 13.755/2018 instituiu um conjunto de incentivos e benefícios fiscais cujo usufruto está condicionado ao atingimento de metas de pesquisa e desenvolvimento, rotulagem e de fabricação de produtos que sejam menos agressivos do ponto de vista ambiental. O programa se fundamenta no Acordo sobre a Política Automotiva Comum entre a Argentina e o Brasil nº 14, internalizado na legislação brasileira pelo Decreto 60/1991, que hoje encontra-se no seu 44º aditivo.

Nesse passo, destaca-se o Regime de Importação de Autopeças Não Produzidas que tem como objetivo permitir que a indústria automotiva nacional, que é globalizada, possa adquirir autopeças, componentes, conjuntos e pneumáticos com benefício do Imposto de Importação. Com esse objetivo, os dispositivos mencionados preveem uma lista de produtos com o objetivo de assegurar o ingresso destas peças com aproveitamento de benefício fiscal.

Porém, a MP revogou o dispositivo que tratava deste regime no Rota 2030 e o reintroduziu no Programa Mover de forma completamente distinta e restritiva. A medida revogou o art. 21, §1º que previa a possibilidade de beneficiários do regime tributário realizarem a importação indiretamente, por conta e ordem.

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.

A importação indireta é uma modalidade de importação na qual uma empresa especializada em operações de comércio exterior executa as operações necessárias para nacionalização de um determinado bem. No caso, da importação por conta e ordem, a empresa importadora realiza o procedimento





CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO DEPUTADO DA VITÓRIA – PP/ES

em nome da contratante, na operação por encomenda, a importadora realiza em seu nome.

No contexto da produção globalizada, dificilmente há produção de 100% das autopeças, partes e componentes utilizados no processo industrial pelo setor automotivo. Neste contexto, a importação por conta e ordem e por encomenda se revelam indispensáveis para simplificar e agilizar a nacionalização destes insumos.

Além disso, a importação indireta colabora para manter a adequação dos níveis de estoques das autopeças, partes e componentes, tanto para os que serão utilizados na produção, quanto para aqueles que serão destinados à manutenção dos veículos produzidos.

Assim, considerando a importância desta modalidade de importação para assegurar a continuidade das operações de diversos fabricantes de veículos no país, a presente alteração busca reintroduzir a possibilidade de importações de veículos e autopeças intermediadas por terceiros, ciente que tal alteração não implica na majoração da renúncia fiscal decorrente do benefício, posto que apenas não abrange a extensão ou efeitos dos benefícios existentes ao setor.

Por esse motivo, imperiosa a necessidade de inclusão da modalidade de importação indireta no âmbito do Programa Mover com o objetivo de manter as práticas de importação já consolidadas no setor e preservar o abastecimento de veículos e autopeças no país.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.

Da Vitória

Deputado Federal - PP/ES





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se ao inciso I do § 3º do art. 9º da Medida Provisória a seguinte redação:

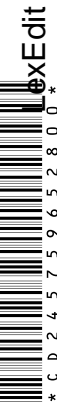
“Art. 9º
.....
§ 3º
I – fonte de energia e tecnologia de propulsão considerando a eficiência energética do veículo;
.....”

JUSTIFICAÇÃO

Essa emenda, ao complementar o inciso I com o termo “considerando a eficiência energética do veículo” visa garantir que o critério de eficiência energética será considerado no momento de atribuir qualificação para fins tributários ao veículo.

A política industrial automotiva desde 2012 prioriza a eficiência energética dos veículos e a redução das emissões de carbono. Portanto, a tributação dos veículos deve incorporar em sua metodologia como ponto primordial a eficiência energética mantendo a lógica de que veículos mais eficientes devem ter uma tributação mais favorável do que um modelo menos eficiente.

A eficiência energética deve ser o motor de políticas industriais e tributárias visando coibir impactos negativos para o meio ambiente e protegendo as futuras gerações.



* C D 2 4 5 7 5 9 6 5 2 8 0 0 *
ExEdit

Essa lógica incentiva também o consumidor que pode adquirir veículos mais eficientes pagando tributos menores, privilegiando o meio ambiente e a própria saúde.

Usar bem a energia, independente da fonte, é uma forma inteligente de gerir adequadamente as demandas e melhorar a produtividade em qualquer contexto, tanto na área ambiental como na econômica.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.

Deputado Toninho Wandscheer
(PP - PR)
Deputado Federal





MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1205, de 2024

Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação - Programa MOVER.

EMENDA Nº _____:

Acrescente-se o art. 5º-A à Medida Provisória 1.205, na forma da seguinte redação:

“Art. Art. 5-A Em se tratando de importação por encomenda ou por conta e ordem, na qual os veículos são repassados na totalidade para o encomendante ou o adquirente, conforme a modalidade, e este se configure como o real destinatário, será utilizado o ato de registro dos compromissos de que trata o § 2º do art. 2º do encomendante ou do adquirente, conforme o caso.

Parágrafo único. A importadora por encomenda ou por conta e ordem deverá incluir na declaração de importação, o número do Ato de registro dos compromissos da encomendante ou adquirente, conforme definido em contrato, que será anexado no Portal Único de Comércio Exterior, previamente à importação, conforme legislação da Secretaria da Receita Federal.”

JUSTIFICAÇÃO

A MP 1.205/2024, institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – MOVER, que sucede o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, previsto na Lei nº 13.755, de 2018.

A norma estabelece os requisitos obrigatórios para comercialização de veículos novos produzidos no Brasil e para a importação de veículos novos, além de tratar sobre novo regime de incentivos, que contempla as atividades de pesquisa e





CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO DEPUTADO DA VITÓRIA – PP/ES

desenvolvimento e o regime de autopeças não produzidas, e disciplinar as disposições do Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT).

A justificativa apresentada para a edição da MP é o objetivo de desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, entre outros objetivos voltados à sustentabilidade do ecossistema automotivo.

Ocorre, porém, que a proposta enviada pelo Poder Executivo fere precisamente o objetivo da competitividade da indústria automotiva ao restringir sobremaneira as possibilidades de importação de veículos e autopeças no país, desconsiderando a importação indireta, uma das modalidades mais recorrentemente utilizadas pela indústria para a nacionalização de veículos completos, semi fabricados e de suas partes e peças.

A Lei 13.755/2018 expressamente autorizava, em seu art. 21, a importação indireta nas operações do setor automotivo. Porém, a MP revogou o dispositivo que tratava deste regime no Rota 2030.

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.

A importação indireta é uma modalidade de importação na qual uma empresa especializada em operações de comércio exterior executa as operações necessárias para nacionalização de um determinado bem. No caso, da importação por conta e ordem, a empresa importadora realiza o procedimento em nome da contratante, na operação por encomenda, a importadora realiza em seu nome.

No contexto da produção globalizada, dificilmente há produção de 100% das autopeças, partes e componentes utilizados no processo industrial pelo setor automotivo. Neste contexto, a importação por conta e ordem e por encomenda



* C D 2 4 4 8 8 5 2 3 3 9 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO DEPUTADO DA VITÓRIA – PP/ES

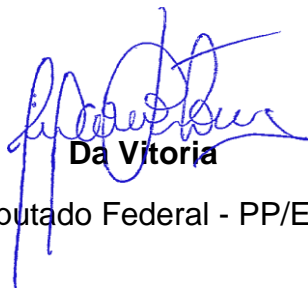
se revelam indispensáveis para simplificar e agilizar a nacionalização destes insumos.

Além disso, a importação indireta colabora para manter a adequação dos níveis de estoques das autopeças, partes e componentes, tanto para os que serão utilizados na produção, quanto para aqueles que serão destinados à manutenção dos veículos produzidos.

Assim, considerando a importância desta modalidade de importação para assegurar a continuidade das operações de diversas fabricantes de veículos no país, a presente alteração busca reintroduzir a possibilidade de importações de veículos e autopeças intermediadas por terceiros, ciente que tal alteração não implica na majoração da renúncia fiscal decorrente do benefício, posto que apenas não abrange a extensão ou efeitos dos benefícios existentes ao setor.

Por esse motivo, imperiosa a necessidade de inclusão da modalidade de importação indireta no âmbito do Programa Mover com o objetivo de manter as práticas de importação já consolidadas no setor e preservar o abastecimento de veículos e autopeças no país.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.



Da Vitoria

Deputado Federal - PP/ES



* CD 244885233900 *
exEdit



CONGRESSO NACIONAL

Acresce capítulo à MP 1205/23

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescentem-se Capítulo VI-1 antes do Capítulo VII e arts. 30-1 e 30-2 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

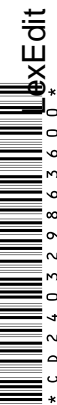
“CAPÍTULO VI-1

DOS TRANSPORTES PÚBLICOS COLETIVOS

Art. 29-1. Fica instituído o FTEI - Fundo de Transição para a eletromotricidade integral do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, com o objetivo de financiar a substituição da frota nacional de veículos de transporte coletivo movidos a combustível fóssil por frota de veículos elétricos.

§ 1º Constituirão recursos do FTEI:

- I** – dotações orçamentárias a ele destinadas;
- II** – créditos adicionais suplementares a ele destinados;
- III** – produto de multas impostas por infração à Legislação Ambiental praticada por concessionárias ou permissionárias operadoras de serviços de transporte coletivo;
- IV** – produto de licenças ambientais emitidas pelo Município para o livre trânsito de veículos de transporte coletivo;
- V** – doações de pessoas físicas e jurídicas;
- VI** – doações de entidades nacionais e internacionais;
- VII** – recursos oriundos de acordos, contratos, consórcios e convênios;
- VIII** – preços públicos cobrados por análises de projetos ligados à transição para a eletromotricidade integral do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana;
- IX** – 1% da arrecadação fiscal de tributo que tenha por fato gerador o uso de combustível fóssil em veículos de transporte coletivo e os rendimentos obtidos com a aplicação destes recursos;



X – indenizações decorrentes de cobranças judiciais e extrajudiciais em razão do desrespeito às exigências desta Lei;

XI – compensação financeira ambiental;

XII – outras receitas eventuais.

§ 2º As receitas descritas neste artigo serão depositadas em conta específica do Fundo, mantido e administrado pelo BNDES.

§ 3º Os recursos do fundo poderão ser aplicados no mercado de capitais, quando não estiverem sendo utilizados na consecução de suas finalidades, objetivando o aumento de suas receitas, cujos resultados serão revertidos ao FTEI.

§ 4º Os recursos do FTEI serão aplicados pelo BNDES no financiamento de projetos e atividades que tenham por objetivo a fabricação, por empresa nacional, de veículos movidos à eletricidade e a realização da infraestrutura necessária para que eles possam circular.

§ 5º Não poderão ser financiados pelo FTEI projetos incompatíveis com a transição do uso de motores de combustão interna para a eletromotricidade integral do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 29-2. A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana, passa a vigorar com os seguintes acréscimos e alterações:

‘Art. 3º

§ 2º

IV – quanto à adequação ambiental:

a) poluente;

b) não poluente.

§ 3º

IV-A – pontos de recarga elétrica;

XIV – tecnologias do futuro: técnica, recurso, meio, método, indústria, engenharia, mecanismo, equipamento, artifício e ou conhecimento usados no desenvolvimento de mobilidade urbana cujo emprego substitua tecnologia mais poluente em uso;



XV - adequação ambiental: atendimento a princípios técnicos, éticos, científicos e legais pela atividade de transportes urbanos capaz de garantir a existência de equilíbrio ambiental das cidades às gerações futuras;

XVI - eletromotricidade integral: a fabricação de carros, motos, ônibus e caminhões elétricos, o uso destes veículos movidos à eletricidade e a infraestrutura necessária para que eles possam circular;

XVII -

Art. 5º

.....

X - prevalência do uso de modos de transporte rodoviário não poluentes sobre modos de transporte rodoviário poluentes.' (NR)

Art. 6º

I -

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados, dos motorizados menos poluentes sobre os motorizados mais poluentes e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - ' (NR)

Art. 7º

.....

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades;

.....

VI - atingir a eletromotricidade integral do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.' (NR)

Art. 16.

.....

VI - fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes desta Lei;

.....



VIII – substituir a frota de veículos automotores movidos a combustível fóssil de sua propriedade ou sob sua responsabilidade administrativa por veículos elétricos; e

IX – promover a constituição de consórcios públicos com os Estados e Municípios a fim de atingir a eletromotricidade integral do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana no âmbito dos serviços de transporte público interestadual.’ (NR)

‘Art. 17.

II – propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

IV – substituir os veículos movidos a combustível fóssil de sua propriedade ou sob sua responsabilidade administrativa por veículos elétricos; e

V – promover a constituição de consórcios públicos com Municípios a fim de atingir a eletromotricidade integral do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana no âmbito dos serviços de transporte público intermunicipal.’ (NR)

‘Art. 18.

V – substituir a frota de ônibus e outros veículos movidos a combustível fóssil de sua propriedade ou sob sua responsabilidade administrativa por veículos elétricos; e

VI – promover a constituição de consórcios públicos com a União e ou o Estado a que pertence a fim de atingir a eletromotricidade integral do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana no âmbito dos serviços de transporte público municipal urbano e ou de transporte público intermunicipal.’ (NR)

‘Art. 21.

I – a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo tendo em vista a eletromotricidade integral do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana;



II – a identificação dos possíveis benefícios fiscais e dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;

III – a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos gerais estabelecidos e, em especial, os referentes à maior adequação ambiental gradativa do sistema de mobilidade local; e

IV – a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo elétrico, monitorados por indicadores preestabelecidos.’ (NR)

‘Art. 22.

I – planejar e coordenar os diferentes modos e serviços tendo em vista a substituição gradual de motores de combustão interna por motores elétricos até atingir a eletromotricidade integral do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, observados os princípios e diretrizes desta Lei;

II – avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de adequação ambiental, de universalização e de qualidade;

III –’ (NR)

‘Art. 23.

II-A – concessão de benefícios fiscais à iniciativa privada que investir em eletromotricidade;

III – aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada à eletromotricidade integral do sistema e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;

IV –’ (NR)

‘Art. 24.



X – os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana;

XI – a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos; e

XII – o estudo do impacto local, regional e geral na demanda de energia elétrica causado pelas adequações voltadas para a eletromotricidade integral do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

.....
§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, e, na medida de seu crescimento urbano, no transporte motorizado elétrico, de acordo com a legislação vigente.

.....
§ 4º
I – até 12 de abril de 2024, para Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes;
II – até 12 de abril de 2025, para Municípios com até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes.’ (NR)

‘CAPÍTULO V-A
DAS REGRAS GERAIS DA TRANSIÇÃO PARA A
ELETROMOTRICIDADE INTEGRAL DO SISTEMA
NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA’ (NR)

‘Art. 24-A. Os operadores dos serviços de transporte coletivo por ônibus integrantes do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana promoverão a redução progressiva das emissões de dióxido de carbono (CO₂) de origem fóssil até a eliminação total de veículos movidos a motores de combustão interna por meio de sua substituição integral por motores elétricos.



§ 1º A substituição de veículos movidos por motores à combustão por veículos movidos à eletricidade dar-se-á de modo gradual segundo as regras contratuais de idade máxima permitida aos veículos em uso que, ao atingirem, serão retirados da frota a que pertence.

§ 2º O Poder Concedente poderá, a qualquer tempo, mediante acordo e mantido o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, realizar intervenções ambientais extraordinárias, na totalidade ou em parcelas específicas da frota, com o objetivo de sua adequação ambiental.'

'Art. 24-B. No prazo máximo de 10 (dez) anos, as emissões totais de dióxido de carbono (CO₂) de origem fóssil, relativamente às emissões totais das frotas em uso, deverão ser reduzidas em 50% (cinquenta por cento); e no prazo máximo de 20 (vinte) anos, deverão ser reduzidas em 100% (cem por cento).

§ 1º Independentemente do alcance dos objetivos de que trata o *caput*, o percentual das metas de redução de emissões totais de dióxido de carbono (CO₂) de origem fóssil refletir-se-á em percentual de ônibus elétricos das frotas dos operadores dos serviços de transporte coletivo, de modo que no prazo máximo de 10 anos este percentual deverá ser de pelo menos 50%, e de 100% no prazo máximo de 20 anos.

§ 2º A evolução da adequação ambiental das frotas de transportes coletivos urbanos será permanentemente acompanhada com o objetivo de oportunizar, de modo tempestivo, os arranjos necessários à garantia do cumprimento das metas estabelecidas no *caput*, obedecidas as seguintes regras gerais:

I – o método usado no cálculo das emissões será definido pelo poder Concedente no contrato de concessão segundo fatores típicos de emissão e critérios amplamente utilizados e aceitos pelas autoridades ambientais municipais, estaduais e federais;

II – as empresas operadoras de frotas de transporte coletivo apresentarão ao Poder Concedente:



a) relatório mensal de emissões dos veículos em uso detalhando o consumo de combustível e o número de quilômetros por cada um deles rodados, e o total das emissões de cada poluente e gases de efeito estufa emitidos pela frota;

b) relatório semestral sobre as medidas de controle já tomadas e as providências a serem implementadas para a redução do consumo de combustíveis e de emissões de gases poluentes;

c) programa anual de substituição de lotes de veículos elétricos individualizando com clareza os veículos substituídos e substitutos e respectiva projeção dos benefícios ambientais a serem com a substituição auferidos;

III – os relatórios a que se refere o inciso II deverão ser submetidos à aprovação do Ministério Público e, se for o caso, à auditoria externa;

IV – deverá ser fixada multa para cada veículo que desobedecer as exigências e cronogramas de transição estabelecidos pelo Poder Concedente no edital e contrato de concessão, e suspensas as atividades da empresa infratora, nos casos considerados graves, até a regularização da unidade veicular ou frota em desacordo com os parâmetros estabelecidos nesta Lei.’ (NR)

‘Art. 24-C. As exigências, critérios e prazos para a realização das intervenções ambientais previstas nesta Lei constarão de forma clara e inequívoca nos editais e dispositivos contratuais atendendo metas gradativamente mais rigorosas estabelecidas pelo Poder Concedente para redução das emissões de gases poluentes pelos veículos de transporte coletivo urbano até atingir a eletromotricidade integral do sistema de mobilidade urbana do Ente concedente.’ (NR)

‘Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações



programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços, tendo em vista os seguintes objetivos comuns:

I – redução da poluição local e das doenças por ela provocada;

II – criação e emprego de tecnologias do futuro;

III – desenvolvimento da indústria nacional e de peças de reposição de veículos elétricos; e

IV – redução gradativa do uso de meios de transportes dependentes de combustível fóssil e adoção progressiva da eletricidade até torná-la fonte única de mobilidade dos transportes coletivos urbanos no Brasil.’ (NR)

‘**Art. 27-A.** Fica vedado, a partir de dois anos contados da data de publicação desta Lei, o uso de ônibus escolar e os de apoio a passageiros em aeroportos movidos a combustível fóssil em todo o território nacional.’ (NR)

‘**Art. 27-B.** Com o fim de fomentar a transição para a eletromotricidade integral do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, todas as licitações realizadas para a concessão ou permissão da exploração de serviços de transporte coletivo de passageiros exigirão o percentual mínimo de 10% dos veículos fornecidos pela futura concessionária ou permissionária sejam movidos à eletricidade.’ (NR)”

“**Art. 30-1.** Às contratações do Poder Público para aquisições de bens e serviços com as finalidades previstas no Capítulo VI-1, aplica-se o disposto nos §§ 5º a 15 do art. 3º da Lei 8.666, de 21 de junho de 1993, e no art. 3º da Lei nº 8.248, de 23 de outubro de 1991.”

“**Art. 30-2.** As empresas nacionais que investirem em eletromotricidade receberão certificado de que reduziu a emissão de gases de efeito estufa com valor de ativo financeiro para comercialização em bolsa de valores como crédito de carbono, na forma de regulamentação específica expedida pela autoridade competente.”



Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Trata-se de Política que tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, tendo por princípio e objetivo, dentre outros, promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades.

Tem por diretriz o incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes. **Tem pertinência temática, pois, com o teor da MP 1205/23** que Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação - Programa MOVER – que ora está sob a análise do Congresso Nacional.

É neste contexto que ora me valho da presente emenda para promover, no âmbito da iniciativa do Presidente da República sob exame, também a transição do uso de motores de combustão interna que hoje caracteriza os sistemas de mobilidade urbanas em nossos municípios para o uso da eletricidade como meio de propulsão dos veículos de transporte coletivos urbanos a fim de conquistar, no prazo de até duas décadas, a eletromotricidade integral do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Acreditando que a presente medida é capaz de promover, primeiro, a redução e, depois, a eliminação total das emissões totais de dióxido de carbono



(CO2) de origem fóssil por nossas frotas de transporte coletivo urbano no prazo máximo de 20 (vinte) anos, espero apoio na sua rápida aprovação.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.

Deputado Mauricio Neves
(PP - SP)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescenta-se à Medida Provisória nº 1.205/2023 a seguinte redação, alterando o art. 1º da Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014:

Art. 1º O Art. 1º da Lei nº 13.033, de 24 de setembro de 2014, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º.....

I – 13% (treze por cento) a partir de 1º de abril de 2024;

II – 14% (quatorze por cento) a partir de 1º de abril de 2025;

III – 15% (quinze por cento) a partir de 1º de abril de 2026;

IV – 16% (dezesesseis por cento) a partir de 1º de abril de 2027;

V – 17% (dezesete por cento) a partir de 1º de abril de 2028;

VI – 18% (dezoito por cento) a partir de 1º de abril de 2029;

VII – 20% (vinte por cento) a partir de 1º de abril de 2030;

.....(NR)”

JUSTIFICAÇÃO

Tramita na Câmara dos Deputados o Projeto de Lei nº 5.216/2023, de minha autoria, que “*dispõe sobre os percentuais de adição de biodiesel ao óleo diesel comercializado no território nacional*”. Desse modo, por economia processual e



em harmonia com a economia de baixo carbono no ecossistema, apresento esta emenda, a fim de viabilizar o uso de biocombustível.

Cabe destacar, conforme defendido na justificativa daquele projeto, que o aumento da adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel vendido ao consumidor final pode dar expressiva contribuição para a redução das emissões de gases de efeito estufa e, conseqüentemente, para o cumprimento de metas propostas pelo Brasil no âmbito do Acordo de Paris. Adicionalmente, pode ajudar a reduzir a elevada dependência do Brasil de óleo diesel importado.

Para alcançar esse resultado é imprescindível a realização de expressivos investimentos no aumento da capacidade produtiva de biodiesel em nosso País. Isso, por outro lado, somente ocorrerá caso haja a percepção de existência de mercado para esse produto.

Nesse sentido, faz-se necessário o estabelecimento, em lei, de cronograma de aumento gradual do mencionado percentual de adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel. Com esse propósito, a presente proposição altera a Lei nº 13.033, de 2014, de modo a elevar o percentual de adição de biodiesel atualmente em vigor, de 13% (treze por cento), para 20% (vinte por cento) em 1º de abril de 2030.

Assim, tendo em conta os relevantes benefícios energéticos e ambientais desta proposta, conto com o apoio dos nobres pares pela sua aprovação.

Deputado OTTO ALENCAR FILHO

PSD -BA

Sala da comissão, 5 de fevereiro de 2024.





MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1205, de 2024

Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação - Programa MOVER.

EMENDA Nº _____:

Acrescente-se o art. 7º à Medida Provisória 1.205, com a seguinte redação:

“Art. 7º A empresa que obtiver o ato de registro de compromissos de que trata o §2º do art. 2º poderá realizar a importação de veículos diretamente ou por intermédio de pessoa jurídica importadora, por conta e ordem ou por encomenda.

Parágrafo único. Na hipótese de importação indireta, por conta e ordem ou por encomenda, fica dispensada a empresa jurídica importadora intermediária do comprimento de multa compensatória de que trata o art. 5º, caput.”

JUSTIFICAÇÃO

A MP 1.205/2024, institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – MOVER, que sucede o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, previsto na Lei nº 13.755, de 2018.

A norma estabelece os requisitos obrigatórios para comercialização de veículos novos produzidos no Brasil e para a importação de veículos novos, além de tratar sobre novo regime de incentivos, que contempla as atividades de pesquisa e desenvolvimento e o regime de autopeças não produzidas, e disciplinar as disposições do Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT).





A justificativa apresentada para a edição da MP é o objetivo de desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, entre outros objetivos voltados à sustentabilidade do ecossistema automotivo.

Ocorre, porém, que a proposta enviada pelo Poder Executivo fere precisamente o objetivo da competitividade da indústria automotiva ao restringir sobremaneira as possibilidades de importação de veículos e autopeças no país, desconsiderando a importação indireta, uma das modalidades mais recorrentemente utilizadas pela indústria para a nacionalização de veículos completos, semi fabricados e de suas partes e peças.

A Lei 13.755/2018 expressamente autorizava, em seu art. 21, a importação indireta nas operações do setor automotivo. Porém, a MP revogou o dispositivo que tratava deste regime no Rota 2030.

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.

A importação indireta é uma modalidade de importação na qual uma empresa especializada em operações de comércio exterior executa as operações necessárias para nacionalização de um determinado bem. No caso, da importação por conta e ordem, a empresa importadora realiza o procedimento em nome da contratante, na operação por encomenda, a importadora realiza em seu nome.

No contexto da produção globalizada, dificilmente há produção de 100% das autopeças, partes e componentes utilizados no processo industrial pelo setor automotivo. Neste contexto, a importação por conta e ordem e por encomenda se revelam indispensáveis para simplificar e agilizar a nacionalização destes insumos.

Além disso, a importação indireta colabora para manter a adequação dos níveis de estoques das autopeças, partes e componentes, tanto para os que serão





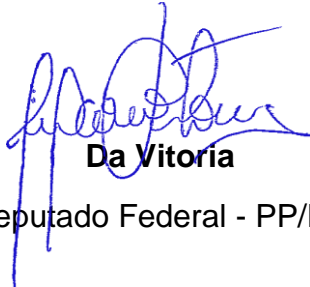
CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO DEPUTADO DA VITÓRIA – PP/ES

utilizados na produção, quanto para aqueles que serão destinados à manutenção dos veículos produzidos.

Assim, considerando importância desta modalidade de importação para assegurar a continuidade das operações de diversas fabricantes de veículos no país, a presente alteração busca reintroduzir a possibilidade de importações de veículos e autopeças intermediadas por terceiros, ciente que tal alteração não implica em renúncia fiscal, pois não cria ou reintroduz benefício fiscal algum.

Por esse motivo, imperiosa a necessidade de inclusão da modalidade de importação indireta no âmbito do Programa Mover com o objetivo de manter as práticas de importação já consolidadas no setor e preservar o abastecimento de veículos e autopeças no país.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.



Da Vitoria

Deputado Federal - PP/ES





CONGRESSO NACIONAL
EMPV 1.205/2023

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** O poder público deve incentivar, como alternativa ao processo de renovação de frota e reciclabilidade em veículos pesados, buscando a redução de emissões e eficiência energética, troca completa de motor a diesel usado em veículos ou equipamentos com idade igual ou superior a dez anos, especialmente aqueles superiores a vinte anos, por motor novo devidamente homologado pelos órgãos certificadores, sendo necessário comprovar redução de emissões de gases de efeito estufa e de materiais particulados.

§ 1º Na hipótese do disposto no caput deste artigo, terão preferência, na forma do regulamento, os motores movidos a gás natural ou a biogás-biometano.

§ 2º Os recursos utilizados para incentivar a substituição dos motores serão delimitados no regulamento.

§ 3º Além do disposto no caput deste artigo, também serão incentivados a troca de motores usados por motores remanufaturados, sendo o motor usado destinado para operações de remanufatura em fábricas autorizadas na forma do regulamento, que proporcionarão novo ciclo de vida útil ao motor, resguardadas algumas limitações eletrônicas, mas garantindo desempenho superior do que o motor usado.

§ 4º No caso dos itens descritos no § 3º deste artigo, deve-se evitar a dupla tributação, uma vez que o motor original, antes de ser remanufaturado, já foi tributado.

§ 5º Só deverá incidir tributação sobre o serviço de remanufatura, descrito no § 3º deste artigo.”



JUSTIFICAÇÃO

Vem em boa hora a Medida Provisória nº 1.205, de 31 de dezembro de 2023, que institui o Programa MOVER, segunda fase do Programa Rota 2030.

Com foco na descarbonização da matriz energética, propomos a presente emenda, para que no processo de renovação de frota dos pesados, possa também ser inserida como opção a troca de motores velhos e movidos a diesel por motores novos movidos a gás natural ou a biometano.

Sendo a ação de maior impacto da redução das emissões dos Gases de Efeito Estufa (GEE), a renovação da frota deve ser promovida, especialmente nos veículos pesados. Por sua vez, o impacto em custo de um veículo antigo para um veículo novo, usualmente, torna as atividades de troca de veículos pouco efetiva.

Por isso, é importante identificar passos de renovação acessível. Para a redução de consumo de combustível, aumento de durabilidade e redução de emissões de gases de efeito estufa ou de poluentes, deve-se ser considerado o incentivo à troca de motores. Essa troca pode acontecer de diferentes maneiras.

A primeira maneira mais acessível é a prática da remanufatura em que um motor usado é destinado para uma sequência de operações de remanufatura que o atualizará em condições de novo, resguardadas algumas limitações eletrônicas, mas sempre garantindo desempenho superior do que o motor usado. Essa prática é conhecida como “REMAN”. A prática do REMAN, conhecida internacionalmente, segue os preceitos da economia circular. Buscando incentivar este processo, é imperioso que o poder público, na formatação/regulamentação do MOVER, evite mecanismos de dupla tributação, limitando a incidência de tributos somente ao processo de remanufatura, e não no motor completo.

Como exemplo, no processo de remanufatura dos motores, nem todas as peças precisam ser trocadas/reformadas. Há uma análise criteriosa de quais componentes precisam ser alterados, dando uma nova vida útil ao motor, reduzindo consumo de combustível e emissões e trazendo uma solução de renovação de frota justa e com custo mais acessível ao consumidor final.



A segunda alternativa é pela troca de motor usado por motor novo. Nessa modalidade é possível inclusive se considerar a troca de combustível por outro de menor pegada de carbono, o que obviamente pede adaptação do veículo para esse novo combustível e as respectivas homologações nos órgãos competentes. Um exemplo é a troca de um motor diesel em um caminhão ou ônibus por um motor a gás (GNV ou Biogás/Biometano). Essa troca representa cerca de 25% de redução das emissões de CO₂ quando utilizado gás natural ou 95% quando utilizado o biometano.

Novamente as duas opções são de impacto financeiro muito reduzido do que um veículo novo e deveriam ser incentivadas para acelerar a renovação da frota.

Este é um mecanismo capaz de ser eficiente na transição energética, já que o gás natural, mesmo estando na categoria de combustíveis fósseis, é uma energia com pegada de carbono menor em relação ao diesel. E, se utilizado o biometano, a redução de gases de efeito estufa e de particulado é ainda maior.

Para que este processo seja seguro e eficiente, é necessário que haja um processo homologado pelos órgãos certificadores (INMETRO, por exemplo).

Ademais, entendendo que quando da renovação de frota não se busca apenas a redução de emissões, mas sim também a busca pelo aumento da segurança e a diminuição de acidentes, propomos que este processo seja incentivado em veículos pesados com vida útil igual ou superior a dez anos. Contudo, é importante ressaltar que o mecanismo de troca de motores pode ocorrer em qualquer fase da vida útil do veículo.

O que se propõe, além de reduzir emissões, também permitirá maior demanda para uma economia circular, na busca por utilizar dejetos de animais e resíduos de plantações para a produção de combustível sustentável, no caso o biometano, como fonte energética para a frota circular.

Sendo isso o que se propõe, conto com a colaboração dos nobres pares no acatamento desta emenda.



Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.

Deputado Darci de Matos
(PSD - SC)
Deputado Federal



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD240703330200>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Darci de Matos



Gabinete	Nome do Deputado	Assinatura



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD240703330200>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Darci de Matos





CONGRESSO NACIONAL
EMPV 1.205/2023

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** O art. 33 da Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, passa a vigorar acrescido dos §§ 9º e 10º:

‘**Art. 33.**
.....

§ 9º A logística reversa de baterias de veículos elétricos e híbridos priorizará sistemas de reciclagem dos materiais componentes, para seu reaproveitamento como insumo na fabricação de novas baterias.

§ 10. Será de responsabilidade da montadora ou da comercializadora de veículos elétricos o recolhimento das baterias ao fim da vida útil, buscando destinar corretamente esses itens para reciclagem.’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

Vem em boa hora a Medida Provisória nº 1.205, de 31 de dezembro de 2023, que institui o Programa MOVER, segunda fase do Programa Rota 2030.

O uso de veículos elétricos é cada vez maior. Em 2020, havia em torno de 10 milhões de carros elétricos no mundo, um número aparentemente pequeno, contudo representando um crescimento de 43% em relação ao ano anterior. Previsões apontam um crescimento anual em torno de 30% do mercado de carros elétricos, com o aumento da competitividade nos preços em relação a carros movidos a combustão, inclusive a partir de incentivos fiscais em diversas



nações, sobretudo devido à menor poluição atmosférica da tecnologia elétrica, no ciclo do poço à roda. Além dos carros, observa-se tendência crescente de uso de bicicletas, motocicletas e ônibus elétricos.

No Brasil, ainda que o carro elétrico seja um veículo em geral muito caro, o custo de consumo por quilômetro quadrado é aproximadamente seis vezes menor em comparação ao carro movido a combustível fóssil ou etanol, o que indica sua atratividade econômica para os usuários de automóveis. Com a tendência futura de popularização e diminuição dos preços desse tipo de veículo, precisaremos encontrar solução adequada para um de seus maiores problemas: a destinação das baterias após o final da sua vida útil, que é de aproximadamente 8 a 10 anos.

Assim, embora os veículos elétricos não emitam dióxido de carbono pelo escapamento, é preocupante o nível de emissões quando se analisa o ciclo de vida completo chamado de “berço ao túmulo”. Tanto na produção da bateria quanto no seu descarte, há uma enorme pegada de emissões.

As baterias são compostas de uma variedade de matérias-primas metálicas e de terras raras. Por exemplo, uma bateria de 400 quilos, com capacidade de 50 kWh (cinquenta quilowatts por hora), que confere uma autonomia aproximada de 360 Km, tem na maior parte de sua composição alumínio, aço e plástico, além de: 100 kg de grafite, 32 kg de níquel, 11 kg de cobalto, 10 kg de manganês e 6 kg de lítio.

Especialistas apontam que, a longo prazo, a reciclagem de baterias poderá recuperar até 95% das matérias-primas para fabricação, como lítio e cobalto. Até 2030, em torno de 10% dos insumos para fabricação podem vir da reciclagem, que pode inclusive gerar insumos para fabricar outros tipos de baterias para, por exemplo, celulares e equipamentos hospitalares.

A recuperação dessa matéria-prima, objetivo desta emenda, é fundamental para viabilizar a tecnologia do veículo elétrico, garantindo-se a destinação ambiental adequada dos rejeitos, após o aproveitamento por meio da logística reversa prevista no art. 33 da Lei nº 12.305, de 2010.



É preciso deixar claro o papel da montadora ou comercializadora no caso dos importados de ser a responsável pelo recolhimento dessas baterias ao fim da vida e com isso destinar corretamente para reciclagem.

Sendo isso o que se propõe, conto com a colaboração dos nobres pares no acatamento desta emenda.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.

Deputado Darci de Matos
(PSD - SC)
Deputado Federal



Gabinete	Nome do Deputado	Assinatura



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD246875636300>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Darci de Matos





CONGRESSO NACIONAL
EMENDA MPV 1.205/2023

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se ao *caput* do art. 13, ao § 1º do art. 13, ao *caput* do art. 15, ao § 1º do art. 15, ao inciso I do *caput* do art. 18, aos §§ 5º e 8º do art. 18 e aos arts. 19 e 20 da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 13.** Poderão habilitar-se ao regime de que trata o art. 12 os grupos econômicos que:

.....
§ 1º Os grupos econômicos de que trata o **caput** deverão:

.....”
“**Art. 15.** O grupo econômico 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:

.....
§ 1º Para fruição dos créditos financeiros de que trata esta Medida Provisória, o grupo econômico interessado deverá:

.....”
“**Art. 18.**
I – realização pelo grupo econômico, no País, de atividades fabris e de infraestrutura de engenharia, diretamente ou por terceiros;

.....
§ 5º No caso dos grupos econômicos habilitados 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.



.....
§ 8º Os grupos econômicos habilitados 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.

..... ”
“Art. 19. O grupo econômico habilitado 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.

..... ”
“Art. 20. Os grupos econômicos habilitados 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:

JUSTIFICAÇÃO

Vem em boa hora a Medida Provisória nº 1.205, de 31 de dezembro de 2023, que institui o Programa MOVER, segunda fase do Programa Rota 2030.

Buscando otimizar a Medida Provisória e trazendo maior segurança jurídica, propomos a presente emenda, considerando imprescindível que a avaliação de obrigatoriedade de investimentos em Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PD&I) aconteça por grupo econômico e não por CNPJ como ocorrido na primeira fase do Programa Rota2030.

Normalmente as atividades principais de P&D são realizadas em equipes corporativas atendendo a várias áreas de negócio das diferentes empresas do grupo econômico, e não se limita apenas ao CNPJ.



Sendo isso o que se propõe, conto com a colaboração dos nobres pares no acatamento desta emenda.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.

Deputado Darci de Matos
(PSD - SC)
Deputado Federal



Gabinete	Nome do Deputado	Assinatura



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD248233569500>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Darci de Matos





CONGRESSO NACIONAL
EMPV 1.205/2023

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** A promoção de incentivos fiscais para veículos elétricos e híbridos classificados nos códigos 87.01 a 87.06 e no código 87.11 da Tipi, cujos preços máximos de venda serão definidos em ato do Poder Executivo, deverá, obrigatoriamente, respeitar o limite de tamanho de baterias iguais ou inferiores a 30 kWh.”

JUSTIFICAÇÃO

Vem em boa hora a Medida Provisória nº 1.205, de 31 de dezembro de 2023, que institui o Programa MOVER, segunda fase do Programa Rota 2030.

As emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) na produção de baterias para veículos eletrificados é maior quanto maior o seu tamanho e essa pegada de carbono pode representar parcela importante do total de emissões durante o ciclo de vida do veículo. Dada a incerteza da necessidade de substituição dessa bateria durante a vida útil do veículo, seu impacto pode ser dobrado.

Por isso, deve-se ter cuidado nos incentivos à eletrificação, em que eles não promovam o uso de baterias de grandes dimensões, o que poderia levar a prejuízos de emissões comparadas com veículos a combustão, mesmo que a gasolina. Ainda é importante citar que a produção das baterias tem outros efeitos sobre recursos naturais, uma vez que o refino do lítio é altamente dependente de água, cerca de 325 litros por kWh, além de grande movimentação de terra para os materiais críticos, cerca de 3 toneladas de terra para cada kWh de bateria.



A proposta é incentivar a eletrificação com baterias até 30 kWh, o que seria adequado para híbridos em todas as categorias de veículos leves e veículos compactos puramente elétricos.

O processo de descarbonização no Brasil precisa ser viável e entender as minúcias e singularidades que possuímos em nossa matriz energética. Não obstante que o Poder Executivo encaminhou para análise desta Casa o PL Combustível do Futuro e esta MP nº 1.205 do MOVER, dando uma maior pegada na utilização de biocombustíveis e não defendendo apenas uma rota tecnológica com a mais viável para a descarbonização justa.

Vale destacar que temos um caminho muito vasto em nosso país para realizar a transição energética, saindo dos fósseis, perpassando pelas misturas, para então chegar nos biocombustíveis puramente e outras soluções de matrizes mais limpas. Há de se destacar que grande parte dos biocombustíveis não serão apenas instrumentos da transição energética, mas seguirão sendo utilizados no futuro, pela sua comprovada redução de emissões, em especial quando analisado o ciclo de vida “berço ao túmulo”.

No caso dos elétricos, as baterias são a principal razão de falta de descarbonização. Carros elétricos podem emitir até 3x mais CO₂ do que um carro a combustão, somente considerando o seu processo de produção.

Neste sentido, soluções híbridas devem ser a rota principal de incentivo, juntamente com veículos movidos a combustão, desde que utilizem biocombustíveis.

No caso de veículos híbridos, significa que as baterias sejam iguais ou menores do que 30 kWh, o que já é suficiente inclusive para cobrir a inclusão do Hidrogênio, ou outras rotas tecnológicas que venham a se apresentar.

Esse tipo de ação está em linha com as principais ações em andamento no mundo. A consequência é que nas regiões com maior penetração de veículos elétricos há uma dependência enorme dos incentivos e basicamente a massiva maioria das compras são feitas por empresas e não pessoas físicas. Na Europa, o número citado no Simpósio de Viena foi que 80% das vendas de veículos elétricos são feitas para empresas.



Ademais, quando se analisa veículo elétrico no Brasil, tem que se tomar um cuidado ímpar para que os subsídios do Governo Federal não sejam alocados para os mais ricos. Não pode o Governo, na esteira de um ajuste fiscal, com aumento de arrecadação, ampliar benefícios para carros de luxo.

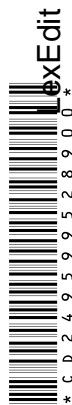
Sendo assim, parte da discussão é sobre o efeito dos incentivos como meio de alavancagem tecnológica para o cidadão. Hoje, são veículos muito caros e por consequência de alto padrão. O quanto esse incentivo realmente beneficia emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE), sendo que o valor do incentivo deve estar na mesma ordem monetária do incentivo da renovação de frota de caminhões que teria pegada de carbono maior e ainda contribuiria diretamente para caminhoneiros autônomos.

Outro ponto a considerar é a pegada de carbono na produção do veículo é maior para o elétrico, o que requer um certo “*payback*” com a pegada menor do uso da eletricidade frente o combustível. Mas quando isso se compara com o Etanol, não há *payback* suficiente, a menos que haja descarbonização dos meios de produção do veículo, o que é algo bem distante de acontecer.

Ante o exposto, louvamos ao relator desta MP pelo acatamento da presente emenda, para que possamos ampliar o leque de transição energética, que perpassa pelos veículos movidos a motores a combustão, com utilização de biocombustíveis, como é o caso do etanol, e com limitação em especial de tamanho/potência de baterias, para que na esteira de se buscar um apelo ambiental, acabe-se por prejudicar ainda mais o meio ambiente.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.

Deputado Darci de Matos
(PSD - SC)
Deputado Federal



Gabinete	Nome do Deputado	Assinatura



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249599528900>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Darci de Matos





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 ao Capítulo I da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 40.**

.....

§ 10. Para as empresas que se habilitaram ao Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores - Inovar-Auto na modalidade prevista no inciso III do § 2º deste Art., especificamente ao amparo do disposto no Art. 12, § 5º, inciso III, do Decreto 7819 de 3 de outubro de 2012, poderão utilizar o saldo existente em 31 de dezembro de 2017, de créditos presumidos correspondentes ao IPI apurados em relação a veículos importados, na forma do disposto nesta Lei:

I - os créditos de que trata este paragrafo poderão ser utilizados somente para dedução dos impostos federais incidentes sobre vendas devido a cada período de apuração em decorrência da saída de veículos fabricados e/ou montados pelas empresas no país;

II - os créditos de que trata este paragrafo poderão ser escriturados no Livro Registro de Apuração dos impostos do estabelecimento matriz, no campo “Outros Créditos”, devendo ser utilizados no prazo de 10 (dez) anos, na base de 10% (dez por cento) ao ano, com rateio proporcional ao montante de crédito de cada empresa detentora, a contar da publicação desta Lei;



III – o saldo de créditos não utilizados em um ano, dentro do limite de 10% (dez por cento) do total, poderá ser acumulado e utilizado nos anos seguintes.’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

Em meados da década que se passou, o mercado automotivo brasileiro passava pelo seu momento de maior sucesso. As vendas de novos veículos chegaram a atingir 3,8 milhões de unidades em 2012, e o cenário prospectivo desenhava um mercado potencial de até 5 milhões de unidades.

Nessa conjuntura, foi instituído o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores – INOVAR-AUTO, que estabelecia requisitos e benefícios específicos para as empresas que instalassem novas fábricas ou linha de produção no Brasil, a fim de estimular o desenvolvimento da produção nacional de veículos e o aumento nos investimentos em pesquisa e desenvolvimento no país.

Para o Governo garantir a efetiva realização dos investimentos planejados, veículos importados ficaram submetidos, durante a implementação do projeto, ao IPI adicional de 30 pontos percentuais. O adicional de 30 pontos percentuais poderia ser abatido mediante a aquisição de insumos para fabricação dos veículos no Brasil.

Especialmente para as empresas que se habilitaram em conformidade com o disposto no Art. 12, § 5, inciso III, do Decreto 7.819/2012, foi aberta a possibilidade de importar veículos com recolhimento efetivo dos 30 pontos adicionais de IPI sendo que os valores recolhidos nessa modalidade de habilitação seriam recuperados, após o início da comercialização, sobre o IPI devido na saída dos veículos fabricados no país.

Importante esclarecer que os incentivos e os compromissos firmados permanecem como legado do programa e não podem ser estornados, e sim



o oposto, dão efetividade à política industrial do governo e previsibilidade às empresas habilitadas no programa Inovar Auto.

Todavia, as condições econômicas brasileiras, notadamente a queda das vendas e de crédito no mercado, inviabilizaram a recuperação de todo o valor do imposto pago durante a vigência do Programa INOVAR-AUTO, encerrado em 31 de dezembro de 2017.

Vale destacar que essa devolução não representa renúncia fiscal, mas somente a recuperação de valores pagos e que geraram créditos concedidos com base na legislação do INOVAR-AUTO.

Nesse contexto, diante do compromisso assumido pelo Governo para a devolução do IPI efetivamente pago, a presente proposta tem a finalidade de viabilizar a utilização daquele saldo do adicional de 30 pontos percentuais de IPI, efetivamente recolhido pelas empresas que se habilitaram na modalidade prevista no Art. 12, § 5, inciso III, do Decreto 7819/2012.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.

Deputado Toninho Wandscheer
(PP - PR)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se, antes do Capítulo V da Medida Provisória, o seguinte
Capítulo IV-1:

“CAPÍTULO IV-1

DO REGIME DE SUSPENSÃO DE TRIBUTOS
FEDERAIS NA PRODUÇÃO AUTOMOTIVA

Art. 25-1. Fica instituído o Regime de Suspensão de Tributos Federais na Produção Automotiva, com objetivo de suspender os impostos e contribuições federais incidentes na cadeia de suprimentos da indústria automotiva.

§ 1º Ficam suspensos na importação:

I – imposto sobre Produtos Industrializados - IPI;

II – imposto de Importação - II;

III – contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público incidente na Importação de Produtos Estrangeiros ou Serviços -PIS/Pasep-Importação; e

IV – contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social devida pelo Importador de Bens Estrangeiros ou Serviços do Exterior - Cofins-Importação.

§ 2º Ficam suspensos nas aquisições no mercado interno:

I – imposto sobre Produtos Industrializados - IPI;

II – contribuição para o Programa de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/Pasep; e

III – contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - Cofins.

§ 3º Ficam dispensadas de retenção na fonte as operações com impostos e contribuições federais suspensos por este Regime.



* C D 2 4 8 9 5 0 8 7 2 6 0 0 *

§ 4º Na hipótese de extinção dos tributos de que tratam os §§ 1º e 2º, a suspensão de que trata este artigo aplicar-se-á aos tributos que os substituírem.

Art. 25-2. A suspensão de que trata este Regime:

I – não se aplica à aquisição de bens, serviços e direitos que não possam ser admitidos como custo de produção, de comercialização, ou despesa necessária às atividades da empresa assim considerada dedutível nos termos da legislação do imposto sobre a renda, ainda que registrados contabilmente como ativo imobilizado ou intangível;

II – não se aplica às pessoas jurídicas optantes pelo Regime Especial Unificado de Arrecadação de Tributos e Contribuições devidos pelas Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Simples Nacional), de que trata a Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, seja em relação à aquisição de seus fornecedores, seja no tocante a saída dos produtos que industrialize;

III – se encerra quando da saída do produto final do estabelecimento do beneficiário, de acordo com sua respectiva tributação, quando destinados ao consumidor final, comerciante atacadista ou varejista no mercado interno;

IV – perdurará até que ocorra a saída a qualquer título da mercadoria importada, da mercadoria adquirida no mercado interno para revenda, ou do produto resultante do processo de industrialização, salvo se houver disposição específica de nova suspensão para a operação, hipótese em que prevalecerá a norma pertinente ou ainda no caso de exportação em que os tributos suspensos passarão a ser isentos; e

V – não impede a manutenção ou utilização dos créditos dos impostos e contribuições federais pela pessoa jurídica remetente ou prestadora de serviço.

§ 1º Fica garantido o direito ao desconto de crédito das Contribuições para PIS/Pasep, Cofins e do IPI, quando incidente, nas aquisições de bens, serviços e direitos das pessoas jurídicas optantes pelo Simples Nacional e as de que trata a Lei Complementar nº 123, de 2006.

§ 2º O disposto no inciso III do caput também se aplica caso a mercadoria ou produto seja objeto de imobilização no ativo do beneficiário, extravio, furto, roubo, perda ou deterioração.

Art. 25-3. São beneficiárias do regime as pessoas jurídicas que:



I – produzam, no País, os produtos classificados nos códigos 84.29, 84.32, 84.33, 87.01, 87.02, 87.03, 87.04, 87.05, 87.06, 87.07, 87.10, 87.11 8716.20.00 e 87.16.3, da TIPI; e

II – produzam, no País, preponderantemente, componentes, chassis, carroçarias, acessórios, partes e peças, sistemas de tração elétrica e suas partes e peças, todos empregados para produção dos produtos classificados nos códigos 84.29, 84.32, 84.33, 87.01, 87.02, 87.03, 87.04, 87.05, 87.06, 87.07, 87.10, 87.11 8716.20.00 e 87.16.3 da TIPI.

§ 1º A preponderância de que trata o inciso II do caput poderá ser determinada por pessoa jurídica ou por estabelecimento que, no ano-calendário imediatamente anterior ao da aquisição, teve receita bruta, incluindo exportações, com a venda dos componentes, chassis, carroçarias, partes e peças, sistemas de tração elétrica e suas partes e peças, todos utilizados nos produtos classificados nos códigos 84.29, 84.32, 84.33, 85.07, 85.11, 85.12, 85.27, 85.29, 85.44, 87.01, 87.02, 87.03, 87.04, 87.05, 87.06, 87.07, 87.08, 87.10, 87.11 8716.20.00, 8716.3, 90.32 e 94.01 da TIPI, superior a 60% (sessenta por cento) da receita bruta total no mesmo período.

§ 2º Caso a pessoa jurídica faça a opção de apurar a preponderância para apenas um ou mais estabelecimentos, somente estes poderão ser beneficiários do Regime, nos termos do inciso II do caput, devendo, nesta hipótese, a preponderância ser apurada individualmente por estabelecimento.

§ 3º A pessoa jurídica em início de atividade poderá se beneficiar do regime caso assuma o compromisso de auferir durante o período de 3 (três) anos-calendários, acumuladamente, receita bruta decorrente da venda dos bens e produtos referidos no inciso II do caput, superior a 60% da receita bruta total.

§ 4º Caso a pessoa jurídica de que trata o § 3º não consiga atingir o percentual mencionado no § 1º, ficará obrigada a efetuar o recolhimento dos tributos suspensos com os acréscimos legais e poderá faturar o valor do principal contra os seus clientes, por meio de nota fiscal eletrônica.

§ 5º Para efeitos dessa Lei, considera-se:

I – receita bruta total: o produto da venda de bens e serviços nas operações de conta própria, o preço dos serviços prestados e o resultado auferido nas operações de conta alheia; e



II – receita bruta decorrente de exportações: o produto da venda para o exterior e para empresa comercial exportadora com o fim específico de exportação.

Art. 25-4. Os tributos federais suspensos pelo Regime de que trata este Capítulo serão considerados recolhidos quando da saída tributada da mercadoria ou do produto final, relacionados nos incisos I e II do caput do art. 25-3, de acordo com sua respectiva tributação, quando destinados ao consumidor final, comerciante atacadista ou varejista no mercado interno.

Parágrafo único. Os tributos federais suspensos pelo Regime de que trata este Capítulo serão considerados recolhidos quando da saída tributada da mercadoria ou do produto final, relacionados nos incisos I e II do caput do art. 25-3, de acordo com sua respectiva tributação, quando destinados ao consumidor final, comerciante atacadista ou varejista no mercado interno.

Art. 25-5. As pessoas jurídicas que aderirem ao Regime de que trata este Capítulo deverão apresentar projeto de investimentos para construção ou modernização de suas plantas industriais, desenvolvimento de novos produtos ou ampliação de negócios, a fim de que possam se apropriar dos créditos fiscais acumulados até o início de vigência do art. 25-1.

§ 1º Para fins da apropriação de créditos fiscais acumulados a partir do início de vigência do Regime, as pessoas jurídicas beneficiárias poderão, a qualquer tempo, solicitar a restituição, o ressarcimento ou compensar os eventuais créditos tributários, de qualquer natureza, origem ou período em que foram apropriados ou acumulados, com impostos e contribuições sociais federais administrados pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil.

§ 2º As pessoas jurídicas beneficiárias poderão, a cada período, compensar de forma centralizada em estabelecimento único, os saldos devedores e credores do IPI resultantes da apuração efetuada por cada estabelecimento da pessoa jurídica, sendo o resultado, quando devedor, objeto de recolhimento único.

Art. 25-6. Aplica-se o disposto neste Capítulo às pessoas jurídicas que produzam, no País, preponderantemente, os produtos eletrônicos classificados nos códigos 84.14, 84.43, 84.79, 85.01, 85.02, 85.04, 85.07, 85.11, 85.17, 85.31, 85.32, 85.36, 85.41, 85.44, 90.19, 90.28 e 90.32, desde que credenciada como Operador Econômico Autorizado – OEA.”



Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1205/2023 tem como objetivo instituir o Programa Mobilidade Verde e Inovação (MOVER), que busca 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 no setor de transportes do país e abarca os produtores de automóveis, caminhões e seus implementos rodoviários, ônibus, chassis com motor, máquinas autopropulsadas e autopeças.

O escopo da Medida Provisória evidencia a necessidade de se ter a indústria nacional como protagonista na transição da matriz energética do setor de transportes, em consonância com os acordos internacionais dos quais o Brasil é signatário, com destaque para a meta estabelecida pelo Brasil durante a COP26 de neutralizar as emissões de carbono até 2050, tendo em vista que o setor de transportes é responsável por 47% das emissões de dióxido de carbono (CO₂) no país.

O Setor de Transportes tem observado redução nos indicadores econômicos nos últimos anos, com 2,32 milhões de veículos fabricados em 2023, cerca de 20% a menos do total de 2018, mesmo ano de introdução do Programa Rota 2030, primeira etapa de um plano quinquenal em que se configura o (MOVER) como segunda fase.

As condições enfrentadas pelo setor não só podem ocasionar o desestímulo de investimentos, como já vem causando a fuga de capacidade industrial instalada e, como consequência, aumento do número de demissões. Em 2018, 112 mil pessoas estavam empregadas diretamente pela indústria de produção automobilística, em 2023 esse número chega a 100 mil contratados, com o mercado de veículos importados observando uma alta de 55,4% se comparado o ano de 2023 com 2022, devido à chegada de marcas com preços mais competitivos.



Os dados se tornam ainda mais alarmantes quando se leva em consideração o nível de emprego indireto no setor, responsável por 1,3 milhão de vagas em 2018, número que caiu para 1,2 milhão em 2024, representando redução de 7,7%.

Outro ponto relevante sobre o setor refere-se a substituição da frota dos meios de mobilidade do país, pois segundo levantamento realizado pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA) em 2021, a idade média da frota de veículos automotores no país é de 10 anos e 3 meses, incluindo automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus, essa informação, aliado ao aumento populacional e conseqüente movimentação de cargas, reforça a necessidade de maiores investimentos no setor, voltados a sua expansão e ao rejuvenescimento do mercado automotivo no país.

As diretrizes do programa, assim como os objetivos macro da transição energética do setor de transporte são de suma importância para o país e fazem parte de um movimento de modernização que já teve início, todavia, ignorar as questões estruturantes que atrasam a modernização do parque industrial instalado, associados aos custos de produção no Brasil, surtiria o efeito de prolongar os resultados observados, e elencados neste documento, ao longo da fase do Rota 2030.

Os números expressam a necessidade de alterações significativas na estruturação do programa que objetiva incentivar a expansão da participação da indústria nacional nas cadeias globais de valor. Com o objetivo de aprimorar e subsidiar a efetividade das diretrizes do programa, a emenda propõe a instituição de regime de suspensão de tributos federais na produção automotiva, com o foco de suspender os impostos e contribuições federais na cadeia de suprimentos do setor.

Como forma de impulsionar o crescimento, e conseqüente geração de empregos, a emenda objetiva aplicar o regime de suspensão de tributos federais na produção automotiva em duas situações específicas, correspondentes a importação e a aquisição no mercado interno de suprimentos da indústria automotiva.



Nesse sentido, propõe-se a suspensão dos seguintes impostos e contribuições no momento da importação: Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI); Imposto de Importação (II); Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público incidente na Importação de Produtos Estrangeiros ou Serviços (PIS/Pasep-Importação); e a Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social devida pelo Importador de Bens Estrangeiros ou Serviços do Exterior (COFINS-Importação).

No âmbito das aquisições de suprimentos da indústria automotiva no mercado interno, a emenda objetiva a suspensão do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), da Contribuição para o Programa de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep), e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS).

Assim, entende-se que o regime de suspensão de tributos federais na produção automotiva, além de fomentar o crescimento do setor automobilístico, possibilitará o alcance das metas do programa e expansão da participação nacional nas cadeias globais de valor, tendo em vista que as pessoas jurídicas que aderirem ao Regime deverão apresentar projetos de investimento na construção ou modernização de suas plantas industriais, desenvolvimento de novos produtos, ampliação de negócios, resultando na conseqüente geração de empregos.

Em face do exposto, apresenta-se a presente emenda, a fim de incluir o regime de suspensão de tributos federais na produção automotiva no escopo do Programa Mobilidade Verde e Inovação, ao tempo em que rogamos aos nobres Pares sua aprovação.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.

Deputado Toninho Wandscheer
(PP - PR)





MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1205, de 2024

Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação - Programa MOVER.

EMENDA Nº _____:

Dê-se a seguinte redação ao Capítulo V da Medida Provisória 1.205:

CAPÍTULO V

DO REGIME DE AUTOPEÇAS NÃO PRODUZIDAS

Art. 26. 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. 27. Será concedida tratamento tributário favorecido no âmbito do imposto de importação para os produtos a que se refere o art. 26 desta Lei quando destinados à industrialização de produtos automotivos.

§ 1º O beneficiário do regime tributário poderá realizar a importação diretamente ou por intermédio de pessoa jurídica importadora, por sua conta e ordem e por encomenda.

§ 2º O Poder Executivo federal relacionará os bens objeto do benefício a que se refere o caput deste artigo por classificação fiscal na Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM).”

JUSTIFICAÇÃO





A MP 1.205/2024, institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – MOVER, que sucede o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, previsto na Lei nº 13.755, de 2018.

A norma estabelece os requisitos obrigatórios para comercialização de veículos novos produzidos no Brasil e para a importação de veículos novos, além de tratar sobre novo regime de incentivos, que contempla as atividades de pesquisa e desenvolvimento e o regime de autopeças não produzidas, e disciplinar as disposições do Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT).

A justificativa apresentada para a edição da MP é o objetivo de desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, entre outros objetivos voltados à sustentabilidade do ecossistema automotivo.

Ocorre, porém, que a proposta enviada pelo Poder Executivo fere precisamente o objetivo da competitividade da indústria automotiva ao restringir sobremaneira as possibilidades de importação de veículos e autopeças no país, desconsiderando a importação indireta, uma das modalidades mais recorrentemente utilizadas pela indústria para a nacionalização de veículos completos, semi fabricados e de suas partes e peças.

A Lei 13.755/2018 instituiu um conjunto de incentivos e benefícios fiscais cujo usufruto está condicionado ao atingimento de metas de pesquisa e desenvolvimento, rotulagem e de fabricação de produtos que sejam menos agressivos do ponto de vista ambiental. O programa se fundamenta no Acordo sobre a Política Automotiva Comum entre a Argentina e o Brasil nº 14, internalizado na legislação brasileira pelo Decreto 60/1991, que hoje encontra-se no seu 44º aditivo.

Nesse passo, destaca-se o Regime de Importação de Autopeças Não Produzidas que tem como objetivo permitir que a indústria automotiva nacional, que é globalizada, possa adquirir autopeças, componentes, conjuntos e pneumáticos com benefício do Imposto de Importação. Com esse objetivo, os





CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO DEPUTADO DA VITÓRIA – PP/ES

dispositivos mencionados preveem uma lista de produtos com o objetivo de assegurar o ingresso destas peças com aproveitamento de benefício fiscal.

Porém, a MP revogou o dispositivo que tratava deste regime no Rota 2030 e o reintroduziu no Programa Mover de forma completamente distinta e restritiva. A medida revogou o art. 21, §1º que previa a possibilidade de beneficiários do regime tributário realizarem a importação indiretamente, por conta e ordem.

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.

A importação por conta e ordem é uma modalidade de importação indireta na qual uma empresa especializada em operações de comércio exterior executa em nome do adquirente as operações necessárias para nacionalização de um determinado bem.

No contexto da produção globalizada, dificilmente há produção de 100% das autopeças, partes e componentes utilizados no processo industrial pelo setor automotivo. Neste contexto, a importação por conta e ordem e por encomenda se revelam indispensáveis para simplificar e agilizar a nacionalização destes insumos.

Além disso, a importação indireta colabora para manter a adequação dos níveis de estoques das autopeças, partes e componentes, tanto para os que serão utilizados na produção, quanto para aqueles que serão destinados à manutenção dos veículos produzidos.

Assim, considerando importância desta modalidade de importação para assegurar a continuidade das operações de diversas fabricantes de veículos no país, a presente alteração busca reintroduzir a possibilidade de importações de veículos e autopeças intermediadas por terceiros, ciente que tal alteração não implica na majoração da renúncia fiscal decorrente do benefício, posto que apenas não abrange a extensão ou efeitos dos benefícios existentes ao setor.

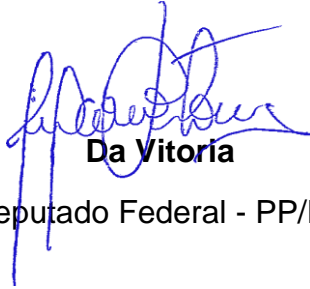




CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO DEPUTADO DA VITÓRIA – PP/ES

Por esse motivo, imperiosa a necessidade de inclusão da modalidade de importação indireta no âmbito do Programa Mover com o objetivo de manter as práticas de importação já consolidadas no setor e preservar o abastecimento de veículos e autopeças no país.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.



Da Vitória
Deputado Federal - PP/ES





MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1205, de 2024

Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação -
Programa MOVER.

EMENDA Nº _____:

Dê-se a seguinte redação aos artigos 3º e 26 da Medida Provisória 1.205:

“Art. 3º

.....

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; ou

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;

b)

.....

c) documentação técnica de projeto de implementação para plantas ou instalações iniciadas a partir de 2024, dispensada a apresentação de que trata as alíneas “a” e “b” para o disposto neste item.”

JUSTIFICAÇÃO





CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO DEPUTADO DA VITÓRIA – PP/ES

A MP 1.205/2024, institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – MOVER, que sucede o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, previsto na Lei nº 13.755, de 2018.

A norma estabelece os requisitos obrigatórios para comercialização de veículos novos produzidos no Brasil e para a importação de veículos novos, além de tratar sobre novo regime de incentivos, que contempla as atividades de pesquisa e desenvolvimento e o regime de autopeças não produzidas, e disciplinar as disposições do Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT).

O artigo 3º trata dos requisitos para que empresa interessada obtenha ato de registro de compromissos que a autorizem a exercerem a comercialização de veículos novos produzidos no País e para importação de veículos.

Ao introduzir a exigência cumulativa de comprovação de autorização para realização de atividades de prestação de serviços de assistência técnica e de organização de rede de distribuição e de utilização de marcas de fabricante, o dispositivo fere frontalmente a livre iniciativa, impondo restrições a participação de uma atividade econômica baseada na autorização dos próprios agentes de mercado.

Nesta direção, ao exigir requisitos de registro de inventário de carbono e da pegada de carbono, o dispositivo restringe o acesso desta habilitação apenas às empresas já instaladas e que já atendem aos requisitos da lei antes mesmo de sua edição, limitando as possibilidades de novos ingressantes neste mercado.

Por esse motivo, imperiosa a necessidade de aprovação desta emenda para afastar as restrições a novos ingressantes e efetivamente assegurar a competitividade no setor automotivo brasileiro.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.

Da Vitoria

Deputado Federal - PP/ES





MEDIDA PROVISÓRIA nº 1.205, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2023

(Do Poder Executivo)

Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – Programa MOVER.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se ao CAPÍTULO VII da Medida Provisória nº 1.250, de 30 de dezembro de 2023, os seguintes dispositivos, renumerando-se os demais:

“Art. 30. A Lei nº 9.478, de 1997, passa a vigorar com a seguinte alteração:

Art. 68-A Qualquer empresa ou consórcio de empresas constituídas sob as leis brasileiras com sede e administração no País poderá obter autorização da ANP para exercer as atividades econômicas da indústria de biocombustíveis, **independentemente do exercício da atividade de distribuição de combustíveis líquidos autorizada pela ANP.**

.....”

“Art. 31. A Lei nº 13.576, de 2017, passa a vigorar com a seguinte alteração:

Art. 8º

I –

a) contratos de fornecimento com prazo superior a um ano, firmados com produtor de biocombustível detentor do Certificado da Produção Eficiente de Biocombustíveis, **ou com produtor de biocombustíveis que comercialize produtos de outro produtor detentor do Certificado da Produção Eficiente de Biocombustíveis;**

.....”





“Art. 32. Ficam revogados o inciso V e o § 2º do art. 10, da Lei nº 9.847, de 1999.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda possui o objetivo de modificar a MP para alterar diplomas relacionados à produção de biocombustíveis e incentivos à sua aquisição pelos distribuidores de combustíveis líquidos, em linha com os objetivos do Programa Mobilidade Verde e Inovação - Programa MOVER.

a) Alteração do Art. 68-A da Lei nº 9.478/1997

Inicialmente, a alteração do art. 68-A da Lei nº 9.478/1997 (Lei do Petróleo), sobre o exercício de atividades da indústria de biocombustíveis, visa explicitar a possibilidade de verticalização entre tais atividades e a atividade de distribuição de combustíveis líquidos, pelas razões a seguir expostas.

Atualmente a possibilidade de cumulação de atividades de produção e distribuição de biocombustíveis é injustificadamente vedada pela regulação da ANP – Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, diante da inexistência de autorização expressa na lei. Note-se que o mesmo não acontece com a regulação aplicável à produção de combustíveis derivados de petróleo, cuja verticalização por um mesmo agente é permitida pela ANP.

Assim, faz-se necessária a criação de previsão legal que pautar a regulação, explicitando a necessidade de sua adequação ao princípio da livre iniciativa e da ampla competição, previstos no art. 68-A, par. 1º, da mesma Lei do Petróleo (segundo o qual as autorizações para atuar na indústria dos biocombustíveis “destinam-se a permitir a exploração das atividades econômicas em regime de livre iniciativa e ampla competição”), e no art. 170 da CF/88.





Além disso, a modificação do dispositivo sugerido, a fim de assegurar a possibilidade de cumulação das autorizações, é também oportuna em função da edição da Lei Federal nº 13.874/2019 (“Lei de Liberdade Econômica”) e tipificação das hipóteses que configuram “abuso de poder regulatório” (art. 4º). Os impactos da alteração legislativa ora proposta serão justamente aqueles fomentados pela Lei de Liberdade Econômica, no sentido de fundamentar medidas que possibilitem a entrada de novos competidores nas atividades relacionadas à biocombustíveis, a redução de custos de transação de agentes desverticalizados, e a redução de limites à livre formação de sociedades empresariais ou de atividades econômicas.

Em observância aos princípios e legislação superveniente acima mencionados, trata-se, assim, de oportunidade de dotar a Lei do Petróleo e os investimentos na produção de biocombustíveis de maior segurança jurídica. Ao prever expressamente a possibilidade de cumulação dessa atividade com a atividade de distribuição de combustíveis líquidos, a proposta vai ao encontro dos deveres do Estado de proporcionalidade e razoabilidade de suas intervenções sobre a ordem econômica, além de concretizar os princípios constitucionais da livre iniciativa e concorrência, conforme assegurados pelo art. 170 da Constituição. Diga-se, ademais, que a diminuição de barreiras para investimentos na produção de etanol combustível, a fim de proporcionar um aumento da capacidade produtiva nacional, vai ao encontro das motivações e objetivos do Programa MOVER.

b) Alteração do Art. 8º da Lei nº 13.576 /2017

Quanto à alteração proposta na Lei nº 13.576 (Lei do RenovaBio), visou-se dotar de isonomia o tratamento atualmente dispensado às empresas comercializadoras de etanol, estendendo-o para produtores de etanol que comercializam produtos de outros produtores.



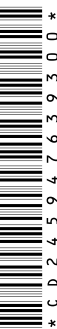


De forma mais detalhada, a Lei do RenovaBio foi recentemente alterada, para fazer constar que farão jus ao benefício do abatimento das metas de aquisição de CBios os distribuidores que formalizarem contratos de longo prazo com empresas comercializadoras de etanol, além daqueles que formalizarem contratos diretamente com produtores de etanol.

A empresa comercializadora de etanol é agente regulado pela ANP, definida como a pessoa jurídica controlada diretamente ou indiretamente por dois ou mais produtores ou cooperativas de produtores de etanol, que não produz ou de nenhuma outra forma industrializa etanol. Trata-se, portanto de agente intermediário na cadeia de comercialização do etanol combustível, papel que também pode ser exercido por produtores.

Isso porque os produtores de biocombustíveis, dentre os quais inclui-se o etanol, podem comprar e vender produtos entre si, com a finalidade de comercialização para terceiros – tratando-se, igualmente, de atuação como intermediário, idêntica à da empresa comercializadora de etanol.

Dessa forma, é necessário que seja incluída na Lei do RenovaBio a possibilidade de que contratos de longo prazo com produtor de biocombustíveis que comercialize produtos de outro produtor detentor do Certificado da Produção Eficiente de Biocombustíveis seja capaz de gerar ao mesmo benefício que o distribuidor obtém com a contratação de empresa comercializadora de etanol. A inclusão desse novo arranjo comercial fomentará a celebração de contratos de longo prazo que possibilitem aos produtores primários de etanol combustível um adequado planejamento financeiro e forneçam segurança para que esses realizem investimentos capazes de aumentar sua capacidade produtiva, em linha com os objetivos do Programa MOVER, sem, contudo, limitar sua liberdade contratual e livre iniciativa de promover seus negócios da forma mais eficiente dentro de sua realidade corporativa.





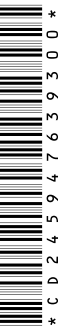
c) Revogação do art. 10, V, e § 2º da Lei nº 9.847/1999

Por fim, sugere-se a revogação de dispositivos da Lei nº 9.847/1999 (Lei de Penalidades), uma vez que a pena de “revogação de autorização para exercício de atividade” impacta no exercício do direito de liberdade econômica, na capacidade produtiva nacional de biocombustíveis, e pode ser aperfeiçoada.

A previsão do § 2º do art. 10 da Lei de Penalidades contém regra que afronta diretamente o princípio ne bis in idem. Isso porque eventual condenação pelo CADE já terá previsto penalidades e remédios a serem adotados pelo agente, de forma que a revogação automática de sua autorização de atividade configurará a aplicação de duas penalidades sobre a mesma conduta.

Ademais, a redação de mencionados dispositivos abarca a possibilidade de revogação automática da autorização para operar em decorrência do reconhecimento de infração da ordem econômica por decisão judicial. Não há o estabelecimento de qualquer critério relacionado, por exemplo, à irrecorribilidade da decisão judicial, nível jurisdicional, ou outro. Em um mercado especialmente competitivo como o setor de combustíveis, a possibilidade de revogação da autorização de operação em decorrência de qualquer decisão judicial – obtida por qualquer pessoa - afronta a segurança jurídica do setor e o princípio da continuidade da atividade empresarial, além de caracterizar bis in idem, como já mencionado.

A revogação automática prevista § 2º do art. 10 da Lei de Penalidades ainda ofende os princípios da proporcionalidade – considerando que, como já citado, não há qualquer consideração quanto à conduta da infração para a aplicação automática da mais dura dentre as sanções – da ampla defesa e do contraditório – considerando que não é prevista sequer a abertura de processo administrativo em que o agente tenha a possibilidade de se manifestar.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Coronel Meira

A ausência de precedentes de revogação automática com fundamento no dispositivo demonstra sua inaplicabilidade, sendo que sua exclusão da Lei, por outro lado, garantirá uma maior segurança jurídica aos agentes regulados, que hoje convivem com um dispositivo legal que constantemente ameaça o exercício de suas atividades, além, é claro, da própria segurança do abastecimento nacional, em linha com as premissas do Programa MOVER.

É importante notar que o sucesso de qualquer iniciativa que incentive a utilização de biocombustíveis por veículos automotores pressupõe a existência de capacidade produtiva de tais biocombustíveis, e seu incremento no tempo, de forma capaz de atender ao mercado que se visa promover.

Assim, as alterações ora propostas têm o objetivo de aperfeiçoar o arcabouço jurídico afeito aos produtores de etanol combustível, a fim de garantir o exercício de suas atividades em um ambiente de livre concorrência, segurança jurídica, e isonomia, conforme acima detalhado.

Ante o exposto, solicitamos apoio dos nobres pares para aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, em de fevereiro de 2024.

CORONEL MEIRA
Deputado Federal (PL/PE)



Congresso Nacional – Anexo III, gabinete 474 | CEP 70160-900
Contato: (61) 3215-547 | E-mail: dep.coronelmeira@camara.leg.br





MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1205, de 2024

Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação - Programa MOVER.

EMENDA Nº _____:

Dê-se a seguinte redação aos artigos 13 e 26 da Medida Provisória 1.205:

“Art. 13

I – produzam, no País, ou importem 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.

”(NR)

Art.26.....

..... § 7º A importação das partes, peças, componentes, conjuntos e subconjuntos, acabados e semiacabados, e pneumáticos mencionados no caput, de origem estrangeira,



* CD 2 4 7 7 3 1 1 4 6 0 0 *



serão desembaraçados com suspensão do IPI quando importados diretamente, por encomenda ou por conta e ordem do estabelecimento industrial.

§ 8º A suspensão do IPI, estabelecida no § 7º, alcança a saída do bem importado da importadora, com destino ao estabelecimento do industrial encomendante da importação, ou, que o importou por sua conta e ordem.”

JUSTIFICAÇÃO

A MP 1.205/2024, institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – MOVER, que sucede o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, previsto na Lei nº 13.755, de 2018.

A norma estabelece os requisitos obrigatórios para comercialização de veículos novos produzidos no Brasil e para a importação de veículos novos, além de tratar sobre novo regime de incentivos, que contempla as atividades de pesquisa e desenvolvimento e o regime de autopeças não produzidas, e disciplinar as disposições do Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT).

A justificativa apresentada para a edição da MP é o objetivo de desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, entre outros objetivos voltados à sustentabilidade do ecossistema automotivo.

Em linha com a fundamentação da Medida Provisória, a alteração proposta visa a ampliação da cadeia produtiva do setor automotivo brasileira, permitindo que empresas que atuam no seguimento pela importação de autopeças possam ser incentivadas a efetuarem pesquisa e desenvolvimento.

No atual cenário, a importação de veículos e autopeças já é uma realidade no setor automotivo, visto que parte da tecnologia necessária para produção de determinados equipamentos não são disponíveis no país. Nesse sentido, a prática da importação é uma realidade no setor, mas ela se dá dissociada do compromisso com o desenvolvimento do know-how do mercado interno.

A emenda propõe, portanto, a possibilidade de habilitação de empresas importadoras ao regime de incentivos à realização de atividade de pesquisa e desenvolvimento e de produção tecnológica. Nesse sentido, as importações de veículos e peças poderão ser incentivadas, mas contarão com a exigência de que se instale e operacionalize um





CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO DEPUTADO DA VITÓRIA – PP/ES

centro de custo de pesquisa e desenvolvimento, gerando o intercâmbio de conhecimento entre o mercado estrangeiro e o interno.

No âmbito da importação de autopeças, também convém observar que a proposta enviada pelo Poder Executivo indevidamente restringiu sobremaneira as possibilidades de importação de veículos e autopeças no país, desconsiderando a importação indireta, uma das modalidades mais recorrentemente utilizadas pela indústria para a nacionalização de veículos completos, sem fabricados e de suas partes e peças.

A Lei 13.755/2018 instituiu um conjunto de incentivos e benefícios fiscais cujo usufruto está condicionado ao atingimento de metas de pesquisa e desenvolvimento, rotulagem e de fabricação de produtos que sejam menos agressivos do ponto de vista ambiental. O programa se fundamenta no Acordo sobre a Política Automotiva Comum entre a Argentina e o Brasil nº 14, internalizado na legislação brasileira pelo Decreto 60/1991, que hoje encontra-se no seu 44º aditivo.

A MP limitou o usufruto dos benefícios aos fabricantes dos produtos automotivos abrangidos pelo Acordo sobre a Política Automotiva Comum entre a Argentina e o Brasil nº 14, mas, desde que atendidos os demais requisitos estabelecidos, os importadores destes produtos deveriam ter a mesma possibilidade, o que permitiria agregação de tecnologia e opções para evitar o desabastecimento.

A alteração do inciso I, art. 13, permitirá que os importadores sejam incluídos nas possibilidades do Programa Mover.

Nesse passo, destaca-se o Regime de Importação de Autopeças Não Produzidas que tem como objetivo permitir que a indústria automotiva nacional, que é globalizada, possa adquirir autopeças, componentes, conjuntos e pneumáticos com isenção do Imposto de Importação. Com esse objetivo, os dispositivos mencionados preveem uma lista de produtos com o objetivo de assegurar o ingresso destas peças com aproveitamento de benefício fiscal.

No contexto da produção globalizada, dificilmente há produção de 100% das autopeças, partes e componentes utilizados no processo industrial pelo setor automotivo. Neste contexto, a importação por conta e ordem e por encomenda se revelam indispensáveis para simplificar e agilizar a nacionalização destes insumos.

Além disso, a importação indireta colabora para manter a adequação dos níveis de estoques das autopeças, partes e componentes, tanto para os que serão utilizados na



* C D 2 4 7 7 3 1 1 4 6 0 0 *



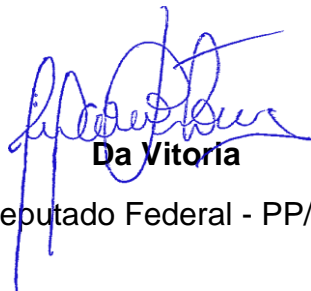
CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO DEPUTADO DA VITÓRIA – PP/ES

produção, quanto para aqueles que serão destinados à manutenção dos veículos produzidos.

Para resguardar o equilíbrio no usufruto dos benefícios a Lei nº 13.755/2018, alterou a redação do § 1º do art. 5º da Lei nº 9.826/1999, para que os componentes, chassis, carroçarias, acessórios, partes e peças não produzidas possam ser desembaraçadas com suspensão do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), quando importados por encomenda ou por conta e ordem de estabelecimento industrial, e sejam destinados na montagem dos produtos automotivos.

Por esta razão, propomos a inclusão do § 7º no art. 26 da MP, de maneira que a cadeia produtiva continue usufruindo, de forma ampla, dos incentivos e benefícios instituídos, especialmente da suspensão do IPI na importação destas autopeças e componentes.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.



Da Vitória

Deputado Federal - PP/ES



* CD 247773114600 *
exEdit



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se, antes do art. 9º da Medida Provisória, a seguinte Seção Única:

“Seção Única

Art. 8º-1. Fica estabelecido regime especial de incentivo à mobilidade verde, com foco na produção e no uso de bicicletas com e sem câmbio e bicicletas elétricas visando a redução gradativa do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para as empresas que atendam ao Processo Produtivo Básico (PPB).

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

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

§ 3º A produção de bicicletas com e sem câmbio, e bicicletas elétricas, no âmbito do Programa de Mobilidade Verde, seguirá as diretrizes estabelecidas pelo Processo Produtivo Básico (PPB), conforme determinado na Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020 e Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011, respectivamente.

Art. 8º-2. Fica estabelecido um regime especial de incentivo à mobilidade verde, com foco na produção e no uso de bicicletas com e sem câmbio e bicicletas elétricas, visando a redução gradativa do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para as empresas que atendam ao Processo Produtivo Básico (PPB).



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

Art. 8º-3. Fica estabelecida a redução progressiva no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), podendo somar 100% se cumpridas todas as etapas, para bicicletas equipadas com câmbio, de acordo com a execução de cada etapa estabelecida no Processo Produtivo Básico (PPB), conforme segue:

I – Fabricação do Garfo, Guidão e Aros das Rodas: A redução do IPI será aplicada na fase de fabricação do garfo, guidão e aros das rodas da bicicleta, correspondendo a 12% do valor total do imposto.

II – Soldagem Total do Quadro: Será concedida uma redução de 12% no IPI na etapa de soldagem total do quadro da bicicleta.

III – Pintura Completa do Quadro e Garfo: A aplicação da redução de 12% no IPI ocorrerá durante a fase de pintura completa do quadro e garfo da bicicleta.

IV – Montagem Completa das Rodas: A redução de 12% no IPI será concedida na etapa de montagem completa das rodas, a partir de suas partes e peças.

V – Centragem das Rodas: A fase de centragem das rodas da bicicleta será contemplada com uma redução de 12% no valor total do IPI.

VI – Montagem Final do Produto: A última etapa do processo produtivo, a montagem final do produto, terá uma redução de 40% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI).

Art. 8º-4. Fica estabelecida a redução de 100% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para bicicletas sem câmbio, de acordo com a execução integral de todas as etapas estabelecida no Processo Produtivo Básico (PPB), conforme segue:

I – fabricação dos componentes abaixo relacionados: a) selim; b) pedal; c) pedivela; d) raio, quando aplicável; e) maçaneta do freio, quando aplicável; f) para-lama com haste, quando aplicável; g) pneu; h) câmara de ar, quando aplicável; i) roda lateral, quando aplicável; e j) niple, quando aplicável.

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

III – soldagem total do quadro;



- IV – pintura completa do quadro e garfo;
- V – montagem completa das rodas, a partir de suas partes e peças;
- VI – centragem das rodas; e
- VII – montagem final do produto.

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

Art. 8º-5. Fica estabelecida a redução de 70% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para bicicletas elétricas de acordo com a execução de todas as etapas estabelecida no Processo Produtivo Básico (PPB), conforme segue:

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

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

II – soldagem final no chassi de, no mínimo, 4 (quatro) das partes definidas a seguir: a) tubo de direção; b) suporte do motor; c) caixa e/ou suporte de bateria; d) suporte do selim; e) suporte dos amortecedores; f) suporte do garfo traseiro; g) suporte dianteiro e/ou traseiro dos estribos; h) tubo estrutural superior; e i) tubo estrutural inferior.

III – pintura do chassi.

IV – montagem: a) montagem do motor elétrico a partir de partes e peças; e b) montagem completa do produto final.

§ 1º O disposto nos incisos II e III do art. 15 ficará dispensado até o limite de produção de 20.000 (vinte mil) unidades de chassis soldados e pintados, no ano calendário, de quaisquer modelos, a critério das empresas.



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

Art. 8º-6. O Programa de Mobilidade Verde incentivará a pesquisa, desenvolvimento e inovação relacionados à produção de bicicletas com e sem câmbio e bicicletas elétricas com processos industriais nacionais.

Art. 8º-7. As disposições contidas nesta emenda aplicam-se tanto às bicicletas com câmbio, quanto às bicicletas sem câmbio e às bicicletas elétricas, observando-se as normativas vigentes do Processo Produtivo Básico estabelecidos pela Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020. e da Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011.

Parágrafo único. A alteração, revogação ou substituição das Portarias Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020 e da Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011 que disciplina a aplicação desta lei não prejudicará a vigência e a eficácia desta lei, a menos que expressamente disposto em legislação específica. [NR].”

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão de bicicletas e bicicletas elétricas no Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER representa uma medida essencial para fomentar a diversidade de meios de transporte sustentáveis, promovendo não apenas a mobilidade urbana, mas também alinhando-se aos princípios de descarbonização e sustentabilidade ambiental. Além disso, essa nova redação proposta visa integrar o PPB das bicicletas no Programa de Mobilidade Verde, promovendo benefícios fiscais para os veículos sustentáveis e incentivando a produção nacional no contexto da mobilidade sustentável.

A relevância deste acréscimo à medida provisória reside na compreensão de que as bicicletas e bicicletas elétricas, por serem veículos de propulsão humana, representam uma alternativa ambientalmente e socialmente inclusiva e economicamente eficiente, contribuindo para a transição energética.



A promoção das bicicletas como meio de transporte alinha-se perfeitamente aos objetivos da transição energética. Ao adotar as bicicletas como uma opção viável e acessível, incentivamos uma forma de deslocamento que não depende de combustíveis fósseis, reduzindo significativamente a pegada de carbono e contribuindo para a mitigação das mudanças climáticas.

Importante ressaltar ainda que as bicicletas são veículos de baixo impacto ambiental, com emissões de gases de efeito estufa praticamente nulas durante seu uso. Além disso, promovem a redução da poluição do ar, a diminuição do tráfego rodoviário e a melhoria da qualidade de vida nas áreas urbanas. Adicionalmente, ao tornar as bicicletas mais acessíveis e incentivadas, proporcionamos uma solução de mobilidade mais inclusiva, contribuindo para a equidade social e a redução das disparidades de acesso aos meios de transporte.

No quesito de acessibilidade econômica, a incorporação das bicicletas no Programa de Mobilidade Verde não apenas atende às demandas ambientais e sociais, mas também apresenta benefícios econômicos tangíveis. A produção e uso de bicicletas podem gerar empregos locais, promover a indústria nacional e reduzir os custos associados ao transporte motorizado tanto coletivo quanto individual, contribuindo para a eficiência econômica. Além disso, é importante destacar ainda que, no cenário globalizado em que vivemos, as bicicletas emergem como uma poderosa ferramenta não apenas para a mobilidade sustentável, mas também como um meio para impulsionar a inovação e a autonomia diante do mercado internacional.

A promoção do uso de bicicletas não apenas impulsiona a indústria, mas também cria um ambiente propício para a inovação. Ao apoiar pesquisas e desenvolvimento nesta área, o Brasil pode conquistar patentes e registros, garantindo sua participação ativa no cenário internacional de inovação e tecnologia.

Assim, a sugestão de alteração na referida medida provisória é de estimular o processo produtivo básico – PPB, de acordo com as portarias e normativas já existentes (Processo Produtivo Básico estabelecidos pela Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020 ^[1] e da Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011 ^[2], respectivamente) a fim



de que o imposto a ser aplicado seja progressivamente aplicado conforme as especificações e alcance do processo de cada ente participante do processo da indústria da bicicleta. Importante ressaltar ainda que, os processos produtivos básicos diferem para as bicicletas com câmbio, sem câmbio e bicicletas elétricas.

Sobre a pesquisa e inovação que é promovida pela referida medida provisória, proporcionará com a integração do setor, benefícios fiscais e incentivos para bicicletas e bicicletas elétricas. Ao fomentar a inovação na indústria com incentivo à pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias mais eficientes, resultará na promoção de bicicletas cada vez mais eficazes, seguras e adaptadas às necessidades do transporte moderno. Assim, a promoção de tecnologias para o setor de bicicletas é de uma importância, uma vez que o Brasil é polo de desenvolvimento industrial, porém com pouco desenvolvimento tecnológico.

Em resumo, a inclusão das bicicletas e bicicletas elétricas no Programa de Mobilidade Verde não apenas representa um compromisso com a sustentabilidade ambiental e social por parte do Governo, mas também é uma estratégia econômica inteligente. Ao criar um ambiente favorável para a adoção e produção de bicicletas, estamos construindo um futuro mais equitativo, saudável e economicamente acessível.

Dessa forma, contamos com apoio dos nobres pares para aprovação desta emenda.

[1] https://antigo.mctic.gov.br/mctic/opencms/legislacao/portarias_interministeriais/Portaria_Interministerial_SEPEC_ME_SEXEC_MCTI_n_35_de_16072020.html#:~:text=Seu%20Nome%3A-,Portaria%20Interministerial%20SEPEC%2FME%2FSEXEC%2FMCTI,n%C2%BA%2035%2C%20de%2016.07.2020&text=Alterar%20os%20Processos%20Produtivos%20B%C3%A1sicos,na%20Zona%20Franca%20de%20Manaus.



[2] [https://antigo.mctic.gov.br/mctic/opencms/legislacao/portarias_interministeriais/migracao/Portaria Interministerial MDICMCT n 139 de 15062011.html](https://antigo.mctic.gov.br/mctic/opencms/legislacao/portarias_interministeriais/migracao/Portaria_Interministerial_MDICMCT_n_139_de_15062011.html)

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.

Deputado Newton Cardoso Jr
(MDB - MG)
Deputado Federal



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249170525400>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Newton Cardoso Jr





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se, antes do Capítulo IV da Medida Provisória, a seguinte Seção Única:

“Seção Única

Da tributação para veículos de propulsão humana

Art. 11-1. Fica estabelecido regime especial de incentivo à mobilidade verde, com foco na produção e no uso de bicicletas com e sem câmbio e bicicletas elétricas visando a redução gradativa do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para as empresas que atendam ao Processo Produtivo Básico (PPB).

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

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

§ 3º A produção de bicicletas com e sem câmbio, e bicicletas elétricas, no âmbito do Programa de Mobilidade Verde, seguirá as diretrizes estabelecidas pelo Processo Produtivo Básico (PPB), conforme determinado na Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020 e Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011, respectivamente.

Art. 11-2. Fica estabelecido um regime especial de incentivo à mobilidade verde, com foco na produção e no uso de bicicletas com e sem câmbio e bicicletas elétricas, visando a redução gradativa do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para as empresas que atendam ao Processo Produtivo Básico (PPB).



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

Art. 11-3. Fica estabelecida a redução progressiva no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), podendo somar 100% se cumpridas todas as etapas, para bicicletas equipadas com câmbio, de acordo com a execução de cada etapa estabelecida no Processo Produtivo Básico (PPB), conforme segue:

I – Fabricação do Garfo, Guidão e Aros das Rodas: A redução do IPI será aplicada na fase de fabricação do garfo, guidão e aros das rodas da bicicleta, correspondendo a 12% do valor total do imposto.

II – Soldagem Total do Quadro: Será concedida uma redução de 12% no IPI na etapa de soldagem total do quadro da bicicleta.

III – Pintura Completa do Quadro e Garfo: A aplicação da redução de 12% no IPI ocorrerá durante a fase de pintura completa do quadro e garfo da bicicleta.

IV – Montagem Completa das Rodas: A redução de 12% no IPI será concedida na etapa de montagem completa das rodas, a partir de suas partes e peças.

V – Centragem das Rodas: A fase de centragem das rodas da bicicleta será contemplada com uma redução de 12% no valor total do IPI.

VI – Montagem Final do Produto: A última etapa do processo produtivo, a montagem final do produto, terá uma redução de 40% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI).

Art. 11-4. Fica estabelecida a redução de 100% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para bicicletas sem câmbio, de acordo com a execução integral de todas as etapas estabelecida no Processo Produtivo Básico (PPB), conforme segue:

I – fabricação dos componentes abaixo relacionados: a) selim; b) pedal; c) pedivela; d) raio, quando aplicável; e) maçaneta do freio, quando aplicável; f) para-lama com haste, quando aplicável; g) pneu; h) câmara de ar, quando aplicável; i) roda lateral, quando aplicável; e j) niple, quando aplicável.

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

III – soldagem total do quadro;



- IV – pintura completa do quadro e garfo;
- V – montagem completa das rodas, a partir de suas partes e peças;
- VI – centragem das rodas; e
- VII – montagem final do produto.

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

Art. 11-5. Fica estabelecida a redução de 70% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para bicicletas elétricas de acordo com a execução de todas as etapas estabelecida no Processo Produtivo Básico (PPB), conforme segue:

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

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

II – soldagem final no chassi de, no mínimo, 4 (quatro) das partes definidas a seguir: a) tubo de direção; b) suporte do motor; c) caixa e/ou suporte de bateria; d) suporte do selim; e) suporte dos amortecedores; f) suporte do garfo traseiro; g) suporte dianteiro e/ou traseiro dos estribos; h) tubo estrutural superior; e i) tubo estrutural inferior.

III – pintura do chassi.

IV – montagem: a) montagem do motor elétrico a partir de partes e peças; e b) montagem completa do produto final.

§ 1º O disposto nos incisos II e III do art. 15 ficará dispensado até o limite de produção de 20.000 (vinte mil) unidades de chassis soldados e pintados, no ano calendário, de quaisquer modelos, a critério das empresas.



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

Art. 11-6. O Programa de Mobilidade Verde incentivará a pesquisa, desenvolvimento e inovação relacionados à produção de bicicletas com e sem câmbio e bicicletas elétricas com processos industriais nacionais.

Art. 11-7. As disposições contidas nesta emenda aplicam-se tanto às bicicletas com câmbio, quanto às bicicletas sem câmbio e às bicicletas elétricas, observando-se as normativas vigentes do Processo Produtivo Básico estabelecidos pela Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020. e da Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011.

Parágrafo único. A alteração, revogação ou substituição das Portarias Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020 e da Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011 que disciplina a aplicação desta lei não prejudicará a vigência e a eficácia desta lei, a menos que expressamente disposto em legislação específica. [NR]”

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão de bicicletas e bicicletas elétricas no Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER representa uma medida essencial para fomentar a diversidade de meios de transporte sustentáveis, promovendo não apenas a mobilidade urbana, mas também alinhando-se aos princípios de descarbonização e sustentabilidade ambiental. Além disso, essa nova redação proposta visa integrar o PPB das bicicletas no Programa de Mobilidade Verde, promovendo benefícios fiscais para os veículos sustentáveis e incentivando a produção nacional no contexto da mobilidade sustentável.

A relevância deste acréscimo à medida provisória reside na compreensão de que as bicicletas e bicicletas elétricas, por serem veículos de propulsão humana, representam uma alternativa ambientalmente e socialmente inclusiva e economicamente eficiente, contribuindo para a transição energética.



A promoção das bicicletas como meio de transporte alinha-se perfeitamente aos objetivos da transição energética. Ao adotar as bicicletas como uma opção viável e acessível, incentivamos uma forma de deslocamento que não depende de combustíveis fósseis, reduzindo significativamente a pegada de carbono e contribuindo para a mitigação das mudanças climáticas.

Importante ressaltar ainda que as bicicletas são veículos de baixo impacto ambiental, com emissões de gases de efeito estufa praticamente nulas durante seu uso. Além disso, promovem a redução da poluição do ar, a diminuição do tráfego rodoviário e a melhoria da qualidade de vida nas áreas urbanas. Adicionalmente, ao tornar as bicicletas mais acessíveis e incentivadas, proporcionamos uma solução de mobilidade mais inclusiva, contribuindo para a equidade social e a redução das disparidades de acesso aos meios de transporte.

No quesito de acessibilidade econômica, a incorporação das bicicletas no Programa de Mobilidade Verde não apenas atende às demandas ambientais e sociais, mas também apresenta benefícios econômicos tangíveis. A produção e uso de bicicletas podem gerar empregos locais, promover a indústria nacional e reduzir os custos associados ao transporte motorizado tanto coletivo quanto individual, contribuindo para a eficiência econômica. Além disso, é importante destacar ainda que, no cenário globalizado em que vivemos, as bicicletas emergem como uma poderosa ferramenta não apenas para a mobilidade sustentável, mas também como um meio para impulsionar a inovação e a autonomia diante do mercado internacional.

A promoção do uso de bicicletas não apenas impulsiona a indústria, mas também cria um ambiente propício para a inovação. Ao apoiar pesquisas e desenvolvimento nesta área, o Brasil pode conquistar patentes e registros, garantindo sua participação ativa no cenário internacional de inovação e tecnologia.

Assim, a sugestão de alteração na referida medida provisória é de estimular o processo produtivo básico – PPB, de acordo com as portarias e normativas já existentes (Processo Produtivo Básico estabelecidos pela Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020^[1] e da Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011^[2], respectivamente) a fim de



que o imposto a ser aplicado seja progressivamente aplicado conforme as especificações e alcance do processo de cada ente participante do processo da indústria da bicicleta. Importante ressaltar ainda que, os processos produtivos básicos diferem para as bicicletas com câmbio, sem câmbio e bicicletas elétricas.

Sobre a pesquisa e inovação que é promovida pela referida medida provisória, proporcionará com a integração do setor, benefícios fiscais e incentivos para bicicletas e bicicletas elétricas. Ao fomentar a inovação na indústria com incentivo à pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias mais eficientes, resultará na promoção de bicicletas cada vez mais eficazes, seguras e adaptadas às necessidades do transporte moderno. Assim, a promoção de tecnologias para o setor de bicicletas é de uma importância, uma vez que o Brasil é polo de desenvolvimento industrial, porém com pouco desenvolvimento tecnológico.

Em resumo, a inclusão das bicicletas e bicicletas elétricas no Programa de Mobilidade Verde não apenas representa um compromisso com a sustentabilidade ambiental e social por parte do Governo, mas também é uma estratégia econômica inteligente. Ao criar um ambiente favorável para a adoção e produção de bicicletas, estamos construindo um futuro mais equitativo, saudável e economicamente acessível.

Dessa forma, contamos com apoio dos nobres pares para aprovação desta emenda.

Sala da comissão, XX de fevereiro de 2024.

[1] https://antigo.mctic.gov.br/mctic/opencms/legislacao/portarias_interministeriais/Portaria_Interministerial_SEPEC_ME_SEXEC_MCTI_n_35_de_16072020.html#:~:text=Se%20Nome%3A-,Portaria%20Interministerial%20SEPEC%2FMME%2FSEXEC%2FMCTI,n%C2%BA%2035%2C%20de%2016.07.2020&text=Alterar%20os%20Processos%20Produtivos%20B%C3%A1sicos,na%20Zona%20Franca%20de%20Manaus.



[2] https://antigo.mctic.gov.br/mctic/opencms/legislacao/portarias_interministeriais/migracao/Portaria_Interministerial_MDICMCT_n_139_de_15062011.html

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Darci de Matos
(PSD - SC)
Deputado Federal



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD243866313400>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Darci de Matos





CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Acrescente-se inciso IV ao § 2º do art. 9º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 9º

.....

§ 2º

.....

**IV – dois pontos percentuais quando produzidos na região da
Amazônia Legal.**

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.205, de 2023, institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER. O MOVER sucede o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, que encerrou em 31/10/23 e 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.

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 veículos e de autopeças. A proposta possui como pressupostos princípios de sustentabilidade ambiental, de progresso tecnológico e de cidadania.



A Medida do governo ignora, em seu texto, a importância da Amazônia Legal no contexto da preservação do meio ambiente. Entretanto, a importância da Amazônia Legal para a preservação ambiental é imensa e pode ser destacada por diversos motivos: biodiversidade, regulação climática, ciclo hidrológico, combate às mudanças climáticas e bem-estar humano. Portanto, a preservação da Amazônia Legal é vital não apenas para a proteção da biodiversidade e dos ecossistemas da região, mas também para o bem-estar humano e a estabilidade climática global.

Dessa forma, tendo em vista o compromisso da Medida Provisória nº 1.205, de 2023, com a sustentabilidade ambiental, faz-se necessário que as medidas propostas estabeleçam um diferencial competitivo para a Amazônia Legal, de forma a retribuir e compensar as externalidades positivas geradas por ela.

Nesse sentido, proponho emenda permitindo o Poder Executivo federal definir as alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, com vistas a uma tributação destinada à sustentabilidade da mobilidade e logística do País, de acordo com os atributos dos veículos, considerando a diferenciação de dois pontos percentuais quando produzidos na região da Amazônia Legal.

Por todo o exposto, contamos com o apoio dos nobres pares para que acolham a presente emenda, demonstrando o compromisso do Congresso Nacional com o reconhecimento dos benefícios ambientais gerados pela Amazônia Legal.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.

Senador Mecias de Jesus
(REPUBLICANOS - RR)





CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Dê-se ao inciso II do *caput* do art. 18 da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 18.**

.....

II - origem na região da Amazônia Legal ou diversificação de mercados dos produtos e serviços desenvolvidos ou produzidos no País, com integração às cadeias globais de valor; e

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.205, de 2023, institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER. O MOVER sucede o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, que encerrou em 31/10/23 e 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.

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 veículos e de autopeças. A proposta possui como pressupostos princípios de sustentabilidade ambiental, de progresso tecnológico e de cidadania.

A Medida do governo ignora, em seu texto, a importância da Amazônia Legal no contexto da preservação do meio ambiente. Entretanto, a importância da



Amazônia Legal para a preservação ambiental é imensa e pode ser destacada por diversos motivos: biodiversidade, regulação climática, ciclo hidrológico, combate às mudanças climáticas e bem-estar humano. Portanto, a preservação da Amazônia Legal é vital não apenas para a proteção da biodiversidade e dos ecossistemas da região, mas também para o bem-estar humano e a estabilidade climática global.

Dessa forma, tendo em vista o compromisso da Medida Provisória nº 1.205, de 2023, com a sustentabilidade ambiental, faz-se necessário que as medidas propostas estabeleçam um diferencial competitivo para a Amazônia Legal, de forma a retribuir e compensar as externalidades positivas geradas por ela.

Nesse sentido, proponho emenda determinando que o crédito financeiro de que trata o art. 16 da MP poderá ser acrescido cumulativamente pelo indicador da origem na região da Amazônia Legal, conforme previsto em ato do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

Por todo o exposto, contamos com o apoio dos nobres pares para que acolham a presente emenda, demonstrando o compromisso do Congresso Nacional com o reconhecimento dos benefícios ambientais gerados pela Amazônia Legal.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.

Senador Mecias de Jesus
(REPUBLICANOS - RR)





CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Acrescente-se inciso IV ao § 2º do art. 9º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 9º

.....

§ 2º

.....

IV – dois pontos percentuais quando produzidos em Áreas de Livre Comércio.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.205, de 2023, institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER. O MOVER sucede o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, que encerrou em 31/10/23 e 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.

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 veículos e de autopeças. A proposta possui como pressupostos princípios de sustentabilidade ambiental, de progresso tecnológico e de cidadania.



A Medida do governo ignora, em seu texto, a importância das Áreas de Livre Comércio (ALCs) no contexto do desenvolvimento tecnológico, da competitividade global e da integração nas cadeias globais de valor e na cidadania.

As ALCs foram criadas para promover o desenvolvimento das cidades de fronteiras internacionais localizadas na Amazônia Ocidental e em Macapá e Santana, com o intuito de integrá-las ao restante do País, oferecendo benefícios fiscais semelhantes aos da Zona Franca de Manaus no aspecto comercial, como incentivos do Imposto sobre Produtos Industrializados e do ICMS.

Os objetivos principais das ALCs são a melhoria na fiscalização de entrada e saída de mercadorias, o fortalecimento do setor comercial, a abertura de novas empresas e a geração de empregos.

Ressalte-se que as ALCs desempenham um papel significativo no desenvolvimento tecnológico por várias razões: facilitação do comércio de tecnologia, estímulo à competição, acesso a recursos e *expertise* internacionais, transferência de tecnologia, incentivo ao investimento em pesquisa e desenvolvimento e desenvolvimento de *clusters* tecnológicos.

As ALCs assumem um papel crucial na promoção da competitividade global ao reduzir barreiras comerciais, aumentar a eficiência, estimular a inovação, facilitar o acesso a mercados externos, atrair investimentos estrangeiros e promover o desenvolvimento de cadeias de suprimentos globais.

Por fim, as ALCs exercem um papel fundamental na integração nas cadeias globais de valor, proporcionando um ambiente propício para a especialização produtiva, o acesso a insumos e tecnologias estrangeiras, a inovação, o desenvolvimento de parcerias estratégicas e o crescimento econômico e criação de empregos com a geração de renda do trabalho, o que promove a real cidadania.

Dessa forma, tendo em vista o compromisso da Medida Provisória nº 1.205, de 2023, com a sustentabilidade industrial e tecnológica para a mobilidade e logística, faz-se necessário que as medidas propostas estabeleçam um diferencial competitivo para as Áreas de Livre Comércio, de forma a retribuir e compensar as externalidades positivas geradas por ela.



Nesse sentido, proponho emenda permitindo o Poder Executivo federal definir as alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, com vistas a uma tributação destinada à sustentabilidade da mobilidade e logística do País, de acordo com os atributos dos veículos, considerando a diferenciação de dois pontos percentuais quando produzidos em Áreas de Livre Comércio.

Por todo o exposto, contamos com o apoio dos nobres pares para que acolham a presente emenda, demonstrando o compromisso do Congresso Nacional com o reconhecimento dos benefícios sociais e econômicos gerados pelas Áreas de Livre Comércio.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.

Senador Mecias de Jesus
(REPUBLICANOS - RR)





CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Acrescente-se alínea “d” ao inciso III do *caput* do art. 18 da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 18.**
.....
III –
.....
d) bens em Áreas de Livre Comércio.
.....”

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.205, de 2023, institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER. O MOVER sucede o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, que encerrou em 31/10/23 e 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.

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 veículos e de autopeças. A proposta possui como pressupostos princípios de sustentabilidade ambiental, de progresso tecnológico e de cidadania.



A Medida do governo ignora, em seu texto, a importância das Áreas de Livre Comércio (ALCs) no contexto do desenvolvimento tecnológico, da competitividade global e da integração nas cadeias globais de valor e na cidadania.

As ALCs foram criadas para promover o desenvolvimento das cidades de fronteiras internacionais localizadas na Amazônia Ocidental e em Macapá e Santana, com o intuito de integrá-las ao restante do País, oferecendo benefícios fiscais semelhantes aos da Zona Franca de Manaus no aspecto comercial, como incentivos do Imposto sobre Produtos Industrializados e do ICMS.

Os objetivos principais das ALCs são a melhoria na fiscalização de entrada e saída de mercadorias, o fortalecimento do setor comercial, a abertura de novas empresas e a geração de empregos.

Ressalte-se que as ALCs desempenham um papel significativo no desenvolvimento tecnológico por várias razões: facilitação do comércio de tecnologia, estímulo à competição, acesso a recursos e *expertise* internacionais, transferência de tecnologia, incentivo ao investimento em pesquisa e desenvolvimento e desenvolvimento de *clusters* tecnológicos.

As ALCs assumem um papel crucial na promoção da competitividade global ao reduzir barreiras comerciais, aumentar a eficiência, estimular a inovação, facilitar o acesso a mercados externos, atrair investimentos estrangeiros e promover o desenvolvimento de cadeias de suprimentos globais.

Por fim, as ALCs exercem um papel fundamental na integração nas cadeias globais de valor, proporcionando um ambiente propício para a especialização produtiva, o acesso a insumos e tecnologias estrangeiras, a inovação, o desenvolvimento de parcerias estratégicas e o crescimento econômico e criação de empregos com a geração de renda do trabalho, o que promove a real cidadania.

Dessa forma, tendo em vista o compromisso da Medida Provisória nº 1.205, de 2023, com a sustentabilidade industrial e tecnológica para a mobilidade e logística, faz-se necessário que as medidas propostas estabeleçam um diferencial competitivo para as Áreas de Livre Comércio, de forma a retribuir e compensar as externalidades positivas geradas por ela.



Nesse sentido, proponho emenda determinando que o crédito financeiro de que trata o art. 16 da MP poderá ser acrescido cumulativamente pelo indicador de produção nas Áreas de Livre Comércio, conforme previsto em ato do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

Por todo o exposto, contamos com o apoio dos nobres pares para que acolham a presente emenda, demonstrando o compromisso do Congresso Nacional com o reconhecimento dos benefícios sociais e econômicos gerados pelas Áreas de Livre Comércio.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.

Senador Mecias de Jesus
(REPUBLICANOS - RR)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Fernando Farias

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se ao § 5º do art. 9º da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 9º**

.....

§ 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 em relação aos veículos convencionais, de classe e categoria similares, equipados com esse mesmo tipo de motor, nos termos do disposto no regulamento, com os seguintes diferenciais:

I - no mínimo quatro pontos percentuais os veículos híbridos equipados com motor que utilize exclusivamente etanol; e

II - até dois pontos percentuais os veículos híbridos equipados com motor que utilize, alternativa ou simultaneamente, gasolina e etanol (*flexible fuel engine*).

.....”

JUSTIFICAÇÃO

O Programa Mover, instituído pela MPV nº 1.205, de 2023, corretamente prevê, em seu art. 9º, § 5º, um diferencial de alíquota do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) em favor dos veículos híbridos, assim entendidos aqueles que apresentam um motor eletrificado associado a um motor a combustão. Trata-se de incentivo tributário para que as montadoras aumentem a oferta desse tipo de veículo, que produz menos emissões de gases de efeito



estufa (GEE), em razão dos trechos em que se locomove utilizando apenas o motor eletrificado.

Ocorre que esse dispositivo merece aperfeiçoamento, pois trata da mesma forma os veículos híbridos equipados com motor que utiliza exclusivamente etanol com aqueles dotados de motor *flex*. Infelizmente, no Brasil, o motor *flex* (que equipa a 95% da frota) é usualmente abastecido com gasolina, como mostram os dados de consumo da Agência Nacional do Petróleo e dos Biocombustíveis (ANP). Em 2023, foram consumidos 46 milhões de metros cúbicos de Gasolina C, contra 16 milhões de metros cúbicos de Etanol Hidratado Combustível (EHC).

Considerando que a emissão de GEE do etanol é inferior à da gasolina, é fundamental que o incentivo tributário com viés ambiental reflita essa diferença.

Ciente do impacto ambiental positivo da emenda ora proposta, contamos com o apoio dos nobres Pares para sua aprovação.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.

Senador Fernando Farias
(MDB - AL)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Fernando Farias

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se § 7º ao art. 29 da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 29.**

.....

§ 7º Entre os programas e projetos prioritários de desenvolvimento industrial, científico e tecnológico de que trata o caput, deverão constar, obrigatoriamente, o financiamento de pesquisas com vistas ao desenvolvimento de:

I – veículos movidos exclusivamente a biocombustíveis ou a fontes alternativas de propulsão, inclusive as hibridizações entre motores a etanol e elétrico;

II – células de combustível a etanol;

III – utilização dos biocombustíveis em aeronaves e embarcações.”

JUSTIFICAÇÃO

A MPV nº 1.205, de 2023, cria importantes fontes de recursos para a Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PD&I) no setor automotivo. Ocorre, entretanto, que esses recursos deveriam ser focalizados naquilo que é mais essencial para a sustentabilidade da indústria automotiva e dos biocombustíveis a longo prazo, qual seja, prepará-la para um futuro mais limpo sem a utilização de petróleo e demais combustíveis fósseis.

Nesse sentido, propomos a focalização dos recursos do Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico em três áreas temáticas:



(a) veículos que dispensem o uso de gasolina e diesel, em particular os híbridos de etanol e eletricidade; (b) desenvolvimento de células de combustível a etanol, que podem permitir uma rota tecnológica interessante para os caminhões e veículos pesados, para os quais a eletrificação completa pode não ser viável tecnologicamente; e (c) a pesquisa para utilização dos biocombustíveis em aplicações que vão além daquela sobre rodas, particularmente em embarcações e aeronaves.

De fato, embora importantes, esses recursos não são infinitos, e não deveriam ser utilizados em pesquisas irrelevantes para o setor automotivo e dos biocombustíveis. Nesse sentido, ao impor, em lei, destinos obrigatórios para a utilização desses recursos, evita-se sua completa captura para utilizações estranhas ao setor.

São esses os motivos que nos levam a apresentar tal emenda, e que esperamos possam sensibilizar os demais Congressistas para sua aprovação.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.

Senador Fernando Farias
(MDB - AL)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se art. 5º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 5º-1.** Em se tratando de importação por encomenda ou por conta e ordem, na qual os veículos são repassados na totalidade para o encomendante ou o adquirente, conforme a modalidade, e este se configure como o real destinatário, será utilizado o ato de registro dos compromissos de que trata o § 2º do art. 2º do encomendante ou do adquirente, conforme o caso.

Parágrafo único. A importadora por encomenda ou por conta e ordem deverá incluir na declaração de importação, o número do Ato de registro dos compromissos da encomendante ou adquirente, conforme definido em contrato, que será anexado no Portal Único de Comércio Exterior, previamente à importação, conforme legislação da Secretaria da Receita Federal.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A MP 1.205/2024, institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – MOVER, que sucede o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, previsto na Lei nº 13.755, de 2018.

A norma estabelece os requisitos obrigatórios para comercialização de veículos novos produzidos no Brasil e para a importação de veículos novos, além de tratar sobre novo regime de incentivos, que contempla as atividades de pesquisa e desenvolvimento e o regime de autopeças não produzidas, e disciplinar



as disposições do Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT).

A justificativa apresentada para a edição da MP é o objetivo de desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, entre outros objetivos voltados à sustentabilidade do ecossistema automotivo.

Ocorre, porém, que a proposta enviada pelo Poder Executivo fere precisamente o objetivo da competitividade da indústria automotiva ao restringir sobremaneira as possibilidades de importação de veículos e autopeças no país, desconsiderando a importação indireta, uma das modalidades mais recorrentemente utilizadas pela indústria para a nacionalização de veículos completos, semi fabricados e de suas partes e peças.

A Lei 13.755/2018 expressamente autorizava, em seu art. 21, a importação indireta nas operações do setor automotivo. Porém, a MP revogou o dispositivo que tratava deste regime no Rota 2030.

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.

A importação indireta é uma modalidade de importação na qual uma empresa especializada em operações de comércio exterior executa as operações necessárias para nacionalização de um determinado bem. No caso, da importação por conta e ordem, a empresa importadora realiza o procedimento em nome da contratante, na operação por encomenda, a importadora realiza em seu nome.

No contexto da produção globalizada, dificilmente há produção de 100% das autopeças, partes e componentes utilizados no processo industrial pelo setor automotivo. Neste contexto, a importação por conta e ordem e por



encomenda se revelam indispensáveis para simplificar e agilizar a nacionalização destes insumos.

Além disso, a importação indireta colabora para manter a adequação dos níveis de estoques das autopeças, partes e componentes, tanto para os que serão utilizados na produção, quanto para aqueles que serão destinados à manutenção dos veículos produzidos.

Assim, considerando importância desta modalidade de importação para assegurar a continuidade das operações de diversas fabricantes de veículos no país, a presente alteração busca reintroduzir a possibilidade de importações de veículos e autopeças intermediadas por terceiros, ciente que tal alteração não implica na majoração da renúncia fiscal decorrente do benefício, posto que apenas não abrange a extensão ou efeitos dos benefícios existentes ao setor.

Por esse motivo, imperiosa a necessidade de inclusão da modalidade de importação indireta no âmbito do Programa Mover com o objetivo de manter as práticas de importação já consolidadas no setor e preservar o abastecimento de veículos e autopeças no país.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.

Deputado Capitão Alberto Neto
(PL - AM)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se nova redação aos incisos I e II do *caput* do art. 13; e acrescentem-se §§ 6º e 7º ao art. 26 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 13.

I - produzam, no País, ou importem 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

.....”

“Art. 26.

.....

§ 6º A importação das partes, peças, componentes, conjuntos e subconjuntos, acabados e semiacabados, e pneumáticos mencionados no *caput*, de origem estrangeira, serão desembaraçados com suspensão do IPI quando importados diretamente, por encomenda ou por conta e ordem do estabelecimento industrial.

§ 7º A suspensão do IPI, estabelecida no § 7º, alcança a saída do bem importado da importadora, com destino ao estabelecimento do industrial encomendante da importação, ou, que o importou por sua conta e ordem.”



* C D 2 4 3 7 3 6 5 5 6 9 0 0 *

JUSTIFICAÇÃO

A MP 1.205/2024, institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – MOVER, que sucede o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, previsto na Lei nº 13.755, de 2018.

A norma estabelece os requisitos obrigatórios para comercialização de veículos novos produzidos no Brasil e para a importação de veículos novos, além de tratar sobre novo regime de incentivos, que contempla as atividades de pesquisa e desenvolvimento e o regime de autopeças não produzidas, e disciplinar as disposições do Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT).

A justificativa apresentada para a edição da MP é o objetivo de desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, entre outros objetivos voltados à sustentabilidade do ecossistema automotivo.

Em linha com a fundamentação da Medida Provisória, a alteração proposta visa a ampliação da cadeia produtiva do setor automotivo brasileira, permitindo que empresas que atuam no seguimento pela importação de autopeças possam ser incentivadas a efetuarem pesquisa e desenvolvimento.

No atual cenário, a importação de veículos e autopeças já é uma realidade no setor automotivo, visto que parte da tecnologia necessária para produção de determinados equipamentos não são disponíveis no país. Nesse sentido, a prática da importação é uma realidade no setor, mas ela se dá dissociada do compromisso com o desenvolvimento do know-how do mercado interno.

A emenda propõe, portanto, a possibilidade de habilitação de empresas importadoras ao regime de incentivos à realização de atividade de pesquisa e desenvolvimento e de produção tecnológica. Nesse sentido, as importações de veículos e peças poderão ser incentivadas, mas contarão com a exigência de que se instale e operacionalize um centro de custo de pesquisa e desenvolvimento, gerando o intercâmbio de conhecimento entre o mercado estrangeiro e o interno.



No âmbito da importação de autopeças, também convém observar que a proposta enviada pelo Poder Executivo indevidamente restringiu sobremaneira as possibilidades de importação de veículos e autopeças no país, desconsiderando a importação indireta, uma das modalidades mais recorrentemente utilizadas pela indústria para a nacionalização de veículos completos, sem fabricados e de suas partes e peças.

A Lei 13.755/2018 instituiu um conjunto de incentivos e benefícios fiscais cujo usufruto está condicionado ao atingimento de metas de pesquisa e desenvolvimento, rotulagem e de fabricação de produtos que sejam menos agressivos do ponto de vista ambiental. O programa se fundamenta no Acordo sobre a Política Automotiva Comum entre a Argentina e o Brasil nº 14, internalizado na legislação brasileira pelo Decreto 60/1991, que hoje encontra-se no seu 44º aditivo.

A MP limitou o usufruto dos benefícios aos fabricantes dos produtos automotivos abrangidos pelo Acordo sobre a Política Automotiva Comum entre a Argentina e o Brasil nº 14, mas, desde que atendidos os demais requisitos estabelecidos, os importadores destes produtos deveriam ter a mesma possibilidade, o que permitiria agregação de tecnologia e opções para evitar o desabastecimento.

A alteração do inciso I, art. 13, permitirá que os importadores sejam incluídos nas possibilidades do Programa Mover.

Nesse passo, destaca-se o Regime de Importação de Autopeças Não Produzidas que tem como objetivo permitir que a indústria automotiva nacional, que é globalizada, possa adquirir autopeças, componentes, conjuntos e pneumáticos com isenção do Imposto de Importação. Com esse objetivo, os dispositivos mencionados preveem uma lista de produtos com o objetivo de assegurar o ingresso destas peças com aproveitamento de benefício fiscal.

No contexto da produção globalizada, dificilmente há produção de 100% das autopeças, partes e componentes utilizados no processo industrial pelo setor automotivo. Neste contexto, a importação por conta e ordem e por



encomenda se revelam indispensáveis para simplificar e agilizar a nacionalização destes insumos.

Além disso, a importação indireta colabora para manter a adequação dos níveis de estoques das autopeças, partes e componentes, tanto para os que serão utilizados na produção, quanto para aqueles que serão destinados à manutenção dos veículos produzidos.

Para resguardar o equilíbrio no usufruto dos benefícios a Lei nº 13.755/2018, alterou a redação do § 1º do art. 5º da Lei nº 9.826/1999, para que os componentes, chassis, carroçarias, acessórios, partes e peças não produzidas possam ser desembaraçadas com suspensão do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), quando importados por encomenda ou por conta e ordem de estabelecimento industrial, e sejam destinados na montagem dos produtos automotivos.

Por esta razão, propomos a inclusão do § 7º no art. 26 da MP, de maneira que a cadeia produtiva continue usufruindo, de forma ampla, dos incentivos e benefícios instituídos, especialmente da suspensão do IPI na importação destas autopeças e componentes.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.

Deputado Capitão Alberto Neto
(PL - AM)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se aos arts. 26 e 27 da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 26.** 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.

§ 1º (Suprimir)

§ 2º (Suprimir)

§ 3º (Suprimir)

§ 4º (Suprimir)

§ 5º (Suprimir)”

“**Art. 27.** Será concedido tratamento tributário favorecido no âmbito do imposto de importação para os produtos a que se refere o art. 26 desta Lei quando destinados à industrialização de produtos automotivos.

I – (Suprimir)

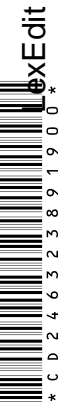
II – (Suprimir)

III – (Suprimir)

IV – (Suprimir)

§ 1º O beneficiário do regime tributário poderá realizar a importação diretamente ou por intermédio de pessoa jurídica importadora, por sua conta e ordem e por encomenda.

§ 2º O Poder Executivo federal relacionará os bens objeto do benefício a que se refere o caput deste artigo por classificação fiscal na Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM).”



* CD 2 4 6 3 2 3 8 9 1 9 0 0 *

JUSTIFICAÇÃO

A MP 1.205/2024, institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – MOVER, que sucede o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, previsto na Lei nº 13.755, de 2018.

A norma estabelece os requisitos obrigatórios para comercialização de veículos novos produzidos no Brasil e para a importação de veículos novos, além de tratar sobre novo regime de incentivos, que contempla as atividades de pesquisa e desenvolvimento e o regime de autopeças não produzidas, e disciplinar as disposições do Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT).

A justificativa apresentada para a edição da MP é o objetivo de desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, entre outros objetivos voltados à sustentabilidade do ecossistema automotivo.

Ocorre, porém, que a proposta enviada pelo Poder Executivo fere precisamente o objetivo da competitividade da indústria automotiva ao restringir sobremaneira as possibilidades de importação de veículos e autopeças no país, desconsiderando a importação indireta, uma das modalidades mais recorrentemente utilizadas pela indústria para a nacionalização de veículos completos, semi fabricados e de suas partes e peças.

A Lei 13.755/2018 instituiu um conjunto de incentivos e benefícios fiscais cujo usufruto está condicionado ao atingimento de metas de pesquisa e desenvolvimento, rotulagem e de fabricação de produtos que sejam menos agressivos do ponto de vista ambiental. O programa se fundamenta no Acordo sobre a Política Automotiva Comum entre a Argentina e o Brasil nº 14, internalizado na legislação brasileira pelo Decreto 60/1991, que hoje encontra-se no seu 44º aditivo.

Nesse passo, destaca-se o Regime de Importação de Autopeças Não Produzidas que tem como objetivo permitir que a indústria automotiva nacional, que é globalizada, possa adquirir autopeças, componentes, conjuntos e pneumáticos com benefício do Imposto de Importação. Com esse objetivo, os



dispositivos mencionados preveem uma lista de produtos com o objetivo de assegurar o ingresso destas peças com aproveitamento de benefício fiscal.

Porém, a MP revogou o dispositivo que tratava deste regime no Rota 2030 e o reintroduziu no Programa Mover de forma completamente distinta e restritiva. A medida revogou o art. 21, §1º que previa a possibilidade de beneficiários do regime tributário realizarem a importação indiretamente, por conta e ordem.

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.

A importação por conta e ordem é uma modalidade de importação indireta na qual uma empresa especializada em operações de comércio exterior executa em nome do adquirente as operações necessárias para nacionalização de um determinado bem.

No contexto da produção globalizada, dificilmente há produção de 100% das autopeças, partes e componentes utilizados no processo industrial pelo setor automotivo. Neste contexto, a importação por conta e ordem e por encomenda se revelam indispensáveis para simplificar e agilizar a nacionalização destes insumos.

Além disso, a importação indireta colabora para manter a adequação dos níveis de estoques das autopeças, partes e componentes, tanto para os que serão utilizados na produção, quanto para aqueles que serão destinados à manutenção dos veículos produzidos.

Assim, considerando importância desta modalidade de importação para assegurar a continuidade das operações de diversas fabricantes de veículos no país, a presente alteração busca reintroduzir a possibilidade de importações de veículos e autopeças intermediadas por terceiros, ciente que tal alteração não



implica na majoração da renúncia fiscal decorrente do benefício, posto que apenas não abrange a extensão ou efeitos dos benefícios existentes ao setor.

Por esse motivo, imperiosa a necessidade de inclusão da modalidade de importação indireta no âmbito do Programa Mover com o objetivo de manter as práticas de importação já consolidadas no setor e preservar o abastecimento de veículos e autopeças no país.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.

Deputado Capitão Alberto Neto
(PL - AM)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se art. 26-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 26-1.** O beneficiário do regime poderá realizar a importação diretamente ou por sua conta e ordem ou por encomenda, por intermédio de pessoa jurídica importadora, ficando as obrigações decorrentes dos arts 27 e 28 a serem cumpridas pelo adquirente ou encomendante, conforme a modalidade contratada.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A MP 1.205/2024, institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – MOVER, que sucede o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, previsto na Lei nº 13.755, de 2018.

A norma estabelece os requisitos obrigatórios para comercialização de veículos novos produzidos no Brasil e para a importação de veículos novos, além de tratar sobre novo regime de incentivos, que contempla as atividades de pesquisa e desenvolvimento e o regime de autopeças não produzidas, e disciplinar as disposições do Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT).

A justificativa apresentada para a edição da MP é o objetivo de desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias



* C D 2 4 6 9 3 4 6 3 0 5 0 0 *

globais de valor, entre outros objetivos voltados à sustentabilidade do ecossistema automotivo.

Ocorre, porém, que a proposta enviada pelo Poder Executivo fere precisamente o objetivo da competitividade da indústria automotiva ao restringir sobremaneira as possibilidades de importação de veículos e autopeças no país, desconsiderando a importação indireta, uma das modalidades mais recorrentemente utilizadas pela indústria para a nacionalização de veículos completos, semi fabricados e de suas partes e peças.

A Lei 13.755/2018 instituiu um conjunto de incentivos e benefícios fiscais cujo usufruto está condicionado ao atingimento de metas de pesquisa e desenvolvimento, rotulagem e de fabricação de produtos que sejam menos agressivos do ponto de vista ambiental. O programa se fundamenta no Acordo sobre a Política Automotiva Comum entre a Argentina e o Brasil nº 14, internalizado na legislação brasileira pelo Decreto 60/1991, que hoje encontra-se no seu 44º aditivo.

Nesse passo, destaca-se o Regime de Importação de Autopeças Não Produzidas que tem como objetivo permitir que a indústria automotiva nacional, que é globalizada, possa adquirir autopeças, componentes, conjuntos e pneumáticos com benefício do Imposto de Importação. Com esse objetivo, os dispositivos mencionados preveem uma lista de produtos com o objetivo de assegurar o ingresso destas peças com aproveitamento de benefício fiscal.

Porém, a MP revogou o dispositivo que tratava deste regime no Rota 2030 e o reintroduziu no Programa Mover de forma completamente distinta e restritiva. A medida revogou o art. 21, §1º que previa a possibilidade de beneficiários do regime tributário realizarem a importação indiretamente, por conta e ordem.

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.

A importação indireta é uma modalidade de importação na qual uma empresa especializada em operações de comércio exterior executa as operações necessárias para nacionalização de um determinado bem. No caso, da importação por conta e ordem, a empresa importadora realiza o procedimento em nome da contratante, na operação por encomenda, a importadora realiza em seu nome.

No contexto da produção globalizada, dificilmente há produção de 100% das autopeças, partes e componentes utilizados no processo industrial pelo setor automotivo. Neste contexto, a importação por conta e ordem e por encomenda se revelam indispensáveis para simplificar e agilizar a nacionalização destes insumos.

Além disso, a importação indireta colabora para manter a adequação dos níveis de estoques das autopeças, partes e componentes, tanto para os que serão utilizados na produção, quanto para aqueles que serão destinados à manutenção dos veículos produzidos.

Assim, considerando importância desta modalidade de importação para assegurar a continuidade das operações de diversas fabricantes de veículos no país, a presente alteração busca reintroduzir a possibilidade de importações de veículos e autopeças intermediadas por terceiros, ciente que tal alteração não implica na majoração da renúncia fiscal decorrente do benefício, posto que apenas não abrange a extensão ou efeitos dos benefícios existentes ao setor.

Por esse motivo, imperiosa a necessidade de inclusão da modalidade de importação indireta no âmbito do Programa Mover com o objetivo de manter as práticas de importação já consolidadas no setor e preservar o abastecimento de veículos e autopeças no país.



Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.

Deputado Capitão Alberto Neto
(PL - AM)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD246934630500>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alberto Neto





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se nova redação à alínea “a” do inciso I do *caput* do art. 3º e à alínea “a” do inciso II do *caput* do art. 3º; e acrescente-se alínea “c” ao inciso II do *caput* do art. 3º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 3º

I -

a) realizar, no território nacional, as atividades de prestação de serviços de assistência técnica e de organização de rede de distribuição; ou

.....

II -

a) registro de inventário de carbono das plantas de origem dos veículos comercializados no País;

.....

c) documentação técnica de projeto de implementação para plantas ou instalações iniciadas a partir de 2024, dispensada a apresentação de que trata as alíneas “a” e “b” para o disposto neste item.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A MP 1.205/2024, institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – MOVER, que sucede o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, previsto na Lei nº 13.755, de 2018.

A norma estabelece os requisitos obrigatórios para comercialização de veículos novos produzidos no Brasil e para a importação de veículos novos,



além de tratar sobre novo regime de incentivos, que contempla as atividades de pesquisa e desenvolvimento e o regime de autopeças não produzidas, e disciplinar as disposições do Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT).

O artigo 3º trata dos requisitos para que empresa interessada obtenha ato de registro de compromissos que a autorizem a exercerem a comercialização de veículos novos produzidos no País e para importação de veículos.

Ao introduzir a exigência cumulativa de comprovação de autorização para realização de atividades de prestação de serviços de assistência técnica e de organização de rede de distribuição e de utilização de marcas de fabricante, o dispositivo fere frontalmente a livre iniciativa, impondo restrições a participação de uma atividade econômica baseada na autorização dos próprios agentes de mercado.

Nesta direção, ao exigir requisitos de registro de inventário de carbono e da pegada de carbono, o dispositivo restringe o acesso desta habilitação apenas às empresas já instaladas e que já atendem aos requisitos da lei antes mesmo de sua edição, limitando as possibilidades de novos ingressantes neste mercado.

Por esse motivo, imperiosa a necessidade de aprovação desta emenda para afastar as restrições a novos ingressantes e efetivamente assegurar a competitividade no setor automotivo brasileiro.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.

Deputado Capitão Alberto Neto
(PL - AM)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescentem-se § 4º ao art. 4º, § 6º ao art. 26 e art. 26-1; e dê-se nova redação aos §§ 2º e 3º do art. 26 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 4º

.....
§ 4º O disposto neste artigo aplicar-se-á em operações realizadas por pessoa jurídica importadora por conta e ordem ou por encomenda.”

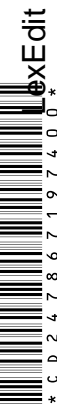
“Art. 26.

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

§ 3º As empresas importadoras, que realizem importação de autopeças não produzidas de forma direta por conta própria, e que não aderirem ao regime mencionado no caput ficam obrigadas ao recolhimento normal do Imposto de Importação do bem.

.....
§ 6º As empresas habilitadas no regime estabelecido no caput poderão realizar a importação indiretamente, por intermédio de uma pessoa jurídica importadora por sua conta e ordem ou por encomenda.”

“Art. 26-1. As empresas habilitadas no regime de autopeças não produzidas poderão contar com incentivos fiscais adicionais à pesquisa, desenvolvimento e inovação, mediante a comprovação da destinação de recursos específicos para projetos nessas áreas, conforme regulamentação do Poder Executivo federal.”



* C D 2 4 7 8 6 7 1 9 7 4 0 0 *

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A MP 1.205/2024, institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – MOVER, que sucede o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, previsto na Lei nº 13.755, de 2018.

A norma estabelece os requisitos obrigatórios para comercialização de veículos novos produzidos no Brasil e para a importação de veículos novos, além de tratar sobre novo regime de incentivos, que contempla as atividades de pesquisa e desenvolvimento e o regime de autopeças não produzidas, e disciplinar as disposições do Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT).

A justificativa apresentada para a edição da MP é o objetivo de desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, entre outros objetivos voltados à sustentabilidade do ecossistema automotivo.

Ocorre, porém, que a proposta enviada pelo Poder Executivo fere precisamente o objetivo da competitividade da indústria automotiva ao restringir sobremaneira as possibilidades de importação de veículos e autopeças no país, desconsiderando a importação indireta, uma das modalidades mais recorrentemente utilizadas pela indústria para a nacionalização de veículos completos, semi fabricados e de suas partes e peças.

A Lei 13.755/2018 instituiu um conjunto de incentivos e benefícios fiscais cujo usufruto está condicionado ao atingimento de metas de pesquisa e desenvolvimento, rotulagem e de fabricação de produtos que sejam menos agressivos do ponto de vista ambiental. O programa se fundamenta no Acordo sobre a Política Automotiva Comum entre a Argentina e o Brasil nº 14, internalizado na legislação brasileira pelo Decreto 60/1991, que hoje encontra-se no seu 44º aditivo.



Nesse passo, destaca-se o Regime de Importação de Autopeças Não Produzidas que tem como objetivo permitir que a indústria automotiva nacional, que é globalizada, possa adquirir autopeças, componentes, conjuntos e pneumáticos com benefício do Imposto de Importação. Com esse objetivo, os dispositivos mencionados preveem uma lista de produtos com o objetivo de assegurar o ingresso destas peças com aproveitamento de benefício fiscal.

Porém, a MP revogou o dispositivo que tratava deste regime no Rota 2030 e o reintroduziu no Programa Mover de forma completamente distinta e restritiva. A medida revogou o art. 21, §1º que previa a possibilidade de beneficiários do regime tributário realizarem a importação indiretamente, por conta e ordem.

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.

A importação por conta e ordem é uma modalidade de importação indireta na qual uma empresa especializada em operações de comércio exterior executa em nome do adquirente as operações necessárias para nacionalização de um determinado bem.

No contexto da produção globalizada, dificilmente há produção de 100% das autopeças, partes e componentes utilizados no processo industrial pelo setor automotivo. Neste contexto, a importação por conta e ordem e por encomenda se revelam indispensáveis para simplificar e agilizar a nacionalização destes insumos.

Além disso, a importação indireta colabora para manter a adequação dos níveis de estoques das autopeças, partes e componentes, tanto para os que serão utilizados na produção, quanto para aqueles que serão destinados à manutenção dos veículos produzidos.



Assim, considerando importância desta modalidade de importação para assegurar a continuidade das operações de diversas fabricantes de veículos no país, a presente alteração busca reintroduzir a possibilidade de importações de veículos e autopeças intermediadas por terceiros, ciente que tal alteração não implica na majoração da renúncia fiscal decorrente do benefício, posto que apenas não abrange a extensão ou efeitos dos benefícios existentes ao setor.

Por esse motivo, imperiosa a necessidade de inclusão da modalidade de importação indireta no âmbito do Programa Mover com o objetivo de manter as práticas de importação já consolidadas no setor e preservar o abastecimento de veículos e autopeças no país.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.

Deputado Capitão Alberto Neto
(PL - AM)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se ao inciso III do § 1º do art. 11 da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 11.

§ 1º

.....

III - realização de etapas fabris em um dos países signatários do Acordo de Complementação n 14 (ACE 14); e

.....”

JUSTIFICAÇÃO

Considerando que a fundamentação legal do Programa “MOVER” é o Acordo de Complementação Econômica firmado entre Brasil e Argentina (ACE n 14) e que há no referido acordo o compromisso mútuo das partes em velar por um comércio bilateral em condições igualitárias, conforme disposto no art. 24 do Capítulo VIII – “Administração do Acordo” do Decreto nº 60, de 15 de março de 1991:

“Neste contexto, o Grupo Mercado Comum Brasil-Argentina velará para que o comércio entre ambos os países se desenvolva em condições equitativas, evitando, entre outras, as práticas de ‘dumping’ e subsídios ”.

Considerando que o compromisso mútuo assinado inicialmente em 1990 é reassumido em praticamente todos os Protocolos Adicionais posteriores, inclusive o 38 PA em vigor (Decreto nº 6.500, de 02 de julho de 2008);



* C D 2 4 9 7 2 5 5 9 9 1 0 0 *
ExEdit

Considerando que o art. 11 do referido programa automotivo engloba tanto veículos leves quanto comerciais leves;

Considerando que o Brasil é o maior produtor de veículos leves mas que, em contrapartida, no tocante à produção de Veículos Comerciais Leves, o Brasil é o principal destino das exportações Argentinas;

Considerando que o volume total exportação em 2021 soma 251.287un (66,3% produção), sendo **167.322 (64,49%) de comerciais leves**, cujas empresas produtoras na Argentina são as mesmas que também possuem produção de veículos leves no Brasil.

A presente emenda busca não apenas garantir tratamento isonômico entre países signatários do referido Acordo de Complementação Econômica mas, e principalmente, reforçar o compromisso, respeito e interesse brasileiro em preservar o mercado automotivo internacional bilateral desenvolvido entre os países signatários.

Assim, é necessário que este comprometimento internacional seja zelado e mantido também no âmbito do MOVER, contado da data de entrada em vigor desta Medida Provisória.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Capitão Alberto Neto
(PL - AM)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se inciso IV ao § 1º do art. 13 da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 13.
.....
§ 1º
.....
IV – apresentar certidão negativa de débitos trabalhistas (NR).
.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda pretende estabelecer a obrigatoriedade de apresentação prévia de certidão negativa de débitos trabalhistas para as empresas que requeiram a habilitação ao Programa Mobilidade Verde e Inovação - Programa MOVER. Ao verdar a habilitação das empresas que compõem o polo passivo em ações trabalhistas em fase de execução, pretende-se coibir possíveis injustiças cometidas aos trabalhadores que, sabidamente, é a parte mais vulnerável da relação trabalhista.

São vários os direitos e garantias elencados na Carta Constitucional de 88 e na legislação infraconstitucional trabalhista, porém, não são raras as vezes que nos deparamos com a ausência de inobservância dos referidos direitos.



* CD 248055023500 *
ExEdit

Dessa forma, tendo em conta os relevantes benefícios que se espera proporcionar aos trabalhadores do setor automotivo, conto com o apoio dos nobres pares pela sua aprovação.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.

Deputado Otto Alencar Filho
(PSD - BA)
Deputado





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se ao *caput* do art. 5º da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 5º** A importação ou comercialização dos veículos, de que trata o art. 2º, sem o ato de registro dos compromissos de que trata o § 2º do art. 2º, por parte do fabricante ou do importador, acarretará multa compensatória de R \$500,00 (quinhentos reais) por veículo.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda propõe a redução da multa compensatória para R \$500,00 por veículo importado, em substituição ao percentual de vinte por cento previsto no texto original do Artigo 5º da MP 1.205/2023.

Principais Pontos Justificativos:

Proporcionalidade das Multas:

A proposta visa alinhar a penalidade prevista no Artigo 5º da MP à lógica de uma proporcionalidade de penalidades, garantindo coerência com as demais multas estabelecidas na MP, especialmente aquelas descritas no Artigo 6º e Artigo 7º. Dessa forma, a multa de R\$500,00 por veículo importado é mais condizente com as práticas vigentes.



Estímulo à Conformidade:

Reduzir o valor da multa pode incentivar os fabricantes e importadores a aderirem mais prontamente aos compromissos de registro, promovendo a conformidade com as disposições da MP, sem, no entanto, impor um ônus excessivo que possa comprometer a competitividade e operação dos fabricantes e importadores.

Adequação ao Contexto Econômico:

Em um contexto econômico variável, a flexibilização do valor da multa para um montante fixo proporciona maior previsibilidade e adaptabilidade aos fabricantes e importadores, considerando diferentes realidades econômicas e volumes de vendas.

A emenda busca, portanto, estabelecer uma penalidade mais justa e proporcional, incentivando a conformidade com a legislação, sem prejudicar de forma desproporcional os fabricantes e importadores.

Contamos com o apoio dos demais parlamentares para a aprovação desta emenda, que contribuirá para aprimorar a efetividade e equidade das penalidades previstas na Medida Provisória.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Senador Giordano
(MDB - SP)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se ao art. 4º da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 4º** Fica dispensada a emissão de ato de registro de compromissos para as importações de veículos realizadas por pessoa física, ou jurídica, sem vínculo com o fabricante, limitadas a 02 (duas) unidades da mesma marca/modelo/versão até no máximo 20 (vinte) unidades por importador pessoa jurídica por ano.

§ 0º-1. A pessoa física ou jurídica importadora deverá informar o importador autorizado da marca, quando houver, sobre a entrada do veículo no País, para realização de recall e de revisões do veículo.

§ 1º (Suprimir)

§ 2º (Suprimir)

§ 3º (Suprimir)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A emenda proposta visa aprimorar o Artigo 4º da Medida Provisória nº 1.205/2023, buscando melhorar as disposições relacionadas à dispensa de registro para importações de veículos realizadas por pessoa física ou jurídica sem vínculo direto com o fabricante.

Em uma economia globalizada, adaptar as normativas é essencial para facilitar o comércio de veículos, mantendo o foco na segurança e qualidade dos produtos importados. A emenda propõe estender a dispensa de registro



a importadores pessoas jurídicas, com limites específicos para evitar excessos prejudiciais ao mercado interno.

Adicionalmente, o parágrafo único fortalece a responsabilidade do importador autorizado da marca em relação a recalls e revisões, garantindo a proteção dos consumidores e a conformidade com padrões de segurança.

A emenda representa um equilíbrio entre facilitar o comércio e proteger os consumidores, promovendo uma legislação alinhada às necessidades do setor automotivo. Além disso, destaca-se a incompatibilidade do texto original com o sistema normativo, evidenciando a delegação inadequada de poderes fiscalizatórios a particulares, em consonância com questionamentos apresentados perante o Supremo Tribunal Federal.

Há também uma correção em relação à solicitação de informações ao fabricante estrangeiro sobre licenciamentos anteriores, atribuindo tal ônus à Receita Federal do Brasil, em conformidade com o artigo 237 da Constituição Federal. Isso evita imposição injusta sobre importadores brasileiros e respeita a presunção de inocência.

Pelas razões expostas, solicitamos aos nobres pares apoio para aprovação desta emenda, que contribuirá significativamente para o aprimoramento do arcabouço normativo aplicável às importações de veículos.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Senador Giordano
(MDB - SP)





CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Suprima-se o inciso I do *caput* do art. 3º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

A emenda apresentada, que propõe a supressão do inciso I do artigo 3º da Medida Provisória nº 1.205/2023, é fundamentada em argumentos que visam não apenas aprimorar a legislação, mas também ampliar a participação de empresas importadoras no Programa MOVER, promovendo benefícios significativos para o setor automotivo brasileiro.

Fomento à Concorrência e Livre Comércio:

A supressão do inciso I propicia a entrada de um maior número de empresas importadoras no programa, fomentando a concorrência e contribuindo para um mercado mais dinâmico e competitivo.

Ampliação da Participação no Programa MOVER:

Ao eliminar requisitos que podem ser restritivos, a emenda possibilita que um espectro mais amplo de empresas importadoras possa aderir ao Programa MOVER, ampliando os benefícios econômicos e ambientais esperados pela Medida Provisória aumentando a arrecadação federal e estadual.



Estímulo à Inovação e Diversidade:

A flexibilização das exigências favorece a entrada de empresas inovadoras e diversificadas no setor, promovendo a introdução de novas tecnologias e modelos no mercado nacional.

Adaptação às Práticas de Mercado:

A supressão alinha a legislação com as práticas já aceitas e regulamentadas em normativas específicas, promovendo uma convergência normativa que facilita a compreensão e aplicação das regras do setor.

Facilitação do Processo de Importação:

A emenda remove barreiras burocráticas que podem desencorajar a participação de empresas, facilitando o ingresso no programa e promovendo uma adesão mais ampla.

Em resumo, a supressão do inciso I busca não apenas otimizar a legislação, mas também criar condições mais favoráveis para que um número maior de empresas importadoras adira ao Programa MOVER. Isso não só impulsionará o setor automotivo, mas também contribuirá para o alcance dos objetivos socioeconômicos e ambientais propostos pela Medida Provisória.

Contamos com o apoio dos nobres pares para a aprovação desta emenda, que visa fortalecer e diversificar a participação no Programa MOVER, promovendo benefícios abrangentes para a economia e o meio ambiente.



Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Senador Giordano
(MDB - SP)



Assinado eletronicamente, por Sen. Giordano

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4815688703>



CONGRESSO NACIONAL

Gabinete Senador Alessandro Vieira

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se nova redação ao § 1º do art. 1º, ao inciso V do § 2º do art. 1º, aos incisos II e III do *caput* do art. 13 e aos incisos II e III do § 1º do art. 13; e acrescentem-se inciso IV ao *caput* do art. 13 e § 1º-1 ao art. 13 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 1º**

.....

§ 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 **veículos à propulsão humana e de suas peças e implementos**, automóveis, de caminhões e de seus implementos rodoviários, de ônibus, de chassis com motor, de máquinas autopropulsadas e de autopeças.

§ 2º

.....

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

.....”

“**Art. 13.**

.....

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;

III – desenvolvam, no País, serviços de pesquisa, desenvolvimento, inovação ou engenharia destinados à cadeia automotiva, com integração às cadeias globais de valor; ou

IV – produzam, no País, veículos à propulsão humana, suas peças e implementos.

§ 1º

.....

II – possuir centro de custo de pesquisa e desenvolvimento;

III – estar em situação regular quanto aos tributos federais; e

§ 1º-1. Na habilitação das empresas previstas no inciso IV do art. 13 desta lei, haverá dispensa dos requisitos previstos nos incisos I e II do § 1º do mesmo artigo, desde que seja apresentado projeto de pesquisa e desenvolvimento.

..... ”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

Desde a segunda metade do século XX, cidades do mundo inteiro convivem com o agravamento dos problemas decorrentes do transporte de pessoas e mercadorias no meio urbano. As políticas de transporte predominantemente adotadas não priorizavam de fato os transportes coletivos e ativos, também denominados não-motorizados, à medida que as políticas urbanas não conseguiram conter o espraiamento das grandes e médias cidades, quando não o provocaram. Estas inversões de prioridade, resultaram em facilidades para o deslocamento das pessoas em veículos motorizados particulares, beneficiando apenas uma parcela da sociedade e aumentando os impactos decorrentes das opções (e falta de opção) nos deslocamentos.



No Brasil, a maioria da população ocupa áreas urbanas, portanto, as externalidades negativas decorrentes destas políticas urbanas e de transporte estão cada dia mais presentes na vida dos brasileiros e brasileiras, afetando a sustentabilidade ambiental, social e econômica das cidades e a mobilidade das pessoas e das cargas. Com raras exceções, as cidades não têm conseguido resolver seus problemas de mobilidade e ainda têm permitido o crescimento dos impactos negativos decorrentes dos deslocamentos de pessoas e bens nos transportes motorizados individuais.

O conceito de mobilidade urbana sustentável - ou mobilidade urbana que contribui para o desenvolvimento sustentável das cidades - passa a ser defendida, então, como instrumento de transformação que está presente no processo de debates que acompanharam a formulação do marco regulatório do setor, a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) - Lei nº 12.586 de 2012.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) apresenta alguns princípios que precisam ser seguidos pelos municípios e todos os entes federativos do Brasil, dentre eles a busca do desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais. Entre as diretrizes da Lei, destaca-se a integração da política de mobilidade com as de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos, assim como a prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado e, por fim, a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade. Nesse contexto de princípios, diretrizes e objetivos da PNMU, o estímulo à cadeia produtiva de veículos à propulsão humana, como a bicicleta, por exemplo, como parte de um conjunto de soluções para a melhoria da mobilidade e da logística urbana nos municípios brasileiros, precisa ser valorizado e promovido.

Assim, a inclusão de veículos à propulsão humana no Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER, em especial em seu capítulo de estímulo à pesquisa e desenvolvimento tecnológico, representa uma medida essencial



para fomentar a diversidade de meios de transporte sustentáveis, promovendo não apenas a mobilidade urbana, mas também alinhando-se aos princípios de descarbonização e sustentabilidade ambiental, indispensáveis em um contexto de perseguição das metas estabelecidas pelo Acordo de Paris e em convergência os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) de cidades e comunidades sustentáveis e ações contra a mudança global do clima.

A partir de estímulos à pesquisa e aprimoramento da cadeia logística de veículos à propulsão humana, suas peças e implementos, conforme previsto nesta emenda, o Estado brasileiro ampliará as possibilidades de mobilidade e logística urbana sustentável no país. Poderá, também, conquistar patentes e registros, garantindo sua participação ativa no cenário internacional de inovação e tecnologia. Ao fomentar a inovação na indústria com incentivo à pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias mais eficientes, resultará na promoção de bicicletas cada vez mais eficazes, seguras e adaptadas às necessidades do transporte moderno. Assim, a promoção de tecnologias para o setor de bicicletas é de extrema importância, uma vez que o Brasil é polo de desenvolvimento industrial, porém com pouco desenvolvimento tecnológico, situação que essa emenda enfrenta.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Senador Alessandro Vieira
(MDB - SE)
Senador





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Lucas Barreto

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescentem-se, onde couber, na Medida Provisória os seguintes artigos:

“**Art.** A Lei nº 9.478, de 06 de agosto de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 68-A.** Qualquer empresa ou consórcio de empresas constituídas sob as leis brasileiras com sede e administração no País poderá obter autorização da ANP para exercer as atividades econômicas da indústria de biocombustíveis, **independentemente do exercício da atividade de distribuição de combustíveis líquidos autorizada pela ANP.**’ (NR)”

“**Art.** A Lei nº 13.576, de 26 de dezembro de 2017, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 8º**

I –

a) contratos de fornecimento com prazo superior a um ano, firmados com produtor de biocombustível detentor do Certificado da Produção Eficiente de Biocombustíveis, **ou com produtor de biocombustíveis que comercialize produtos de outro produtor detentor do Certificado da Produção Eficiente de Biocombustíveis;**’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda possui o objetivo de modificar a MP, para alterar diplomas relacionados à produção de biocombustíveis e incentivos à sua aquisição



pelos distribuidores de combustíveis líquidos, em linha com os objetivos do Programa Mobilidade Verde e Inovação - Programa MOVER.

a) Alteração do Art. 68-A da Lei nº 9.478/1997

Inicialmente, a alteração do art. 68-A da Lei nº 9.478/1997 (Lei do Petróleo), sobre o exercício de atividades da indústria de biocombustíveis, visa explicitar a possibilidade de verticalização entre tais atividades e a atividade de distribuição de combustíveis líquidos, pelas razões a seguir expostas.

Atualmente a possibilidade de cumulação de atividades de produção e distribuição de biocombustíveis é injustificadamente vedada pela regulação da ANP – Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, diante da inexistência de autorização expressa na lei. Note-se que o mesmo não acontece com a regulação aplicável à produção de combustíveis derivados de petróleo, cuja verticalização por um mesmo agente é permitida pela ANP.

Assim, faz-se necessária a criação de previsão legal que pautar a regulação, explicitando a necessidade de sua adequação ao princípio da livre iniciativa e da ampla competição, previstos no art. 68-A, par. 1º, da mesma Lei do Petróleo (segundo o qual as autorizações para atuar na indústria dos biocombustíveis “destinam-se a permitir a exploração das atividades econômicas em regime de livre iniciativa e ampla competição”), e no art. 170 da CF/88.

Além disso, a modificação do dispositivo sugerido, a fim de assegurar a possibilidade de cumulação das autorizações, é também oportuna em função da edição da Lei Federal nº 13.874/2019 (“Lei de Liberdade Econômica”) e tipificação das hipóteses que configuram “abuso de poder regulatório” (art. 4º). Os impactos da alteração legislativa ora proposta serão justamente aqueles fomentados pela Lei de Liberdade Econômica, no sentido de fundamentar medidas que possibilitem a entrada de novos competidores nas atividades relacionadas à biocombustíveis, a



redução de custos de transação de agentes desverticalizados, e a redução de limites à livre formação de sociedades empresariais ou de atividades econômicas.

Em observância aos princípios e legislação superveniente acima mencionados, trata-se, assim, de oportunidade de dotar a Lei do Petróleo e os investimentos na produção de biocombustíveis de maior segurança jurídica. Ao prever expressamente a possibilidade de cumulação dessa atividade com a atividade de distribuição de combustíveis líquidos, a proposta vai ao encontro dos deveres do Estado de proporcionalidade e razoabilidade de suas intervenções sobre a ordem econômica, além de concretizar os princípios constitucionais da livre iniciativa e concorrência, conforme assegurados pelo art. 170 da Constituição. Diga-se, ademais, que a diminuição de barreiras para investimentos na produção de etanol combustível, a fim de proporcionar um aumento da capacidade produtiva nacional, vai ao encontro das motivações e objetivos do Programa MOVER.

b) Alteração do Art. 8º da Lei nº 13.576 /2017

Quanto à alteração proposta na Lei nº 13.576 (Lei do RenovaBio), visou-se dotar de isonomia o tratamento atualmente dispensado às empresas comercializadoras de etanol, estendendo-o para produtores de etanol que comercializam produtos de outros produtores.

De forma mais detalhada, a Lei do RenovaBio foi recentemente alterada, para fazer constar que farão jus ao benefício do abatimento das metas de aquisição de CBios os distribuidores que formalizarem contratos de longo prazo com empresas comercializadoras de etanol, além daqueles que formalizarem contratos diretamente com produtores de etanol.

A empresa comercializadora de etanol é agente regulado pela ANP, definida como a pessoa jurídica controlada diretamente ou indiretamente por dois



ou mais produtores ou cooperativas de produtores de etanol, que não produz ou de nenhuma outra forma industrializa etanol. Trata-se, portanto de agente intermediário na cadeia de comercialização do etanol combustível, papel que também pode ser exercido por produtores.

Isso porque os produtores de biocombustíveis, dentre os quais inclui-se o etanol, podem comprar e vender produtos entre si, com a finalidade de comercialização para terceiros – tratando-se, igualmente, de atuação como intermediário, idêntica à da empresa comercializadora de etanol.

Dessa forma, é necessário que seja incluída na Lei do RenovaBio a possibilidade de que contratos de longo prazo com produtor de biocombustíveis que comercialize produtos de outro produtor detentor do Certificado da Produção Eficiente de Biocombustíveis seja capaz de gerar ao mesmo benefício que o distribuidor obtém com a contratação de empresa comercializadora de etanol. A inclusão desse novo arranjo comercial fomentará a celebração de contratos de longo prazo que possibilitem aos produtores primários de etanol combustível um adequado planejamento financeiro e forneçam segurança para que esses realizem investimentos capazes de aumentar sua capacidade produtiva, em linha com os objetivos do Programa MOVER, sem, contudo, limitar sua liberdade contratual e livre iniciativa de promover seus negócios da forma mais eficiente dentro de sua realidade corporativa.

É importante notar que o sucesso de qualquer iniciativa que incentive a utilização de biocombustíveis por veículos automotores pressupõe a existência de capacidade produtiva de tais biocombustíveis, e seu incremento no tempo, de forma capaz de atender ao mercado que se visa promover.

Assim, as alterações ora propostas têm o objetivo de aperfeiçoar o arcabouço jurídico afeito aos produtores de etanol combustível, a fim de garantir o exercício de suas atividades em um ambiente de livre concorrência, segurança jurídica, e isonomia, conforme acima detalhado.



Ante o exposto, solicitamos apoio dos nobres Pares para aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Senador Lucas Barreto
(PSD - AP)



Assinado eletronicamente, por Sen. Lucas Barreto

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6978782709>



CONGRESSO NACIONAL
EMPV 1.205/2023

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se ao *caput* do art. 13, ao § 1º do art. 13, ao *caput* do art. 15, ao § 1º do art. 15, ao *caput* do art. 18, ao inciso I do *caput* do art. 18, aos §§ 5º e 8º do art. 18 e aos arts. 19 e 20 da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 13.** Poderão habilitar-se ao regime de que trata o art. 12 os grupos econômicos que:

.....

§ 1º Os grupos econômicos de que trata o **caput** deverão:

.....”

“**Art. 15.** O grupo econômico habilitado no regime de que trata o art. 12, que atender aos requisitos de que trata esta Seção, poderá usufruir de créditos financeiros relativos a:

.....

§ 1º Para fruição dos créditos financeiros de que trata esta Medida Provisória, o grupo econômico interessado deverá:

.....”

“**Art. 18.** Para os grupos econômicos habilitados 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 pelo grupo econômico, no País, de atividades fabris e de infraestrutura de engenharia, diretamente ou por terceiros;

.....

§ 5º No caso dos grupos econômicos habilitados 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



CD242408903600
ExEdit

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.

.....
§ 8º Os grupos econômicos habilitados 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.

.....”
“Art. 19. O grupo econômico habilitado 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.

.....”
“Art. 20. Os grupos econômicos habilitados 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:

JUSTIFICAÇÃO

Vem em boa hora a Medida Provisória nº 1.205, de 31 de dezembro de 2023, que institui o Programa MOVER, segunda fase do Programa Rota 2030.

Buscando otimizar a Medida Provisória e trazendo maior segurança jurídica, propomos a presente emenda, considerando imprescindível que a avaliação de obrigatoriedade de investimentos em Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PD&I) aconteça por grupo econômico e não por CNPJ como ocorrido na primeira fase do Programa Rota2030.



Normalmente as atividades principais de P&D são realizadas em equipes corporativas atendendo a várias áreas de negócio das diferentes empresas do grupo econômico, e não se limita apenas ao CNPJ.

Sendo isso o que se propõe, conto com a colaboração dos nobres pares no acatamento desta emenda.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Chiquinho Brazão
(UNIÃO - RJ)
Deputado Federal





CONGRESSO NACIONAL
EMPV 1.205/2023

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** O poder público deve incentivar, como alternativa ao processo de renovação de frota e reciclabilidade em veículos pesados, buscando a redução de emissões e eficiência energética, troca completa de motor a diesel usado em veículos ou equipamentos com idade igual ou superior a dez anos, especialmente aqueles superiores a vinte anos, por motor novo devidamente homologado pelos órgãos certificadores, sendo necessário comprovar redução de emissões de gases de efeito estufa e de materiais particulados.

§ 1º Na hipótese do disposto no caput deste artigo, terão preferência, na forma do regulamento, os motores movidos a gás natural ou a biogás-biometano.

§ 2º Os recursos utilizados para incentivar a substituição dos motores serão delimitados no regulamento.

§ 3º Além do disposto no caput deste artigo, também serão incentivados a troca de motores usados por motores remanufaturados, sendo o motor usado destinado para operações de remanufatura em fábricas autorizadas na forma do regulamento, que proporcionarão novo ciclo de vida útil ao motor, resguardadas algumas limitações eletrônicas, mas garantindo desempenho superior do que o motor usado.

§ 4º No caso dos itens descritos no § 3º deste artigo, deve-se evitar a dupla tributação, uma vez que o motor original, antes de ser remanufaturado, já foi tributado.

§ 5º Só deverá incidir tributação sobre o serviço de remanufatura, descrito no § 3º deste artigo.”



JUSTIFICAÇÃO

Vem em boa hora a Medida Provisória nº 1.205, de 31 de dezembro de 2023, que institui o Programa MOVER, segunda fase do Programa Rota 2030.

Com foco na descarbonização da matriz energética, propomos a presente emenda, para que no processo de renovação de frota dos pesados, possa também ser inserida como opção a troca de motores velhos e movidos a diesel por motores novos movidos a gás natural ou a biometano.

Sendo a ação de maior impacto da redução das emissões dos Gases de Efeito Estufa (GEE), a renovação da frota deve ser promovida, especialmente nos veículos pesados. Por sua vez, o impacto em custo de um veículo antigo para um veículo novo, usualmente, torna as atividades de troca de veículos pouco efetiva.

Por isso, é importante identificar passos de renovação acessível. Para a redução de consumo de combustível, aumento de durabilidade e redução de emissões de gases de efeito estufa ou de poluentes, deve-se ser considerado o incentivo à troca de motores. Essa troca pode acontecer de diferentes maneiras.

A primeira maneira mais acessível é a prática da remanufatura em que um motor usado é destinado para uma sequência de operações de remanufatura que o atualizará em condições de novo, resguardadas algumas limitações eletrônicas, mas sempre garantindo desempenho superior do que o motor usado. Essa prática é conhecida como “REMAN”. A prática do REMAN, conhecida internacionalmente, segue os preceitos da economia circular. Buscando incentivar este processo, é imperioso que o poder público, na formatação/regulamentação do MOVER, evite mecanismos de dupla tributação, limitando a incidência de tributos somente ao processo de remanufatura, e não no motor completo.

Como exemplo, no processo de remanufatura dos motores, nem todas as peças precisam ser trocadas/reformadas. Há uma análise criteriosa de quais componentes precisam ser alterados, dando uma nova vida útil ao motor, reduzindo consumo de combustível e emissões e trazendo uma solução de renovação de frota justa e com custo mais acessível ao consumidor final.



A segunda alternativa é pela troca de motor usado por motor novo. Nessa modalidade é possível inclusive se considerar a troca de combustível por outro de menor pegada de carbono, o que obviamente pede adaptação do veículo para esse novo combustível e as respectivas homologações nos órgãos competentes. Um exemplo é a troca de um motor diesel em um caminhão ou ônibus por um motor a gás (GNV ou Biogás/Biometano). Essa troca representa cerca de 25% de redução das emissões de CO₂ quando utilizado gás natural ou 95% quando utilizado o biometano.

Novamente as duas opções são de impacto financeiro muito reduzido do que um veículo novo e deveriam ser incentivadas para acelerar a renovação da frota.

Este é um mecanismo capaz de ser eficiente na transição energética, já que o gás natural, mesmo estando na categoria de combustíveis fósseis, é uma energia com pegada de carbono menor em relação ao diesel. E, se utilizado o biometano, a redução de gases de efeito estufa e de particulado é ainda maior.

Para que este processo seja seguro e eficiente, é necessário que haja um processo homologado pelos órgãos certificadores (INMETRO, por exemplo).

Ademais, entendendo que quando da renovação de frota não se busca apenas a redução de emissões, mas sim também a busca pelo aumento da segurança e a diminuição de acidentes, propomos que este processo seja incentivado em veículos pesados com vida útil igual ou superior a dez anos. Contudo, é importante ressaltar que o mecanismo de troca de motores pode ocorrer em qualquer fase da vida útil do veículo.

O que se propõe, além de reduzir emissões, também permitirá maior demanda para uma economia circular, na busca por utilizar dejetos de animais e resíduos de plantações para a produção de combustível sustentável, no caso o biometano, como fonte energética para a frota circular.



Sendo isso o que se propõe, conto com a colaboração dos nobres pares no acatamento desta emenda.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Chiquinho Brazão
(UNIÃO - RJ)





CONGRESSO NACIONAL
EMPV 1.205/2023

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Art. 1º A Medida Provisória nº 1.205, de 31 de dezembro de 2023, passa a vigorar acrescido do seguinte artigo:

“Art. O art. 33 da Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, passa a vigorar acrescido dos §§ 9º e 10º:

“Art. 33.....

.....

§ 9º A logística reversa de baterias de veículos elétricos e híbridos priorizará sistemas de reciclagem dos materiais componentes, para seu reaproveitamento como insumo na fabricação de novas baterias.

§ 10º Será de responsabilidade da montadora ou da comercializadora de veículos elétricos o recolhimento das baterias ao fim da vida útil, buscando destinar corretamente esses itens para reciclagem.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Vem em boa hora a Medida Provisória nº 1.205, de 31 de dezembro de 2023, que institui o Programa MOVER, segunda fase do Programa Rota 2030.

O uso de veículos elétricos é cada vez maior. Em 2020, havia em torno de 10 milhões de carros elétricos no mundo, um número aparentemente pequeno, contudo representando um crescimento de 43% em relação ao ano anterior. Previsões apontam um crescimento anual em torno de 30% do mercado de carros elétricos, com o aumento da competitividade nos preços em relação a carros movidos a combustão, inclusive a partir de incentivos fiscais em diversas



nações, sobretudo devido à menor poluição atmosférica da tecnologia elétrica, no ciclo do poço à roda. Além dos carros, observa-se tendência crescente de uso de bicicletas, motocicletas e ônibus elétricos.

No Brasil, ainda que o carro elétrico seja um veículo em geral muito caro, o custo de consumo por quilômetro quadrado é aproximadamente seis vezes menor em comparação ao carro movido a combustível fóssil ou etanol, o que indica sua atratividade econômica para os usuários de automóveis. Com a tendência futura de popularização e diminuição dos preços desse tipo de veículo, precisaremos encontrar solução adequada para um de seus maiores problemas: a destinação das baterias após o final da sua vida útil, que é de aproximadamente 8 a 10 anos.

Assim, embora os veículos elétricos não emitam dióxido de carbono pelo escapamento, é preocupante o nível de emissões quando se analisa o ciclo de vida completo chamado de “berço ao túmulo”. Tanto na produção da bateria quanto no seu descarte, há uma enorme pegada de emissões.

As baterias são compostas de uma variedade de matérias-primas metálicas e de terras raras. Por exemplo, uma bateria de 400 quilos, com capacidade de 50 kWh (cinquenta quilowatts por hora), que confere uma autonomia aproximada de 360 Km, tem na maior parte de sua composição alumínio, aço e plástico, além de: 100 kg de grafite, 32 kg de níquel, 11 kg de cobalto, 10 kg de manganês e 6 kg de lítio.

Especialistas apontam que, a longo prazo, a reciclagem de baterias poderá recuperar até 95% das matérias-primas para fabricação, como lítio e cobalto. Até 2030, em torno de 10% dos insumos para fabricação podem vir da reciclagem, que pode inclusive gerar insumos para fabricar outros tipos de baterias para, por exemplo, celulares e equipamentos hospitalares.

A recuperação dessa matéria-prima, objetivo desta emenda, é fundamental para viabilizar a tecnologia do veículo elétrico, garantindo-se a destinação ambiental adequada dos rejeitos, após o aproveitamento por meio da logística reversa prevista no art. 33 da Lei nº 12.305, de 2010.



É preciso deixar claro o papel da montadora ou comercializadora no caso dos importados de ser a responsável pelo recolhimento dessas baterias ao fim da vida e com isso destinar corretamente para reciclagem.

Sendo isso o que se propõe, conto com a colaboração dos nobres pares no acatamento desta emenda.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Chiquinho Brazão
(UNIÃO - RJ)
Deputado Federal





CONGRESSO NACIONAL
EMPV 1.205/2023

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

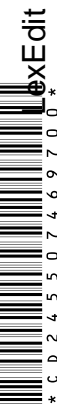
“**Art.** A promoção de incentivos fiscais para veículos elétricos e híbridos classificados nos códigos 87.01 a 87.06 e no código 87.11 da Tipi, cujos preços máximos de venda serão definidos em ato do Poder Executivo, deverá, obrigatoriamente, respeitar o limite de tamanho de baterias iguais ou inferiores a 30 kWh.”

JUSTIFICAÇÃO

Vem em boa hora a Medida Provisória nº 1.205, de 31 de dezembro de 2023, que institui o Programa MOVER, segunda fase do Programa Rota 2030.

As emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) na produção de baterias para veículos eletrificados é maior quanto maior o seu tamanho e essa pegada de carbono pode representar parcela importante do total de emissões durante o ciclo de vida do veículo. Dada a incerteza da necessidade de substituição dessa bateria durante a vida útil do veículo, seu impacto pode ser dobrado.

Por isso, deve-se ter cuidado nos incentivos à eletrificação, em que eles não promovam o uso de baterias de grandes dimensões, o que poderia levar a prejuízos de emissões comparadas com veículos a combustão, mesmo que a gasolina. Ainda é importante citar que a produção das baterias tem outros efeitos sobre recursos naturais, uma vez que o refino do lítio é altamente dependente de água, cerca de 325 litros por kWh, além de grande movimentação de terra para os materiais críticos, cerca de 3 toneladas de terra para cada kWh de bateria.



A proposta é incentivar a eletrificação com baterias até 30 kWh, o que seria adequado para híbridos em todas as categorias de veículos leves e veículos compactos puramente elétricos.

O processo de descarbonização no Brasil precisa ser viável e entender as minúcias e singularidades que possuímos em nossa matriz energética. Não obstante que o Poder Executivo encaminhou para análise desta Casa o PL Combustível do Futuro e esta MP nº 1.205 do MOVER, dando uma maior pegada na utilização de biocombustíveis e não defendendo apenas uma rota tecnológica com a mais viável para a descarbonização justa.

Vale destacar que temos um caminho muito vasto em nosso país para realizar a transição energética, saindo dos fósseis, perpassando pelas misturas, para então chegar nos biocombustíveis puramente e outras soluções de matrizes mais limpas. Há de se destacar que grande parte dos biocombustíveis não serão apenas instrumentos da transição energética, mas seguirão sendo utilizados no futuro, pela sua comprovada redução de emissões, em especial quando analisado o ciclo de vida “berço ao túmulo”.

No caso dos elétricos, as baterias são a principal razão de falta de descarbonização. Carros elétricos podem emitir até 3x mais CO₂ do que um carro a combustão, somente considerando o seu processo de produção.

Neste sentido, soluções híbridas devem ser a rota principal de incentivo, juntamente com veículos movidos a combustão, desde que utilizem biocombustíveis.

No caso de veículos híbridos, significa que as baterias sejam iguais ou menores do que 30 kWh, o que já é suficiente inclusive para cobrir a inclusão do Hidrogênio, ou outras rotas tecnológicas que venham a se apresentar.

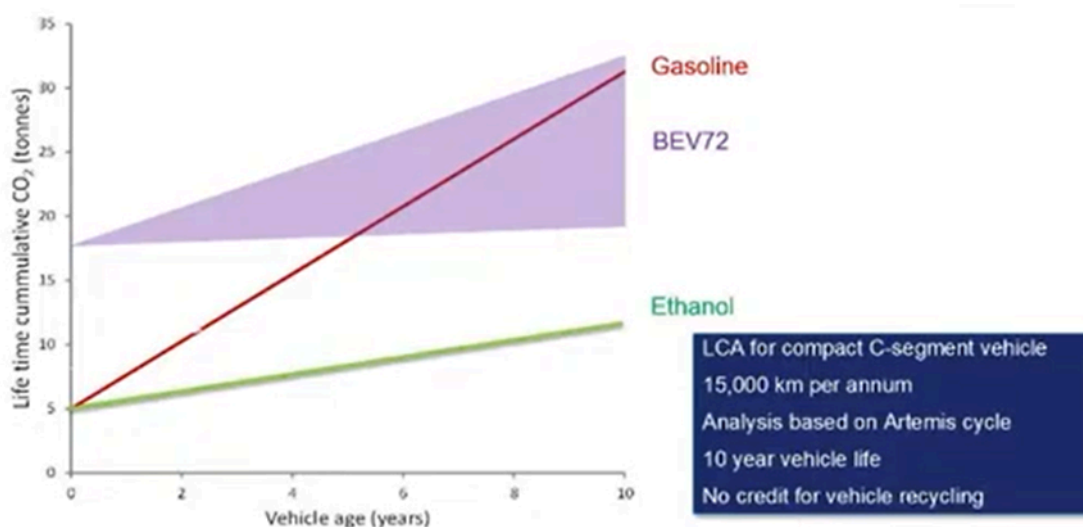
Esse tipo de ação está em linha com as principais ações em andamento no mundo. A consequência é que nas regiões com maior penetração de veículos elétricos há uma dependência enorme dos incentivos e basicamente a massiva maioria das compras são feitas por empresas e não pessoas físicas. Na Europa, o número citado no Simpósio de Viena foi que 80% das vendas de veículos elétricos são feitas para empresas.



Ademais, quando se analisa veículo elétrico no Brasil, tem que se tomar um cuidado ímpar para que os subsídios do Governo Federal não sejam alocados para os mais ricos. Não pode o Governo, na esteira de um ajuste fiscal, com aumento de arrecadação, ampliar benefícios para carros de luxo.

Sendo assim, parte da discussão é sobre o efeito dos incentivos como meio de alavancagem tecnológica para o cidadão. Hoje, são veículos muito caros e por consequência de alto padrão. O quanto esse incentivo realmente beneficia emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE), sendo que o valor do incentivo deve estar na mesma ordem monetária do incentivo da renovação de frota de caminhões que teria pegada de carbono maior e ainda contribuiria diretamente para caminhoneiros autônomos.

Outro ponto a considerar é a pegada de carbono na produção do veículo é maior para o elétrico, o que requer um certo “payback” com a pegada menor do uso da eletricidade frente o combustível. Mas quando isso se compara com o Etanol, não há *payback* suficiente, a menos que haja descarbonização dos meios de produção do veículo, o que é algo bem distante de acontecer.



Veja gráfico do Simpósio da AEA de 2020

Ante o exposto, louvamos ao relator desta MP pelo acatamento da presente emenda, para que possamos ampliar o leque de transição energética, que perpassa pelos veículos movidos a motores a combustão, com utilização de biocombustíveis, como é o caso do etanol, e com limitação em especial



de tamanho/potência de baterias, para que na esteira de se buscar um apelo ambiental, acabe-se por prejudicar ainda mais o meio ambiente.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Chiquinho Brazão
(UNIÃO - RJ)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD245507469700>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Chiquinho Brazão





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se nova redação ao § 1º do art. 4º; e suprimam-se os §§ 2º e 3º do art. 4º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 4º

§ 1º Na importação de veículo por pessoa física, o órgão de trânsito responsável pelo registro do veículo deverá:

I - registrar no Certificado de Registro do Veículo - CRV a condição de “Veículo importado diretamente por pessoa física” ; e

II - comunicar ao fabricante ou ao importador autorizado da marca, quando houver, sobre a entrada do veículo no País, para fins de sua inclusão no banco de dados de recall da marca. (NR).

§ 2º (Suprimir)

§ 3º (Suprimir)”

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1205 busca inviabilizar, na prática, as importações de veículos novos realizadas por pessoas físicas. Isto porque transfere para o consumidor brasileiro o ônus de, primeiramente, descobrir se há empresa importadora autorizada oficialmente pela marca do veículo. E depois disso ainda caberá ao consumidor informar a essa empresa autorizada oficial sobre a entrada do veículo no País, para fins de recall e de revisões do veículo.

Além disso, o consumidor deverá apresentar o comprovante de ciência ao órgão de trânsito. Nesta parte, o texto é ambíguo, não deixa claro quem será o responsável por emitir essa ciência, permitindo a clara interpretação



* C D 2 4 9 9 0 4 7 0 2 6 0 0 *

de que o consumidor, antes da importação, deverá conseguir um documento de ciência emitido pelo importador oficial da marca. Ora, por óbvio não é interesse do importador oficial emitir esse documento, pois concorre com a importação direta feita pelo consumidor. No linguajar popular, é um dispositivo legal que induz o importador autorizado a “sentar em cima” do processo, para não permitir a importação direta por pessoas físicas.

A presente Emenda corrige esse erro da Medida Provisória que quer inviabilizar a liberdade individual de pessoas físicas brasileiras fazerem a importação direta de veículos. Na forma que propomos, para a importação de veículos novos por pessoa física, o órgão de trânsito responsável pelo registro do veículo é que deverá comunicar ao fabricante ou ao importador autorizado da marca, quando houver, sobre a entrada do veículo no País, para fins de recall. Elimina-se com esta Emenda a ciência prévia a ser emitida por esse fabricante ou importador.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputada Adriana Ventura
(NOVO - SP)





CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Acrescentem-se incisos X e XI ao § 2º do art. 1º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 1º

.....

§ 2º

.....

X – redução das emissões veiculares poluentes e nocivas à saúde;

XI – promoção dos veículos elétricos, sem emissões poluentes e nocivas à saúde, e com baixa intensidade de carbono no ciclo de vida, observada a elevada participação de fontes renováveis na matriz elétrica brasileira.’ (NR).”

JUSTIFICAÇÃO

O Governo criou o Programa MOVER, lastreado em diversas diretrizes elencadas no § 2º do art. 1º da Medida Provisória nº 1205, de 2023. Há claramente um viés de buscar a descarbonização da frota veicular brasileira e, em especial, promover o uso de biocombustíveis como vetores de baixa pegada de carbono no ciclo de vida, como são o etanol e o biodiesel.

Contudo, o Governo foi omissivo, ou se esqueceu que não basta ser bom para o aquecimento global ou querer fazer bonito para o público estrangeiro. A política pública não pode ser desenhada olhando apenas a descarbonização ou os biocombustíveis. A poluição do ar local e, por conseguinte, a saúde da população brasileira são sobremaneira pontos importantes a serem considerados



* CD 247124164700 *
ExEdit

em uma política que quer desenhar o futuro da indústria automobilística brasileira e não podem ser esquecidos pelo Governo. Vale lembrar que mesmo os carros movidos a biocombustíveis, a partir da combustão nos motores, emitem pelo escapamento substâncias carcinogênicas e nocivas à saúde, como aldeídos e óxidos de nitrogênio.

No texto original da Medida Provisória, há menção expressa à promoção do uso de biocombustíveis e de outros combustíveis de baixo teor de carbono. Isso é louvável e nada contra o etanol ou contra o biodiesel. Mas, ao contrário, o texto não menciona expressamente os veículos elétricos, que permitem zerar os poluentes locais. A verdade é que poluição local e aquecimento global, em um programa automotivo, não podem estar desassociados na política pública. Diferentemente dos veículos a combustão interna, movidos a etanol, gasolina, GNV, diesel e biodiesel, esses carros elétricos não emitem poluentes pelo escapamento. A razão é simples e óbvia: não possuem escapamento para liberar os gases poluentes da combustão, porque não há combustão.

A Medida do Governo se restringiu a mencionar “formas alternativas de propulsão”, sem fazer uma menção sequer aos veículos elétricos, sem saber claramente o que o Governo entende por essas formas alternativas. Carro elétrico é alternativo nessa visão governamental? Ou carroças puxadas a tração animal é propulsão alternativa de baixo carbono? Essa falta de clareza assegura que a legislação infralegal, a ser escolhida pelo governo, poderá tão somente privilegiar biocombustíveis e veículos a combustão interna - e suas emissões poluentes -, deixando de lado carros com zero emissões cancerígenas.

Para corrigir esses equívocos do Governo, a presente Emenda inclui novas diretrizes, para deixar claro que o Programa MOVER não pode ser excludente, olhando apenas os biocombustíveis ou os motores a combustão interna. Deve também considerar a redução das emissões veiculares poluentes e nocivas à saúde - e não somente a descarbonização que é responsável pelo aquecimento global. Precisa também incorporar a diretriz de promover os veículos elétricos, o Brasil não pode ficar de fora da tendência veicular mundial, até mesmo porque esses veículos, como dito, não emitem substâncias poluentes pelo cano de descarga. Ademais, cabe lembrar que o Brasil se orgulha e é papel de destaque



internacional por possuir elevadíssima participação de fontes renováveis na matriz elétrica (hidrelétricas, eólicas, fotovoltaica, biomassa etc), sendo este mais um motivo para contribuir para a descarbonização através de carros elétricos.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputada Adriana Ventura
(NOVO - SP)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD247124164700>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriana Ventura





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se nova redação aos arts. 2º e 5º; e acrescente-se § 9º ao art. 2º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

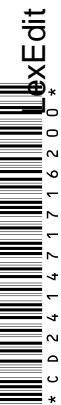
“**Art. 2º** O Poder Executivo federal estabelecerá requisitos voluntários para a comercialização de veículos novos produzidos no País e para a importação de veículos novos classificados nos códigos 87.01 a 87.05 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - TIPI, aprovada pelo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

.....
§ 9º Os requisitos de que trata este artigo somente poderão ser exigidos para a adesão voluntária ao Programa Mobilidade Verde e Inovação - Programa MOVER e fruição dos benefícios previstos nesta Lei, ficando vedada a definição de requisitos que possam ser usados, ainda que indiretamente, para cercear a concorrência ou o ambiente competitivo.’ (NR).”

“**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, **poderá ser realizada quando não houver a fruição dos benefícios previstos nesta Lei, sendo voluntário, neste caso, o atendimento de tais compromissos.**’ (NR).
.....”

JUSTIFICAÇÃO

Com a Medida Provisória nº 1205, de 2023, o Governo adota uma solução extremamente intervencionista para equacionar os desafios do setor automobilístico brasileiro. A Medida coloca o Estado como centro tomador das



decisões de uma indústria que deveria ser vista, integralmente, como privada, sem a interferência estatal direta.

Um dos pilares desse modelo intervencionista é obrigar toda indústria automobilística (montadoras, importadores, fabricantes de peças e até mesmo comercializadores) a cumprir “requisitos obrigatórios”. E quais são esses requisitos? Não sabemos. A Medida Provisória é um cheque em branco. Os requisitos obrigatórios serão todos estabelecidos de forma infralegal, com gigante poder de “canetadas”. Esse é o primeiro equívoco.

Além disso, a empresa que não cumprir deverá pagar uma multa de 20% sobre a receita decorrente da venda dos veículos. Na prática, trata-se da criação de um novo tributo sobre a importação ou sobre a fabricação, mas disfarçado na forma de multa. Mais um equívoco.

A mensagem que está por trás disso é forçar importadores, montadoras e comercializadores a cumprirem o imposto desejado pelo Governo. Como se não fosse o bastante, o Governo poderá destinar o recurso arrecadado com essas “multas” para subsidiar ou financiar os fabricantes que cumprem os critérios escolhidos pelo próprio Governo. Ou seja, na prática, o governo Lula vai poder fazer o “papel de Robin Hood”, no qual tira dinheiro de algumas montadoras para doar a outras montadoras. Trata-se do Governo Lula usando sua mão nada invisível para escolher vencedores e perdedores dentro do setor automobilístico. O próprio Governo será a fonte de criação de distorções competitivas entre empresas que concorrem em um mesmo segmento. Terceiro equívoco.

Volta ao passado, com resultados bastante conhecidos.

Como consequência dessa Medida Provisória intervencionista, com pano de fundo protecionista, as montadoras e as fábricas de autopeças não escolhidas pela política governamental irão fechar suas portas, mais cedo ou mais tarde. Vai causar desemprego. Vai reduzir importações e vai prejudicar o ambiente competitivo. Haverá menos investimentos em capacidade produtiva. O brasileiro vai pagar ainda mais caro para ter um carro. Os caminhões custarão mais caro também, encarecendo o transporte coletivo de passageiros e o transporte



de cargas. Uma bola de neve crescente para congelar a economia nacional. Não podemos permitir, neste Congresso Nacional, tais consequências.

Por isso, apresentamos esta Emenda, que torna os requisitos voluntários e sem a criação do novo imposto disfarçado de “multa”. Esses requisitos, nos termos ora propostos, poderão ser exigíveis somente se o fabricante ou o importador, voluntariamente, desejar aderir ao Programa MOVER para, então, fruir dos diversos benefícios da política pública.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputada Adriana Ventura
(NOVO - SP)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se ao § 3º do art. 4º da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 4º

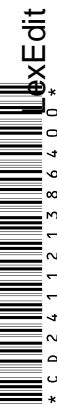
.....

§ 3º Para fins do disposto no caput, fica autorizada a importação de veículos seminovos, com até três anos de uso, oriundos dos Estados Partes e dos Estados Associados do Mercosul, em bom estado de conservação, condicionado ao atendimento dos limites legais de emissões veiculares vigentes no Brasil, relativamente ao seu ano de fabricação e categoria.’ (NR).”

JUSTIFICAÇÃO

O art. 4º da Medida Provisória editada pelo Poder Executivo dispensa a emissão de “ato de registro de compromissos” para as importações de veículos realizadas por pessoa física. Na sua essência, este dispositivo trata apenas da importação de veículos novos - zero quilômetro. Acontece que essa possibilidade de importação deveria ser estendida também aos veículos seminovos, até mesmo para assegurar a liberdade do consumidor brasileiro escolher pela compra de um carro usado - se assim o desejar.

Considerando que a regra vigente proíbe há dezenas de anos essa importação de seminovos e usados, procuramos ser conservadores neste momento. Por isso, na forma ora proposta nesta Emenda, que altera o supracitado art. 4º, libera-se a importação de apenas veículos seminovos, em bom estado de conservação, com até três anos de uso, e desde que oriundos do Mercosul. Ainda que nossa votante fosse ter uma medida mais ampla, não precisamos nessa ocasião



* C D 2 4 1 1 2 1 3 8 6 4 0 *

dar um passo maior. A importação de seminovos também ficará condicionada ao atendimento dos limites legais de emissões veiculares vigentes no Brasil, relativamente ao de fabricação e categoria do veículo.

Assim, de maneira inequívoca, queremos liberar a importação e, paralelamente, respeitar a saúde do ser humano e garantir que os carros atendam às regras brasileiras de emissões de poluentes. Similarmente, evitar a narrativa falaciosa de que queremos incentivar a importação de velharias, de modo a tornar o Brasil um ferro velho de países ricos.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputada Adriana Ventura
(NOVO - SP)





CONGRESSO NACIONAL
Senado Federal

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se ao inciso III do § 5º do art. 2º da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 2º

.....

§ 5º

.....

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 (inclusive partes e fluidos removidos antes do fim de sua vida útil) leves e pesados de passageiros e comerciais;

.....”

JUSTIFICAÇÃO

O ciclo de avaliação do berço ao túmulo deve contemplar todo o impacto ambiental ao longo da vida útil dos veículos, incluindo as peças e fluidos que vão sendo trocados durante seu período de utilização, como pastilhas de freio, filtros, lubrificantes, entre outros, e não apenas o que está contido no veículo no momento de seu descarte. Nesse sentido, a emenda que ora apresentamos visa justamente deixar clara essa diretriz, e dar maior efetividade ao comando expresso na MPV.



Sendo esses os motivos pelos quais apresentamos esta emenda, esperamos contar com o apoio dos nobres Pares para sua aprovação.

Sala da comissão, 5 de fevereiro de 2024.

Senador Marcos do Val
(PODEMOS - ES)



Assinado eletronicamente, por Sen. Marcos do Val

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/9797864567>



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1205, de 2024

Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação - Programa MOVER.

EMENDA Nº _____:

Acrescente-se, onde couber, o seguinte artigo à Medida Provisória 1.205:

“Art. XX. A Lei Complementar nº 116, 31 de julho de 2003, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 2º O imposto não incide sobre:

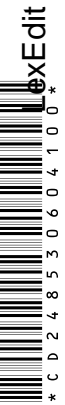
I - as exportações de serviços para o exterior do país, havendo ou não entrada de divisas no país; (NR)

(...)

Parágrafo único. Para fins do disposto no inciso I do caput, exportações de serviços para o exterior são os serviços prestados por residente ou domiciliado no Brasil, a residente ou domiciliado no exterior, cujo aproveitamento ocorra no exterior, inclusive quando se verifique no território nacional a prestação de serviços ou a entrega de bens a ela vinculados. (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A não incidência do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN) nas “exportações de serviços para o exterior” está prevista na Constituição Federal.



* CD 2 4 8 5 3 0 6 0 4 1 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO DEPUTADO DA VITÓRIA – PP/ES

A Lei Complementar nº 116, de 31 de julho de 2003, que dispõe sobre o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza, de competência dos Municípios e do Distrito Federal, e dá outras providências, determina que o imposto não incide sobre as exportações de serviços para o exterior do País (art. 2º, inciso I). Entretanto, são excluídos da isenção os serviços desenvolvidos no Brasil, cujo resultado aqui se verifique, ainda que o pagamento seja feito por residente no exterior (art. 2º, parágrafo único).

Contudo, a LC 116/2003 não fixou uma definição direta para “exportação de serviços”, limitando-se a prever, no parágrafo único do art. 2º, uma hipótese que não deve ser enquadrada como exportação de serviços.

O fato de não existir um conceito expresso do que seja “exportação de serviços” no ordenamento jurídico brasileiro abre margem a interpretações divergentes entre os contribuintes e as autoridades fiscais municipais que alimenta volumoso passivo judicial.

A nova redação para o art. 2º da Lei Complementar nº 116, de 2003, prevista nesta emenda inscreve no marco legal uma definição coerente e inteligível para exportação de serviços aclarando os limites da competência tributária dos Municípios para o lançamento do ISSQN e afastando a insegurança jurídica que inibe e prejudica a atividade dos exportadores de serviços.

A proposta de redação envolve a adoção de três critérios básicos:

- i. o prestador do serviço deve ser residente ou domiciliado no Brasil;
- ii. o tomador do serviço deve ser residente ou domiciliado no exterior; e
- iii. a caracterização da exportação do serviço não deve ter como referência o local onde o serviço é prestado ou executado, mas sim onde ocorre o consumo, fruição, uso, exploração ou aproveitamento desse serviço.

Importante salientar que a inclusão da seguinte emenda tem capacidade de gerar 1,65 milhão de empregos adicionais diretos e indiretos, de ampliar as exportações de serviços em até US\$ 45 bilhões até 2030, de estabelecer o Brasil como uma base segura para empresas exportadoras de serviços e de atrair mais





CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO DEPUTADO DA VITÓRIA – PP/ES

investimentos estrangeiros, segundo dados do Banco Central e da Organização Mundial de Comércio (OMC).

A urgência do cenário é tamanha para as exportações de serviços no país, visto que cerca de 5% das operações ainda suportam algum tipo de tributação do ISS. Ou seja, algo em torno de US\$ 1,5 bilhão apenas nessas operações que, se desoneradas, tem o potencial de implicar no crescimento das exportações e a geração de empregos com a ampliação de US\$ 1 milhão em exportações de serviços.

Por fim, além de contribuir para maior efetividade de preceito de ordem constitucional, a emenda é aderente ao princípio da tributação no destino adotado amplamente no comércio internacional e prestigiado na reforma da tributação sobre o consumo (EC nº 132/2023), o qual prescreve que não se deve exportar tributos sob pena de corrosão da competitividade dos serviços e mercadorias nacionais no mercado externo.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.

DA VITÓRIA

Deputado Federal PP/ES



* CD 248530604100 *
ExEdit



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se art. 21-A à Seção III do Capítulo IV da Medida Provisória 1205/2023, com a seguinte redação:

“**Art. 21-A.** O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), priorizará na concessão de financiamento da compra de veículos, com tecnologias de tração de baixo carbono e equipamentos de maior eficiência energética e/ou redução de emissões de carbono com tração, a substituição de veículos destinados à prestação de serviços a terceiros com mais de 10 (dez) anos de circulação e com uso de tecnologia de combustível abaixo do Sistema Euro 5.

Parágrafo único. O BNDES será o responsável por cadastrar as empresas que farão o desmanche e reciclagem do veículo, tendo o valor deste abatido no financiamento a ser concedido para renovação de frota.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

Em um mundo em que a emissão de gases poluentes são cada vez mais sentidos nas mudanças climáticas e influenciam a ocorrência de fenômenos naturais extremos, é fundamental que o governo brasileiro busque investir



em políticas voltadas à redução de emissão de carbono e com maior eficiência energética. Uma dessas medidas é o incentivo à renovação de frota de veículos destinados ao transporte de cargas e de passageiros, seja com concessão de benefícios fiscais ou com a oferta de políticas de crédito mais favoráveis ao setor produtivo.

Sendo assim, a inclusão no texto da Medida Provisória de dispositivo que determine as faixas de crédito do financiamento para aquisição e produção de ônibus e caminhões, elétricos, híbridos, outros modelos com tração elétrica ou a gás natural ou biometano com maiores índices de eficiência energética ou que contribuam para redução da emissão de gases de efeito estufa, como o BNDES - Finam - Meio Ambiente, devam ser prioritariamente destinados à aquisição de veículos novos quando da substituição de veículos com mais de 10 (dez) anos de uso e com tecnologias de combustíveis abaixo do Sistema Euro 5 é fundamental para estimular a renovação da frota brasileira.

Buscando um transporte mais eficiente e menos poluente, solicitamos apoio dos nobres pares na aprovação da presente emenda, de forma à incentivar a reciclagem veicular, o incremento da produtividade e à eficiência logística.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Eduardo Bismarck
(PDT - CE)
Deputado



**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação - Programa MOVER.

Suprima-se o §2º do art. 15 da Medida Provisória nº 1.205, de 31 de dezembro de 2023

JUSTIFICAÇÃO

Visando o atendimento aos requisitos do Programa Mover, os fabricantes deverão implementar novas tecnologias e rotas tecnológicas nos veículos que serão comercializados no país.

Para que estas inovações tecnológicas sejam estudadas e desenvolvidas no Brasil, é importante que os incentivos financeiros disponibilizados no Programa sejam suficientes para abarcar todas as necessidades de pesquisas de todos os fabricantes, gerando assim empregos, conhecimento e competitividade para o país

Sala da Comissão, de Fevereiro de 2024.

Deputado Chiquinho Brazão
(UNIÃO - RJ)



**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação - Programa MOVER.

Suprima-se o inciso I do § 1º, o § 2º e o § 3º do art. 4º da Medida Provisória nº 1.205, de 31 de dezembro de 2023.

JUSTIFICAÇÃO

Essa emenda visa eliminar possíveis riscos, pois veículos importados por pessoa física, na maioria das vezes são veículos que não tem previsão de importação oficial pelos fabricantes/importadores (OEMs) no Brasil, e para estes veículos, os fabricantes e importadores não conseguem proceder com recall e ou em realizar/suportar as revisões/manutenções destes veículos, pois a rede de concessionários não está treinada e preparada para receber estes veículos, e não tem capacidade para fazer atendimento, visto a falta de infraestrutura e equipamentos, peças de reposição, preparação de funcionários, e falta de ferramental adequado na rede.

Os fabricantes e importadores não possuem capacidade de realizar a análise e rastreabilidade referente aos emplacamentos anteriores de um veículo importado. Isto foge do escopo e responsabilidade da montadora, visto que quem faz a gestão dos emplacamentos são os órgãos Governamentais responsáveis.

Sala da Comissão,

de Fevereiro de 2024.

Deputado Chiquinho Brazão
(UNIÃO - RJ)



EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se nova redação ao § 5º do art. 9º; e acrescente-se § 5º-1 ao art. 9º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 9º**

.....

§ 5º Até 31 de dezembro de 2026, os veículos híbridos equipados com 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.

§ 5º-1. Até 31 de dezembro de 2026, os veículos híbridos equipados com motor que utilize exclusivamente etanol terão diferenciação de alíquota de dez 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.

..... ”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

O Brasil foi pioneiro a apostar em biocombustíveis como fonte de energia sustentável ainda na década de 1970. Tema importante mundial da atualidade a descarbonização da matriz energética já é realidade no nosso país há 5 décadas. Neste período os motores que eram exclusivamente a etanol ou exclusivamente a gasolina evoluíram para bi-combustível, podendo funcionar com qualquer proporção entre os dois combustíveis.

Esta emenda propõe criar diferenciação de preços através de alíquota de imposto sobre produtos industrializados 10 pontos percentuais



menor para veículos exclusivamente a etanol. Com este dispositivo espera-se que a indústria brasileira escolha alguns veículos de sua linha para oferecer motores que atendam a meta de menor impacto ambiental. Entende-se que veículo com menos impostos e portanto mais barato será o veículo de entrada de cada montadora.

Esta emenda aperfeiçoa a medida provisória ampliando os instrumentos para atingir os objetivos de descarbonização e levar a indústria automotiva a uma economia de baixo carbono.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 ao Capítulo I da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 40.**
.....

§ 10. Para as empresas que se habilitaram ao Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores - Inovar-Auto na modalidade prevista no inciso III do § 2º deste artigo, especificamente ao amparo do disposto no Art. 12, § 5º, inciso III, do Decreto 7819 de 3 de outubro de 2012, poderão utilizar o saldo existente em 31 de dezembro de 2017, de créditos presumidos correspondentes ao IPI apurados em relação a veículos importados, na forma do disposto nesta Lei, sendo:

I – objeto de 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, incidentes sobre os veículos comercializados no país; e

II – escriturados pela pessoa jurídica, devendo ser utilizados, no limite de 20% (vinte por cento) ao ano do saldo existente, até 31 de dezembro de 2028.’ (NR)”



Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

Em meados da década que se passou, o mercado automotivo brasileiro passava pelo seu momento de maior sucesso. As vendas de novos veículos chegaram a atingir 3,8 milhões de unidades em 2012, e o cenário prospectivo desenhava um mercado potencial de até 5 milhões de unidades.

Nessa conjuntura, foi instituído o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores – INOVAR-AUTO, que estabelecia requisitos e benefícios específicos para as empresas que instalassem novas fábricas ou linha de produção no Brasil, a fim de estimular o desenvolvimento da produção nacional de veículos e o aumento nos investimentos em pesquisa e desenvolvimento no país.

Para o Governo garantir a efetiva realização dos investimentos planejados, veículos importados ficaram submetidos, durante a implementação do projeto, ao IPI adicional de 30 pontos percentuais. O adicional de 30 pontos percentuais poderia ser abatido mediante a aquisição de insumos para fabricação dos veículos no Brasil.

Especialmente para as empresas que se habilitaram em conformidade com o disposto no Art. 12, § 5, inciso III, do Decreto 7.819/2012, foi aberta a possibilidade de importar veículos com recolhimento efetivo dos 30 pontos adicionais de IPI sendo que os valores recolhidos nessa modalidade de habilitação seriam recuperados, após o início da comercialização, sobre o IPI devido na saída dos veículos fabricados no país.

Importante esclarecer que os incentivos e os compromissos firmados permanecem como legado do programa e não podem ser estornados, e sim o oposto, dão efetividade à política industrial do governo e previsibilidade às empresas habilitadas no programa Inovar Auto.



Todavia, as condições econômicas brasileiras, notadamente a queda das vendas e de crédito no mercado, inviabilizaram a recuperação de todo o valor do imposto pago durante a vigência do Programa INOVAR-AUTO, encerrado em 31 de dezembro de 2017.

Vale destacar que essa devolução não representa renúncia fiscal, mas somente a recuperação de valores pagos e que geraram créditos concedidos com base na legislação do INOVAR-AUTO.

Nesse contexto, diante do compromisso assumido pelo Governo para a devolução do IPI efetivamente pago, a presente proposta tem a finalidade de viabilizar a utilização daquele saldo do adicional de 30 pontos percentuais de IPI, efetivamente recolhido pelas empresas que se habilitaram na modalidade prevista no Art. 12, § 5, inciso III, do Decreto 7819/2012.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Toninho Wandscheer
(PP - PR)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescentem-se, onde couber, na Medida Provisória os seguintes artigos:

“**Art.** Fica instituído o Programa Mobilidade Elétrica – MOBE, com o objetivo de apoiar e incentivar a conversão de veículos com motor a combustão para veículos elétricos ou híbridos, bem como o desenvolvimento tecnológico e a fabricação de veículos totalmente elétricos, híbridos e híbridos *plug-in* no País.

§ 1º O MOBE aplicar-se-á até 31 de dezembro de 2030.

§ 2º Poder-se-ão habilitar ao MOBE as empresas que estejam em situação regular quanto ao pagamento dos tributos federais e:

I – produzam, no País, veículos totalmente elétricos, híbridos e híbridos *plug-in*;

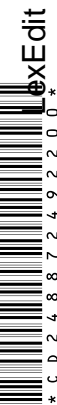
II – produzam, no País, conjunto integrado de peças e equipamentos para conversão de veículos com motor a combustão que estejam em uso para veículos elétricos ou híbridos; ou

III – tenham projeto aprovado para instalação, no País, de fábrica, ou, no caso das empresas já instaladas, de novas plantas ou projetos industriais para produção dos veículos e itens de que tratam os incisos I e II deste parágrafo.”

“**Art.** No âmbito do MOBE, ficam isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI:

I – os veículos totalmente elétricos, híbridos e híbridos *plug-in*;

II – as baterias, os acumuladores, os motores de indução eletromagnética, suas partes e peças, quando destinados exclusivamente ao emprego nos veículos de que trata o inciso I deste artigo;



III – o conjunto integrado de peças e equipamentos para conversão de veículos com motor a combustão que estejam em uso para veículos elétricos ou híbridos.

Parágrafo único. A venda de veículos elétricos, híbridos e híbridos *plug-in*, com a isenção de que trata o *caput* deste artigo, somente se aplica a veículo novo cujo preço de venda ao consumidor, incluídos tributos incidentes, não seja superior a:

I – R\$ 20.000,00 (vinte mil reais), para motocicletas (incluindo os ciclomotores);

II – R\$ 100.000,00 (cem mil reais), para veículos automóveis de passageiros e outros veículos automóveis principalmente concebidos para transporte de pessoas, exceto os do inciso II, incluindo os veículos de uso misto (*station wagons*);

III – R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais), para veículos automóveis para transporte de mercadorias; ou

IV – R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais), para veículos automóveis para transporte de dez pessoas ou mais, incluindo o motorista.”

“**Art.** As empresas habilitadas no MOBE ficam isentas do Imposto de Importação referente aos seguintes produtos:

I – baterias, acumuladores, motores de indução eletromagnética, suas partes e peças, quando destinados exclusivamente ao emprego nos veículos totalmente elétricos, híbridos e híbridos *plug-in*;

II – conjunto integrado de peças e equipamentos para conversão de veículos com motor a combustão que estejam em uso para veículos elétricos ou híbridos.”

“**Art.** Às empresas e entidades beneficiárias do MOBE serão concedidas condições especiais de financiamento junto a instituições oficiais de fomento, relativamente a projetos a serem desenvolvidos e executados no País.”

“**Art.** Ficam os bancos públicos autorizados a criar linhas de crédito especiais para financiamento dos custos de conversão de veículos com motor a combustão que estejam em uso para veículos elétricos ou híbridos.”

“**Art.** Para fins de atendimento ao disposto no art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, o Poder Executivo estimará



o montante da renúncia de receita decorrente do MOBE e o incluirá no demonstrativo a que se refere o § 6º do art. 165 da Constituição.”

“**Art.** O Poder Executivo editará regulamento para a efetiva aplicação deste Capítulo.”

JUSTIFICAÇÃO

A edição da Medida Provisória nº 1205, de 2023, que cria a Programa Mobilidade Verde e Inovação – Programa MOVER, traz uma oportunidade de aprofundar a discussão sobre a importância dos incentivos à mobilidade elétrica.

Os veículos elétricos se mostram uma alternativa viável para reduzir as emissões de gases formadores do efeito estufa e estabelecer as bases de economia de baixo carbono. Nesse contexto, diversos países estão criando proibições para a fabricação e venda de veículos com motor a combustão.

Acreditamos que a Medida Provisória nº 1205, de 2023, precisa avançar nesse tema e nessa rota tecnológica e ambiental, por meio da incorporação do Programa Mobilidade Elétrica – MOBE, que apresentamos no Projeto de Lei nº 539, de 2022.

No MOBE, pretendemos apoiar e incentivar a conversão de veículos com motor a combustão para veículos elétricos ou híbridos, bem como o desenvolvimento tecnológico e a fabricação de veículos totalmente elétricos, híbridos e híbridos plug-in no País.

Diante do exposto, solicitamos o apoio dos nobres pares para a aprovação desta importante Emenda à Medida Provisória nº 1205, de 2023.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Zé Silva
(SOLIDARIEDADE - MG)
Deputado Federal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se art. 9º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 9º-1. O Poder Executivo federal definirá as alíquotas reduzidas do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI incidentes sobre partes, peças, componentes, conjuntos e subconjuntos - acabados e semiacabados - e pneumáticos, quando comprovado, pelas respectivas empresas fabricantes, o investimento em produtos e processos produtivos mais avançados e sustentáveis.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A Exposição de Motivos da Medida Provisória nº 1.205, de 2023, dispõe que 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.

Conforme prevê o art. 1º, §1º, da Medida Provisória em tela, o Programa MOVER tem por 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 de seus implementos rodoviários, de ônibus, de chassis com motor, de máquinas autopropulsadas e de autopeças”.

Em seu art. 9º, a Medida Provisória em tela, com vistas a uma tributação destinada à sustentabilidade da mobilidade e logística do País, atribui ao Poder Executivo federal definir as alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI de acordo com os atributos dos veículos novos produzidos no País e para importação de veículos novos classificados nos códigos 87.01 a 87.05 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados – TIPI, 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.

Contudo, é preciso que o programa alcance o setor de autopeças que desempenha um papel crítico na cadeia de suprimentos da indústria automotiva. A ampliação do incentivo para beneficiar esse setor ajuda a garantir a disponibilidade e a competitividade das peças necessárias para a produção de veículos.

Por fim, a medida servirá também como incentivo ao aumento da capacidade de exportação, objetivo expresso na exposição de motivos da própria Medida Provisória, gerando receitas adicionais para o País.

Diante do exposto, e tendo em vista a importância social e econômica de que se reveste esta proposta, gostaria de poder contar com o apoio dos nobres Pares para a aprovação e incorporação desta emenda ao ordenamento jurídico pátrio.



Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Mendonça Filho
(UNIÃO - PE)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD242655535800>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Mendonça Filho





CONGRESSO NACIONAL
Senador Weverton

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescenta-se à Seção I ao capítulo III, “Da Tributação e dos veículos sustentáveis”, nos seguintes termos e onde couber, renumerando-se os demais artigos:

Seção I

Da tributação para veículos de propulsão humana

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

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

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

§ 3º A produção de bicicletas com e sem câmbio, e bicicletas elétricas, no âmbito do Programa de Mobilidade Verde, seguirá as diretrizes estabelecidas pelo Processo Produtivo Básico (PPB), conforme determinado na Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020 e Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011, respectivamente.



Art. 13. Fica estabelecido um regime especial de incentivo à mobilidade verde, com foco na produção e no uso de bicicletas com e sem câmbio e bicicletas elétricas, visando a redução gradativa do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para as empresas que atendam ao Processo Produtivo Básico (PPB).

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

Art. 14. Fica estabelecida a redução progressiva no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), podendo somar 100% se cumpridas todas as etapas, para bicicletas equipadas com câmbio, de acordo com a execução de cada etapa estabelecida no Processo Produtivo Básico (PPB), conforme segue:

I - Fabricação do Garfo, Guidão e Aros das Rodas: A redução do IPI será aplicada na fase de fabricação do garfo, guidão e aros das rodas da bicicleta, correspondendo a 12% do valor total do imposto.

II - Soldagem Total do Quadro: Será concedida uma redução de 12% no IPI na etapa de soldagem total do quadro da bicicleta.

III - Pintura Completa do Quadro e Garfo: A aplicação da redução de 12% no IPI ocorrerá durante a fase de pintura completa do quadro e garfo da bicicleta.

IV - Montagem Completa das Rodas: A redução de 12% no IPI será concedida na etapa de montagem completa das rodas, a partir de suas partes e peças.

V - Centragem das Rodas: A fase de centragem das rodas da bicicleta será contemplada com uma redução de 12% no valor total do IPI.

VI - Montagem Final do Produto: A última etapa do processo produtivo, a montagem final do produto, terá uma redução de 40% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI).

Art. 15. Fica estabelecida a redução de 100% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para bicicletas sem câmbio, de acordo com a



execução integral de todas as etapas estabelecida no Processo Produtivo Básico (PPB), conforme segue:

I - fabricação dos componentes abaixo relacionados:

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

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

III - soldagem total do quadro;

IV - pintura completa do quadro e garfo;

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

VI - centragem das rodas; e

VII - montagem final do produto.

Parágrafo Único. As atividades ou operações inerentes às etapas de produção poderão ser realizadas por terceiros, em qualquer região do país, desde que obedecido o Processo Produtivo Básico.

Art. 16. Fica estabelecida a redução de 70% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para bicicletas elétricas de acordo com a execução de todas as etapas estabelecida no Processo Produtivo Básico (PPB), conforme segue:



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

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

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

- a) tubo de direção;
- b) suporte do motor;
- c) caixa e/ou suporte de bateria;



- d) suporte do selim;
- e) suporte dos amortecedores;
- f) suporte do garfo traseiro;
- g) suporte dianteiro e/ou traseiro dos estribos;
- h) tubo estrutural superior; e
- i) tubo estrutural inferior.

III - pintura do chassi.

IV - montagem:

- a) montagem do motor elétrico a partir de partes e peças; e
- b) montagem completa do produto final.

§ 1º O disposto nos incisos II e III do art. 15 ficará dispensado até o limite de produção de 20.000 (vinte mil) unidades de chassis soldados e pintados, no ano calendário, de quaisquer modelos, a critério das empresas.

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

Art. 17. O Programa de Mobilidade Verde incentivará a pesquisa, desenvolvimento e inovação relacionados à produção de bicicletas com e sem câmbio e bicicletas elétricas com processos industriais nacionais.

Art. 18. As disposições contidas nesta emenda aplicam-se tanto às bicicletas com câmbio, quanto às bicicletas sem câmbio e às bicicletas elétricas, observando-se as normativas vigentes do Processo Produtivo Básico estabelecidos pela Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020. e da Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011.

Parágrafo único. A alteração, revogação ou substituição das Portarias Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020 e da Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011 que disciplina a aplicação desta



lei não prejudicará a vigência e a eficácia desta lei, a menos que expressamente disposto em legislação específica. [NR]

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão de bicicletas e bicicletas elétricas no Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER representa uma medida essencial para fomentar a diversidade de meios de transporte sustentáveis, promovendo não apenas a mobilidade urbana, mas também alinhando-se aos princípios de descarbonização e sustentabilidade ambiental. Além disso, essa nova redação proposta visa integrar o PPB das bicicletas no Programa de Mobilidade Verde, promovendo benefícios fiscais para os veículos sustentáveis e incentivando a produção nacional no contexto da mobilidade sustentável.

A expectativa da emenda é baratear o preço final das bicicletas, fazendo com que mais consumidores tenham a oportunidade de adquirir um veículo sustentável. O preço médio de uma bicicleta para adulto no Brasil é de R\$ 1000,00, o que é inacessível para muitas famílias brasileiras. No Estado do Maranhão, onde a renda média da população é R\$ 814,00, é inviável comprar uma bicicleta nova, por isso, dar incentivos para baratear esse tão importante meio de locomoção, é necessário e urgente.

Além disso, a relevância deste acréscimo à medida provisória reside também na compreensão de que as bicicletas e bicicletas elétricas, por serem veículos de propulsão humana, representam uma alternativa ambientalmente e socialmente inclusiva e economicamente eficiente, contribuindo para a transição energética.

A promoção das bicicletas como meio de transporte alinha-se perfeitamente aos objetivos da transição energética. Ao adotar as bicicletas como uma opção viável e acessível, incentivamos uma forma de deslocamento que não depende de combustíveis fósseis, reduzindo significativamente a pegada de carbono e contribuindo para a mitigação das mudanças climáticas.

Importante ressaltar ainda que as bicicletas são veículos de baixo impacto ambiental, com emissões de gases de efeito estufa praticamente nulas



durante seu uso. Além disso, promovem a redução da poluição do ar, a diminuição do tráfego rodoviário e a melhoria da qualidade de vida nas áreas urbanas. Adicionalmente, ao tornar as bicicletas mais acessíveis e incentivadas, proporcionamos uma solução de mobilidade mais inclusiva, contribuindo para a equidade social e a redução das disparidades de acesso aos meios de transporte.

No quesito de acessibilidade econômica, a incorporação das bicicletas no Programa de Mobilidade Verde não apenas atende às demandas ambientais e sociais, mas também apresenta benefícios econômicos tangíveis. A produção e uso de bicicletas podem gerar empregos locais, promover a indústria nacional e reduzir os custos associados ao transporte motorizado tanto coletivo quanto individual, contribuindo para a eficiência econômica. Além disso, é importante destacar ainda que, no cenário globalizado em que vivemos, as bicicletas emergem como uma poderosa ferramenta não apenas para a mobilidade sustentável, mas também como um meio para impulsionar a inovação e a autonomia diante do mercado internacional.

A promoção do uso de bicicletas não apenas impulsiona a indústria, mas também cria um ambiente propício para a inovação. Ao apoiar pesquisas e desenvolvimento nesta área, o Brasil pode conquistar patentes e registros, garantindo sua participação ativa no cenário internacional de inovação e tecnologia.

Assim, a sugestão de alteração na referida medida provisória é de estimular o processo produtivo básico – PPB, de acordo com as portarias e normativas já existentes (Processo Produtivo Básico estabelecidos pela Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020 e da Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011, respectivamente) a fim de que o imposto a ser aplicado seja progressivamente aplicado conforme as especificações e alcance do processo de cada ente participante do processo da indústria da bicicleta. Importante ressaltar ainda que, os processos produtivos básicos diferem para as bicicletas com câmbio, sem câmbio e bicicletas elétricas.

Sobre a pesquisa e inovação que é promovida pela referida medida provisória, proporcionará com a integração do setor, benefícios fiscais e incentivos para bicicletas e bicicletas elétricas. Ao fomentar a inovação na indústria com



incentivo à pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias mais eficientes, resultará na promoção de bicicletas cada vez mais eficazes, seguras e adaptadas às necessidades do transporte moderno. Assim, a promoção de tecnologias para o setor de bicicletas é de uma importância, uma vez que o Brasil é polo de desenvolvimento industrial, porém com pouco desenvolvimento tecnológico.

Em resumo, a inclusão das bicicletas e bicicletas elétricas no Programa de Mobilidade Verde não apenas representa um compromisso com a sustentabilidade ambiental e social por parte do Governo, mas também é uma estratégia econômica inteligente. Ao criar um ambiente favorável para a adoção e produção de bicicletas, estamos construindo um futuro mais equitativo, saudável e economicamente acessível.

Dessa forma, contamos com apoio dos nobres pares para aprovação desta emenda.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Senador Weverton
(PDT - MA)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescentem-se, onde couber, na Medida Provisória os seguintes artigos:

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

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

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

§ 3º A produção de bicicletas com e sem câmbio, e bicicletas elétricas, no âmbito do Programa de Mobilidade Verde, seguirá as diretrizes estabelecidas pelo Processo Produtivo Básico (PPB), conforme determinado na Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020 e Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011, respectivamente.”

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

Parágrafo único. As empresas fabricantes de bicicletas com e sem câmbio e bicicletas elétricas, que atenderem aos requisitos do PPB, terão direito a uma redução progressiva do IPI.”



“**Art.** Fica estabelecida a redução progressiva no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), podendo somar 100% se cumpridas todas as etapas, para bicicletas equipadas com câmbio, de acordo com a execução de cada etapa estabelecida no Processo Produtivo Básico (PPB), conforme segue:

I – Fabricação do Garfo, Guidão e Aros das Rodas: A redução do IPI será aplicada na fase de fabricação do garfo, guidão e aros das rodas da bicicleta, correspondendo a 12% do valor total do imposto;

II – Soldagem Total do Quadro: Será concedida uma redução de 12% no IPI na etapa de soldagem total do quadro da bicicleta;

III – Pintura Completa do Quadro e Garfo: A aplicação da redução de 12% no IPI ocorrerá durante a fase de pintura completa do quadro e garfo da bicicleta;

IV – Montagem Completa das Rodas: A redução de 12% no IPI será concedida na etapa de montagem completa das rodas, a partir de suas partes e peças;

V – Centragem das Rodas: A fase de centragem das rodas da bicicleta será contemplada com uma redução de 12% no valor total do IPI;

VI – Montagem Final do Produto: A última etapa do processo produtivo, a montagem final do produto, terá uma redução de 40% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI).”

“**Art.** Fica estabelecida a redução de 100% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para bicicletas sem câmbio, de acordo com a execução integral de todas as etapas estabelecida no Processo Produtivo Básico (PPB), conforme segue:

I – fabricação dos componentes abaixo relacionados:

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



j) niple, quando aplicável.

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

III - soldagem total do quadro;

IV - pintura completa do quadro e garfo;

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

VI - centragem das rodas; e

VII - montagem final do produto.

Parágrafo único. As atividades ou operações inerentes às etapas de produção poderão ser realizadas por terceiros, em qualquer região do país, desde que obedecido o Processo Produtivo Básico.”

“**Art.** Fica estabelecida a redução de 70% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para bicicletas elétricas de acordo com a execução de todas as etapas estabelecida no Processo Produtivo Básico (PPB), conforme segue:

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

a) estampagem (corte, dobra, formatação, embutimento ou outros);

b) fundição ou injeção de alumínio, magnésio ou chumbo;

c) forjamento;

d) sinterização;

e) usinagem;

f) pintura;

g) polimento;

h) moldagem plástica;

i) vulcanização;

j) tratamento anti-corrosivo, (fosfatização ou outros);

k) soldagem e/ou cravação;

l) tratamento de superfície (zincagem, cromação, niquelação, anodização ou outros);

m) tratamento térmico (têmpera, cementação, revenimento, endurecimento ou outros);

n) confecção em couro ou laminado sintético;

o) montagem e soldagem de todos os componentes nas placas de circuito impresso.



II – soldagem final no chassi de, no mínimo, 4 (quatro) das partes definidas a seguir:

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

III – pintura do chassi.

IV – montagem:

- a) montagem do motor elétrico a partir de partes e peças; e
- b) montagem completa do produto final.”

“Art. O Programa de Mobilidade Verde incentivará a pesquisa, desenvolvimento e inovação relacionados à produção de bicicletas com e sem câmbio e bicicletas elétricas com processos industriais nacionais.”

“Art. As disposições contidas nesta emenda aplicam-se tanto às bicicletas com câmbio, quanto às bicicletas sem câmbio e às bicicletas elétricas, observando-se as normativas vigentes do Processo Produtivo Básico estabelecidos pela Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020. e da Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011.”

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão de bicicletas e bicicletas elétricas no Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER representa uma medida essencial para fomentar a diversidade de meios de transporte sustentáveis, promovendo não apenas a mobilidade urbana, mas também alinhando-se aos princípios de descarbonização e sustentabilidade ambiental. Além disso, essa nova redação proposta visa integrar o PPB das bicicletas no Programa de Mobilidade Verde, promovendo benefícios



fiscais para os veículos sustentáveis e incentivando a produção nacional no contexto da mobilidade sustentável.

A relevância deste acréscimo à medida provisória reside na compreensão de que as bicicletas e bicicletas elétricas, por serem veículos de propulsão humana, representam uma alternativa ambientalmente e socialmente inclusiva e economicamente eficiente, contribuindo para a transição energética.

A promoção das bicicletas como meio de transporte alinha-se perfeitamente aos objetivos da transição energética. Ao adotar as bicicletas como uma opção viável e acessível, incentivamos uma forma de deslocamento que não depende de combustíveis fósseis, reduzindo significativamente a pegada de carbono e contribuindo para a mitigação das mudanças climáticas.

Importante ressaltar ainda que as bicicletas são veículos de baixo impacto ambiental, com emissões de gases de efeito estufa praticamente nulas durante seu uso. Além disso, promovem a redução da poluição do ar, a diminuição do tráfego rodoviário e a melhoria da qualidade de vida nas áreas urbanas. Adicionalmente, ao tornar as bicicletas mais acessíveis e incentivadas, proporcionamos uma solução de mobilidade mais inclusiva, contribuindo para a equidade social e a redução das disparidades de acesso aos meios de transporte.

No quesito de acessibilidade econômica, a incorporação das bicicletas no Programa de Mobilidade Verde não apenas atende às demandas ambientais e sociais, mas também apresenta benefícios econômicos tangíveis. A produção e uso de bicicletas podem gerar empregos locais, promover a indústria nacional e reduzir os custos associados ao transporte motorizado tanto coletivo quanto individual, contribuindo para a eficiência econômica. Além disso, é importante destacar ainda que, no cenário globalizado em que vivemos, as bicicletas emergem como uma poderosa ferramenta não apenas para a mobilidade sustentável, mas também como um meio para impulsionar a inovação e a autonomia diante do mercado internacional.

A promoção do uso de bicicletas não apenas impulsiona a indústria, mas também cria um ambiente propício para a inovação. Ao apoiar pesquisas e desenvolvimento nesta área, o Brasil pode conquistar patentes e registros,



garantindo sua participação ativa no cenário internacional de inovação e tecnologia.

Assim, a sugestão de alteração na referida medida provisória é de estimular o processo produtivo básico – PPB, de acordo com as portarias e normativas já existentes (Processo Produtivo Básico estabelecidos pela Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020_^[1] e da Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011_^[2], respectivamente) a fim de que o imposto a ser aplicado seja progressivamente aplicado conforme as especificações e alcance do processo de cada ente participante do processo da indústria da bicicleta. Importante ressaltar ainda que, os processos produtivos básicos diferem para as bicicletas com câmbio, sem câmbio e bicicletas elétricas.

Sobre a pesquisa e inovação que é promovida pela referida medida provisória, proporcionará com a integração do setor, benefícios fiscais e incentivos para bicicletas e bicicletas elétricas. Ao fomentar a inovação na indústria com incentivo à pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias mais eficientes, resultará na promoção de bicicletas cada vez mais eficazes, seguras e adaptadas às necessidades do transporte moderno. Assim, a promoção de tecnologias para o setor de bicicletas é de uma importância, uma vez que o Brasil é polo de desenvolvimento industrial, porém com pouco desenvolvimento tecnológico.

Em resumo, a inclusão das bicicletas e bicicletas elétricas no Programa de Mobilidade Verde não apenas representa um compromisso com a sustentabilidade ambiental e social por parte do Governo, mas também é uma estratégia econômica inteligente. Ao criar um ambiente favorável para a adoção e produção de bicicletas, estamos construindo um futuro mais equitativo, saudável e economicamente acessível.



Dessa forma, contamos com apoio dos nobres pares para aprovação desta emenda.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Senador Nelsinho Trad
(PSD - MS)



Assinado eletronicamente, por Sen. Nelsinho Trad

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7271611002>



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescentem-se inciso X ao § 2º do art. 1º e inciso V ao *caput* do art. 2º; e dê-se nova redação ao inciso II do § 3º do art. 9º e ao inciso III do § 1º do art. 11 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 1º**

§ 2º

X – promoção da segurança veicular ativa e passiva.”

“**Art. 2º**

V – aumento da participação da indústria nacional na produção dos veículos e de seus insumos e componentes.

.....”

“**Art. 9º**

§ 3º

II – potência e peso do veículo; e

.....”

“**Art. 11.**

§ 1º

III – realização de etapas fabris no País para a fabricação do veículo e de seus insumos e componentes; e



.....”

JUSTIFICAÇÃO

O Programa Mobilidade Verde e Inovação (MOVER) proposto pela Medida Provisória busca promover transformações importantes para o setor automotivo brasileiro com o objetivo apoiar o desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, a descarbonização da mobilidade.

O Programa também possui como pressupostos princípios de sustentabilidade ambiental, de progresso tecnológico e de cidadania.

No contexto sustentabilidade a Medida Provisória estabelece o conceito ‘poço à roda’, sendo considerada as emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) aqueles 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;

No mesmo sentido, a presente emenda foca no desenvolvimento industrial sustentável de toda a cadeia produtiva envolvida no setor automotivo e propõe medidas mais claras relacionadas a redução da pegada de carbono do veículo.

O texto estabelece uma norma de conteúdo local na produção de veículos novos, como forma de estimular a aquisição de insumos nacionais e a promoção da segurança veicular, com ênfase aos sistemas passivos que atuam no momento da colisão ou parada repentina, os quais incluem o uso de materiais com propriedades de absorção de impacto em carrocerias com deformação programável e em barras de proteção.

O texto também incentiva a redução de peso do veículo, o que implica em diversos benefícios, como:

- Aumento expressivo da redução da emissão de GEE durante a rodagem dos veículos promovendo maior sustentabilidade e facilitando o



atendimento de metas internacionais de emissão para o caso de exportação de veículos fabricados no país;

- Aumento da capacidade de transporte de cargas respeitando o limite de peso permitido diminuendo custos logísticos e colaborando para a sustentabilidade e redução da pegada de carbono dos produtos transportados;
- Maior conservação de estradas; e
- Maior autonomia de veículos.

Dessa forma, contamos com apoio dos nobres pares para aprovação desta emenda.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Senador Nelsinho Trad
(PSD - MS)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se ao *caput* do art. 2º da Medida Provisória a seguinte redação:

“**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, 87.11 e 8712.00 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - TIPI, aprovada pelo Decreto nº 11.158, de 29 de julho de 2022, relativos a:

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa expandir o escopo do Programa Mobilidade Verde e Inovação (MOVER), ao incluir os códigos dos veículos de motocicletas (incluindo os ciclomotores) e bicicletas, para além do inicialmente proposto que contempla apenas tratores, ônibus, vans, e caminhões/caminhonetas.

A inclusão de bicicletas e motos elétricas e não-elétricas representa uma medida essencial para fomentar a diversidade de meios de transporte sustentáveis, promovendo não apenas a mobilidade urbana, mas também alinhando-se aos princípios de descarbonização e sustentabilidade ambiental. Ao realizar a adição das bicicletas elétricas, estimula-se o mercado no investimento em uma alternativa ambientalmente e socialmente inclusiva e economicamente eficiente, contribuindo, assim, para a facilitação da transição energética. Já as motos elétricas, mostram-se eficientes nos quesitos relacionados à sustentabilidade e menores níveis de poluição, considerando que funcionam a partir de um propulsor eletrificado que se alimenta de energia limpa.



Portanto, tanto uma moto elétrica, quanto uma bicicleta elétrica, não emitem gases poluentes prejudiciais ao meio ambiente, tornando-se, assim, opções limpas e alternativas para o deslocamento da população que merecem ser contempladas e fomentadas pelo Programa. Os benefícios são ainda maiores quando se olha para grandes centros urbanos, onde a poluição por queima de combustíveis fósseis ainda é uma adversidade a ser enfrentada pelos governos locais.

A promoção do uso de veículos elétricos como um todo, não apenas impulsiona a indústria, mas também cria um ambiente propício para a inovação. Ao apoiar pesquisas e desenvolvimento nesta área, o Brasil pode conquistar patentes e registros, garantindo sua participação ativa no cenário internacional de inovação e tecnologia.

Sendo assim, propõe-se a presente emenda para a adição dos citados veículos no Programa MOVER.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Túlio Gadêlha
(REDE - PE)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se art. 5º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 5º-1.** Em se tratando de importação por encomenda ou por conta e ordem, na qual os veículos são repassados na totalidade para o encomendante ou o adquirente, conforme a modalidade, e este se configure como o real destinatário, será utilizado o ato de registro dos compromissos de que trata o § 2º do Art. 2º do encomendante ou do adquirente, conforme o caso.

Parágrafo único. A importadora por encomenda ou por conta e ordem deverá incluir na declaração de importação, o número do ato de registro dos compromissos da encomendante ou adquirente, conforme definido em contrato, que será anexado no Portal Único de Comércio Exterior, previamente à importação, conforme legislação da Secretaria da Receita Federal.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A MP 1.205/2024, institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – MOVER, que sucede o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, previsto na Lei nº 13.755, de 2018.

A norma estabelece os requisitos obrigatórios para comercialização de veículos novos produzidos no Brasil e para a importação de veículos novos, além de tratar sobre novo regime de incentivos, que contempla as atividades de pesquisa e desenvolvimento e o regime de autopeças não produzidas, e disciplinar



as disposições do Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT).

A justificativa apresentada para a edição da MP é o objetivo de desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, entre outros objetivos voltados à sustentabilidade do ecossistema automotivo.

Ocorre, porém, que a proposta enviada pelo Poder Executivo fere precisamente o objetivo da competitividade da indústria automotiva ao restringir sobremaneira as possibilidades de importação de veículos e autopeças no país, desconsiderando a importação indireta, uma das modalidades mais recorrentemente utilizadas pela indústria para a nacionalização de veículos completos, semi fabricados e de suas partes e peças.

A Lei 13.755/2018 expressamente autorizava, no Art. 21, a importação indireta nas operações do setor automotivo. Porém, a MP revogou o dispositivo que tratava deste regime no Rota 2030:

“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.”

A importação indireta é uma modalidade de importação na qual uma empresa especializada em operações de comércio exterior executa as operações necessárias para nacionalização de um determinado bem. No caso, da importação por conta e ordem, a empresa importadora realiza o procedimento em nome da contratante, na operação por encomenda, a importadora realiza em seu nome.

No contexto da produção globalizada, dificilmente há produção de 100% das autopeças, partes e componentes utilizados no processo industrial pelo setor automotivo. Neste contexto, a importação por conta e ordem e por



encomenda se revelam indispensáveis para simplificar e agilizar a nacionalização destes insumos.

Além disso, a importação indireta colabora para manter a adequação dos níveis de estoques das autopeças, partes e componentes, tanto para os que serão utilizados na produção, quanto para aqueles que serão destinados à manutenção dos veículos produzidos.

Assim, considerando a importância desta modalidade de importação para assegurar a continuidade das operações de diversas fabricantes de veículos no país, a presente alteração busca reintroduzir a possibilidade de importações de veículos e autopeças intermediadas por terceiros, ciente que tal alteração não implica na majoração da renúncia fiscal decorrente do benefício, posto que apenas não abrange a extensão ou efeitos dos benefícios existentes ao setor.

Por esse motivo, imperiosa a necessidade de inclusão da modalidade de importação indireta no âmbito do Programa Mover com o objetivo de manter as práticas de importação já consolidadas no setor e preservar o abastecimento de veículos e autopeças no país.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Toninho Wandscheer
(PP - PR)





CONGRESSO NACIONAL
EMENDA À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.205/2023

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se art. 5º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 5º-1.** Em se tratando de importação por encomenda ou por conta e ordem, na qual os veículos são repassados na totalidade para o encomendante ou o adquirente, conforme a modalidade, e este se configure como o real destinatário, será utilizado o ato de registro dos compromissos de que trata o § 2º do art. 2º do encomendante ou do adquirente, conforme o caso.

Parágrafo único. A importadora por encomenda ou por conta e ordem deverá incluir na declaração de importação, o número do Ato de registro dos compromissos da encomendante ou adquirente, conforme definido em contrato, que será anexado no Portal Único de Comércio Exterior, previamente à importação, conforme legislação da Secretaria da Receita Federal.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A MP 1.205/2024, institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – MOVER, que sucede o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, previsto na Lei nº 13.755, de 2018.

A norma estabelece os requisitos obrigatórios para comercialização de veículos novos produzidos no Brasil e para a importação de veículos novos, além de tratar sobre novo regime de incentivos, que contempla as atividades de pesquisa e desenvolvimento e o regime de autopeças não produzidas, e



disciplinar as disposições do Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT).

A justificativa apresentada para a edição da MP é o objetivo de desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, entre outros objetivos voltados à sustentabilidade do ecossistema automotivo.

Ocorre, porém, que a proposta enviada pelo Poder Executivo fere precisamente o objetivo da competitividade da indústria automotiva ao restringir sobremaneira as possibilidades de importação de veículos e autopeças no país, desconsiderando a importação indireta, uma das modalidades mais recorrentemente utilizadas pela indústria para a nacionalização de veículos completos, semi fabricados e de suas partes e peças.

A Lei 13.755/2018 expressamente autorizava, em seu art. 21, a importação indireta nas operações do setor automotivo. Porém, a MP revogou o dispositivo que tratava deste regime no Rota 2030.

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.

A importação indireta é uma modalidade de importação na qual uma empresa especializada em operações de comércio exterior executa as operações necessárias para nacionalização de um determinado bem. No caso, da importação por conta e ordem, a empresa importadora realiza o procedimento em nome da contratante, na operação por encomenda, a importadora realiza em seu nome.

No contexto da produção globalizada, dificilmente há produção de 100% das autopeças, partes e componentes utilizados no processo industrial pelo setor automotivo. Neste contexto, a importação por conta e ordem e por



encomenda se revelam indispensáveis para simplificar e agilizar a nacionalização destes insumos.

Além disso, a importação indireta colabora para manter a adequação dos níveis de estoques das autopeças, partes e componentes, tanto para os que serão utilizados na produção, quanto para aqueles que serão destinados à manutenção dos veículos produzidos.

Assim, considerando importância desta modalidade de importação para assegurar a continuidade das operações de diversas fabricantes de veículos no país, a presente alteração busca reintroduzir a possibilidade de importações de veículos e autopeças intermediadas por terceiros, ciente que tal alteração não implica na majoração da renúncia fiscal decorrente do benefício, posto que apenas não abrange a extensão ou efeitos dos benefícios existentes ao setor.

Por esse motivo, imperiosa a necessidade de inclusão da modalidade de importação indireta no âmbito do Programa Mover com o objetivo de manter as práticas de importação já consolidadas no setor e preservar o abastecimento de veículos e autopeças no país.

Sala da comissão, de de .

Deputado Júnior Mano
(PL - CE)





CONGRESSO NACIONAL
EMENDA À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.205/2023

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se nova redação às alíneas “a” e “b” do inciso I do *caput* do art. 3º e à alínea “a” do inciso II do *caput* do art. 3º; e acrescente-se alínea “c” ao inciso II do *caput* do art. 3º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 3º

I -

a) realizar, no território nacional, as atividades de prestação de serviços de assistência técnica e de organização de rede de distribuição; ou 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; reutilizar as marcas do fabricante em relação aos veículos objeto de importação, mediante documento válido no País;

II -

a) registro de inventário de carbono das plantas de origem dos veículos comercializados no País; registro de inventário de carbono das plantas de origem dos veículos comercializados no País; e

.....

c) documentação técnica de projeto de implementação para plantas ou instalações iniciadas a partir de 2024, dispensada a apresentação de que trata as alíneas “a” e “b” para o disposto neste item.

.....”



JUSTIFICAÇÃO

A MP 1.205/2024, institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – MOVER, que sucede o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, previsto na Lei nº 13.755, de 2018.

A norma estabelece os requisitos obrigatórios para comercialização de veículos novos produzidos no Brasil e para a importação de veículos novos, além de tratar sobre novo regime de incentivos, que contempla as atividades de pesquisa e desenvolvimento e o regime de autopeças não produzidas, e disciplinar as disposições do Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT).

O artigo 3º trata dos requisitos para que empresa interessada obtenha ato de registro de compromissos que a autorizem a exercerem a comercialização de veículos novos produzidos no País e para importação de veículos.

Ao introduzir a exigência cumulativa de comprovação de autorização para realização de atividades de prestação de serviços de assistência técnica e de organização de rede de distribuição e de utilização de marcas de fabricante, o dispositivo fere frontalmente a livre iniciativa, impondo restrições a participação de uma atividade econômica baseada na autorização dos próprios agentes de mercado.

Nesta direção, ao exigir requisitos de registro de inventário de carbono e da pegada de carbono, o dispositivo restringe o acesso desta habilitação apenas às empresas já instaladas e que já atendem aos requisitos da lei antes mesmo de sua edição, limitando as possibilidades de novos ingressantes neste mercado.



Por esse motivo, imperiosa a necessidade de aprovação desta emenda para afastar as restrições a novos ingressantes e efetivamente assegurar a competitividade no setor automotivo brasileiro.

Sala da comissão, de de .

Deputado Júnior Mano
(PL - CE)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.205/2023

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescentem-se § 4º ao art. 4º, § 6º ao art. 26 e art. 26-1; e dê-se nova redação aos §§ 2º e 3º do art. 26 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 4º**

.....

§ 4º O disposto neste artigo aplicar-se-á em operações realizadas por pessoa jurídica importadora por conta e ordem ou por encomenda.”

“**Art. 26.**

.....

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

§ 3º As empresas importadoras, que realizem importação de autopeças não produzidas de forma direta por conta própria, e que não aderirem ao regime mencionado no caput ficam obrigadas ao recolhimento normal do Imposto de Importação do bem. As empresas importadoras que não aderirem ao regime mencionado no caput ficam obrigadas ao recolhimento normal do Imposto de Importação do bem.

.....

§ 6º As empresas habilitadas no regime estabelecido no caput poderão realizar a importação indiretamente, por intermédio de uma pessoa jurídica importadora por sua conta e ordem ou por encomenda.”

“**Art. 26-1.** As empresas habilitadas no regime de autopeças não produzidas poderão contar com incentivos fiscais adicionais à pesquisa, desenvolvimento e inovação, mediante a comprovação da destinação de recursos



específicos para projetos nessas áreas, conforme regulamentação do Poder Executivo federal.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A MP 1.205/2024, institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – MOVER, que sucede o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, previsto na Lei nº 13.755, de 2018.

A norma estabelece os requisitos obrigatórios para comercialização de veículos novos produzidos no Brasil e para a importação de veículos novos, além de tratar sobre novo regime de incentivos, que contempla as atividades de pesquisa e desenvolvimento e o regime de autopeças não produzidas, e disciplinar as disposições do Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT).

A justificativa apresentada para a edição da MP é o objetivo de desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, entre outros objetivos voltados à sustentabilidade do ecossistema automotivo.

Ocorre, porém, que a proposta enviada pelo Poder Executivo fere precisamente o objetivo da competitividade da indústria automotiva ao restringir sobremaneira as possibilidades de importação de veículos e autopeças no país, desconsiderando a importação indireta, uma das modalidades mais recorrentemente utilizadas pela indústria para a nacionalização de veículos completos, semi fabricados e de suas partes e peças.

A Lei 13.755/2018 instituiu um conjunto de incentivos e benefícios fiscais cujo usufruto está condicionado ao atingimento de metas de pesquisa e desenvolvimento, rotulagem e de fabricação de produtos que sejam menos agressivos do ponto de vista ambiental. O programa se fundamenta no Acordo sobre a Política Automotiva Comum entre a Argentina e o Brasil nº 14,



internalizado na legislação brasileira pelo Decreto 60/1991, que hoje encontra-se no seu 44º aditivo.

Nesse passo, destaca-se o Regime de Importação de Autopeças Não Produzidas que tem como objetivo permitir que a indústria automotiva nacional, que é globalizada, possa adquirir autopeças, componentes, conjuntos e pneumáticos com benefício do Imposto de Importação. Com esse objetivo, os dispositivos mencionados preveem uma lista de produtos com o objetivo de assegurar o ingresso destas peças com aproveitamento de benefício fiscal.

Porém, a MP revogou o dispositivo que tratava deste regime no Rota 2030 e o reintroduziu no Programa Mover de forma completamente distinta e restritiva. A medida revogou o art. 21, §1º que previa a possibilidade de beneficiários do regime tributário realizarem a importação indiretamente, por conta e ordem.

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.

A importação por conta e ordem é uma modalidade de importação indireta na qual uma empresa especializada em operações de comércio exterior executa em nome do adquirente as operações necessárias para nacionalização de um determinado bem.

No contexto da produção globalizada, dificilmente há produção de 100% das autopeças, partes e componentes utilizados no processo industrial pelo setor automotivo. Neste contexto, a importação por conta e ordem e por encomenda se revelam indispensáveis para simplificar e agilizar a nacionalização destes insumos.

Além disso, a importação indireta colabora para manter a adequação dos níveis de estoques das autopeças, partes e componentes, tanto para os que serão utilizados na produção, quanto para aqueles que serão destinados à manutenção dos veículos produzidos.



Assim, considerando importância desta modalidade de importação para assegurar a continuidade das operações de diversas fabricantes de veículos no país, a presente alteração busca reintroduzir a possibilidade de importações de veículos e autopeças intermediadas por terceiros, ciente que tal alteração não implica na majoração da renúncia fiscal decorrente do benefício, posto que apenas não abrange a extensão ou efeitos dos benefícios existentes ao setor.

Por esse motivo, imperiosa a necessidade de inclusão da modalidade de importação indireta no âmbito do Programa Mover com o objetivo de manter as práticas de importação já consolidadas no setor e preservar o abastecimento de veículos e autopeças no país.

Sala da comissão, de de .

Deputado Júnior Mano
(PL - CE)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.205/2023

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se nova redação aos arts. 26 e 27 e ao § 1º do art. 27; e acrescente-se § 2º ao art. 27 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 26.** 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. 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.

.....”

“**Art. 27.** Será concedida tratamento tributário favorecido no âmbito do imposto de importação para os produtos a que se refere o art. 26 desta Lei quando destinados à industrialização de produtos automotivos. 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:

.....

§ 1º O beneficiário do regime tributário poderá realizar a importação diretamente ou por intermédio de pessoa jurídica importadora, por sua conta e



ordem e por encomenda. 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.

§ 2º O Poder Executivo federal relacionará os bens objeto do benefício a que se refere o caput deste artigo por classificação fiscal na Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM).”

JUSTIFICAÇÃO

A MP 1.205/2024, institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – MOVER, que sucede o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, previsto na Lei nº 13.755, de 2018.

A norma estabelece os requisitos obrigatórios para comercialização de veículos novos produzidos no Brasil e para a importação de veículos novos, além de tratar sobre novo regime de incentivos, que contempla as atividades de pesquisa e desenvolvimento e o regime de autopeças não produzidas, e disciplinar as disposições do Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT).

A justificativa apresentada para a edição da MP é o objetivo de desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, entre outros objetivos voltados à sustentabilidade do ecossistema automotivo.

Ocorre, porém, que a proposta enviada pelo Poder Executivo fere precisamente o objetivo da competitividade da indústria automotiva ao restringir sobremaneira as possibilidades de importação de veículos e autopeças no país, desconsiderando a importação indireta, uma das modalidades mais recorrentemente utilizadas pela indústria para a nacionalização de veículos completos, semi fabricados e de suas partes e peças.

A Lei 13.755/2018 instituiu um conjunto de incentivos e benefícios fiscais cujo usufruto está condicionado ao atingimento de metas de pesquisa e desenvolvimento, rotulagem e de fabricação de produtos que sejam menos



agressivos do ponto de vista ambiental. O programa se fundamenta no Acordo sobre a Política Automotiva Comum entre a Argentina e o Brasil nº 14, internalizado na legislação brasileira pelo Decreto 60/1991, que hoje encontra-se no seu 44º aditivo.

Nesse passo, destaca-se o Regime de Importação de Autopeças Não Produzidas que tem como objetivo permitir que a indústria automotiva nacional, que é globalizada, possa adquirir autopeças, componentes, conjuntos e pneumáticos com benefício do Imposto de Importação. Com esse objetivo, os dispositivos mencionados preveem uma lista de produtos com o objetivo de assegurar o ingresso destas peças com aproveitamento de benefício fiscal.

Porém, a MP revogou o dispositivo que tratava deste regime no Rota 2030 e o reintroduziu no Programa Mover de forma completamente distinta e restritiva. A medida revogou o art. 21, §1º que previa a possibilidade de beneficiários do regime tributário realizarem a importação indiretamente, por conta e ordem.

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.

A importação por conta e ordem é uma modalidade de importação indireta na qual uma empresa especializada em operações de comércio exterior executa em nome do adquirente as operações necessárias para nacionalização de um determinado bem.

No contexto da produção globalizada, dificilmente há produção de 100% das autopeças, partes e componentes utilizados no processo industrial pelo setor automotivo. Neste contexto, a importação por conta e ordem e por encomenda se revelam indispensáveis para simplificar e agilizar a nacionalização destes insumos.

Além disso, a importação indireta colabora para manter a adequação dos níveis de estoques das autopeças, partes e componentes, tanto para os



que serão utilizados na produção, quanto para aqueles que serão destinados à manutenção dos veículos produzidos.

Assim, considerando importância desta modalidade de importação para assegurar a continuidade das operações de diversas fabricantes de veículos no país, a presente alteração busca reintroduzir a possibilidade de importações de veículos e autopeças intermediadas por terceiros, ciente que tal alteração não implica na majoração da renúncia fiscal decorrente do benefício, posto que apenas não abrange a extensão ou efeitos dos benefícios existentes ao setor.

Por esse motivo, imperiosa a necessidade de inclusão da modalidade de importação indireta no âmbito do Programa Mover com o objetivo de manter as práticas de importação já consolidadas no setor e preservar o abastecimento de veículos e autopeças no país.

Sala da comissão, de de .

Deputado Júnior Mano
(PL - CE)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se art. 2º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 2º-1.** Ficam dispensados do cumprimento aos requisitos estabelecidos no art. 2º nessa Lei:

I – os produtos classificados no código 8702 da TIPI caracterizados como veículos de aplicação especial, em conformidade com a norma NBR 13776 da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT;

II – os produtos classificados no código 8706.00.10 e 8706.00.10 Ex 01 da TIPI; e

III – os produtos classificados no código 8707 da TIPI fabricados por intermédio de montagem de carroçaria sobre chassi, inclusive quando encomendados.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

Conforme consta na Exposição de Motivos desta Medida Provisória, o Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER sucede o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, que encerrou em 30 de novembro de 2023. Além disso, o documento destaca a sinalização das profundas transformações nos veículos pelo setor automotivo mundial, sendo relevante garantir o desenvolvimento e a competitividade global da indústria nacional.

Considerando-se que o Programa MOVER é lançado como o segundo ciclo da Estratégia Rota 2030, apresentando importantes avanços em relação à



legislação do Rota 2030, e busca conferir a previsibilidade necessária para que as empresas possam se adaptar e programar seus investimentos, é imprescindível que os produtos classificados nos códigos 8702, 8706.00.10, 8706.00.10 Ex 01 e 8707 da TIPI fiquem dispensados do cumprimento dos requisitos do art. 2º da Medida Provisória nº 1.205/2023, a exemplo do que era previsto no Decreto nº 9.557/2018, em seus artigos 3º e 4º.

O transporte coletivo, além de ser considerado serviço público essencial, é direito social garantido à população nos termos, respectivamente, do art. 6º e inciso V, do art. 30, ambos da Constituição Federal, devendo ser prestado a preços módicos. Nessa perspectiva, o transporte coletivo de passageiros é peça fundamental para a proteção e a preservação do meio ambiente, sendo responsabilidade do Poder Público e da coletividade a sua preservação para as presentes e futuras gerações, conforme o disposto no art. 225 da Carta Magna.

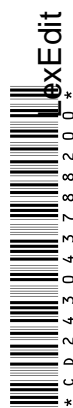
Ressalta-se que o transporte público é de suma importância para o funcionamento das cidades brasileiras e, por consequência, para a sociedade como um todo, e continuará exercendo papel central nas políticas de redução das emissões de carbono.

Com efeito, deve ser incluído o artigo 2º-1 proposto no texto da Medida Provisória nº 1.205/2023, para assegurar ao setor a previsibilidade necessária para planejamento dos seus investimentos.

Diante do exposto, rogamos o apoio dos nobres pares para a aprovação desta importante Emenda.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Pedro Westphalen
(PP - RS)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.205/2023

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se nova redação aos incisos I a III do *caput* do art. 13; e acrescentem-se §§ 6º e 7º ao art. 26 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 13.**

I – produzam, no País, ou importem 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; 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; outenham 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. desenvolvam, no País, serviços de pesquisa, desenvolvimento, inovação ou engenharia destinados à cadeia automotiva, com integração às cadeias globais de valor.



.....”

“Art. 26.

.....

§ 6º A importação das partes, peças, componentes, conjuntos e subconjuntos, acabados e semiacabados, e pneumáticos mencionados no caput, de origem estrangeira, serão desembaraçados com suspensão do IPI quando importados diretamente, por encomenda ou por conta e ordem do estabelecimento industrial.

§ 7º A suspensão do IPI, estabelecida no § 7º, alcança a saída do bem importado da importadora, com destino ao estabelecimento do industrial encomendante da importação, ou, que o importou por sua conta e ordem.”

JUSTIFICAÇÃO

A MP 1.205/2024, institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – MOVER, que sucede o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, previsto na Lei nº 13.755, de 2018.

A norma estabelece os requisitos obrigatórios para comercialização de veículos novos produzidos no Brasil e para a importação de veículos novos, além de tratar sobre novo regime de incentivos, que contempla as atividades de pesquisa e desenvolvimento e o regime de autopeças não produzidas, e disciplinar as disposições do Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT).

A justificativa apresentada para a edição da MP é o objetivo de desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, entre outros objetivos voltados à sustentabilidade do ecossistema automotivo.

Em linha com a fundamentação da Medida Provisória, a alteração proposta visa a ampliação da cadeia produtiva do setor automotivo brasileira, permitindo que empresas que atuam no seguimento pela importação de autopeças possam ser incentivadas a efetuarem pesquisa e desenvolvimento.



No atual cenário, a importação de veículos e autopeças já é uma realidade no setor automotivo, visto que parte da tecnologia necessária para produção de determinados equipamentos não são disponíveis no país. Nesse sentido, a prática da importação é uma realidade no setor, mas ela se dá dissociada do compromisso com o desenvolvimento do know-how do mercado interno.

A emenda propõe, portanto, a possibilidade de habilitação de empresas importadoras ao regime de incentivos à realização de atividade de pesquisa e desenvolvimento e de produção tecnológica. Nesse sentido, as importações de veículos e peças poderão ser incentivadas, mas contarão com a exigência de que se instale e operacionalize um centro de custo de pesquisa e desenvolvimento, gerando o intercâmbio de conhecimento entre o mercado estrangeiro e o interno.

No âmbito da importação de autopeças, também convém observar que a proposta enviada pelo Poder Executivo indevidamente restringiu sobremaneira as possibilidades de importação de veículos e autopeças no país, desconsiderando a importação indireta, uma das modalidades mais recorrentemente utilizadas pela indústria para a nacionalização de veículos completos, sem fabricados e de suas partes e peças.

A Lei 13.755/2018 instituiu um conjunto de incentivos e benefícios fiscais cujo usufruto está condicionado ao atingimento de metas de pesquisa e desenvolvimento, rotulagem e de fabricação de produtos que sejam menos agressivos do ponto de vista ambiental. O programa se fundamenta no Acordo sobre a Política Automotiva Comum entre a Argentina e o Brasil nº 14, internalizado na legislação brasileira pelo Decreto 60/1991, que hoje encontra-se no seu 44º aditivo.

A MP limitou o usufruto dos benefícios aos fabricantes dos produtos automotivos abrangidos pelo Acordo sobre a Política Automotiva Comum entre a Argentina e o Brasil nº 14, mas, desde que atendidos os demais requisitos estabelecidos, os importadores destes produtos deveriam ter a mesma possibilidade, o que permitiria agregação de tecnologia e opções para evitar o desabastecimento.



A alteração do inciso I, art. 13, permitirá que os importadores sejam incluídos nas possibilidades do Programa Mover.

Nesse passo, destaca-se o Regime de Importação de Autopeças Não Produzidas que tem como objetivo permitir que a indústria automotiva nacional, que é globalizada, possa adquirir autopeças, componentes, conjuntos e pneumáticos com isenção do Imposto de Importação. Com esse objetivo, os dispositivos mencionados preveem uma lista de produtos com o objetivo de assegurar o ingresso destas peças com aproveitamento de benefício fiscal.

No contexto da produção globalizada, dificilmente há produção de 100% das autopeças, partes e componentes utilizados no processo industrial pelo setor automotivo. Neste contexto, a importação por conta e ordem e por encomenda se revelam indispensáveis para simplificar a agilizar a nacionalização destes insumos.

Além disso, a importação indireta colabora para manter a adequação dos níveis de estoques das autopeças, partes e componentes, tanto para os que serão utilizados na produção, quanto para aqueles que serão destinados à manutenção dos veículos produzidos.

Para resguardar o equilíbrio no usufruto dos benefícios a Lei nº 13.755/2018, alterou a redação do § 1º do art. 5º da Lei nº 9.826/1999, para que os componentes, chassis, carroçarias, acessórios, partes e peças não produzidas possam ser desembaraçadas com suspensão do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), quando importados por encomenda ou por conta e ordem de estabelecimento industrial, e sejam destinados na montagem dos produtos automotivos.

Por esta razão, propomos a inclusão do § 7º no art. 26 da MP, de maneira que a cadeia produtiva continue usufruindo, de forma ampla, dos



incentivos e benefícios instituídos, especialmente da suspensão do IPI na importação destas autopeças e componentes.

Sala da comissão, de de .

Deputado Júnior Mano
(PL - CE)





CONGRESSO NACIONAL
EMENDA À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.205/2023

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se art. 5º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 5º-1.** Em se tratando de importação por encomenda ou por conta e ordem, na qual os veículos são repassados na totalidade para o encomendante ou o adquirente, conforme a modalidade, e este se configure como o real destinatário, será utilizado o ato de registro dos compromissos de que trata o § 2º do art. 2º do encomendante ou do adquirente, conforme o caso.

Parágrafo único. A importadora por encomenda ou por conta e ordem deverá incluir na declaração de importação, o número do Ato de registro dos compromissos da encomendante ou adquirente, conforme definido em contrato, que será anexado no Portal Único de Comércio Exterior, previamente à importação, conforme legislação da Secretaria da Receita Federal.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A MP 1.205/2024, institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – MOVER, que sucede o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, previsto na Lei nº 13.755, de 2018.

A norma estabelece os requisitos obrigatórios para comercialização de veículos novos produzidos no Brasil e para a importação de veículos novos, além de tratar sobre novo regime de incentivos, que contempla as atividades de pesquisa e desenvolvimento e o regime de autopeças não produzidas, e



disciplinar as disposições do Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT).

A justificativa apresentada para a edição da MP é o objetivo de desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, entre outros objetivos voltados à sustentabilidade do ecossistema automotivo.

Ocorre, porém, que a proposta enviada pelo Poder Executivo fere precisamente o objetivo da competitividade da indústria automotiva ao restringir sobremaneira as possibilidades de importação de veículos e autopeças no país, desconsiderando a importação indireta, uma das modalidades mais recorrentemente utilizadas pela indústria para a nacionalização de veículos completos, semi fabricados e de suas partes e peças.

A Lei 13.755/2018 expressamente autorizava, em seu art. 21, a importação indireta nas operações do setor automotivo. Porém, a MP revogou o dispositivo que tratava deste regime no Rota 2030.

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.

A importação indireta é uma modalidade de importação na qual uma empresa especializada em operações de comércio exterior executa as operações necessárias para nacionalização de um determinado bem. No caso, da importação por conta e ordem, a empresa importadora realiza o procedimento em nome da contratante, na operação por encomenda, a importadora realiza em seu nome.

No contexto da produção globalizada, dificilmente há produção de 100% das autopeças, partes e componentes utilizados no processo industrial pelo setor automotivo. Neste contexto, a importação por conta e ordem e por



encomenda se revelam indispensáveis para simplificar e agilizar a nacionalização destes insumos.

Além disso, a importação indireta colabora para manter a adequação dos níveis de estoques das autopeças, partes e componentes, tanto para os que serão utilizados na produção, quanto para aqueles que serão destinados à manutenção dos veículos produzidos.

Assim, considerando importância desta modalidade de importação para assegurar a continuidade das operações de diversas fabricantes de veículos no país, a presente alteração busca reintroduzir a possibilidade de importações de veículos e autopeças intermediadas por terceiros, ciente que tal alteração não implica na majoração da renúncia fiscal decorrente do benefício, posto que apenas não abrange a extensão ou efeitos dos benefícios existentes ao setor.

Por esse motivo, imperiosa a necessidade de inclusão da modalidade de importação indireta no âmbito do Programa Mover com o objetivo de manter as práticas de importação já consolidadas no setor e preservar o abastecimento de veículos e autopeças no país.

Sala da comissão, de de .

Deputado Júnior Mano
(PL - CE)





CONGRESSO NACIONAL
EMENDA À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.205/2023

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se art. 26-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 26-1.** O beneficiário do regime poderá realizar a importação diretamente ou por sua conta e ordem ou por encomenda, por intermédio de pessoa jurídica importadora, ficando as obrigações decorrentes dos arts 27 e 28 a serem cumpridas pelo adquirente ou encomendante, conforme a modalidade contratada.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A MP 1.205/2024, institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – MOVER, que sucede o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, previsto na Lei nº 13.755, de 2018.

A norma estabelece os requisitos obrigatórios para comercialização de veículos novos produzidos no Brasil e para a importação de veículos novos, além de tratar sobre novo regime de incentivos, que contempla as atividades de pesquisa e desenvolvimento e o regime de autopeças não produzidas, e disciplinar as disposições do Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT).

A justificativa apresentada para a edição da MP é o objetivo de desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas



cadeias globais de valor, entre outros objetivos voltados à sustentabilidade do ecossistema automotivo.

Ocorre, porém, que a proposta enviada pelo Poder Executivo fere precisamente o objetivo da competitividade da indústria automotiva ao restringir sobremaneira as possibilidades de importação de veículos e autopeças no país, desconsiderando a importação indireta, uma das modalidades mais recorrentemente utilizadas pela indústria para a nacionalização de veículos completos, semi fabricados e de suas partes e peças.

A Lei 13.755/2018 instituiu um conjunto de incentivos e benefícios fiscais cujo usufruto está condicionado ao atingimento de metas de pesquisa e desenvolvimento, rotulagem e de fabricação de produtos que sejam menos agressivos do ponto de vista ambiental. O programa se fundamenta no Acordo sobre a Política Automotiva Comum entre a Argentina e o Brasil nº 14, internalizado na legislação brasileira pelo Decreto 60/1991, que hoje encontra-se no seu 44º aditivo.

Nesse passo, destaca-se o Regime de Importação de Autopeças Não Produzidas que tem como objetivo permitir que a indústria automotiva nacional, que é globalizada, possa adquirir autopeças, componentes, conjuntos e pneumáticos com benefício do Imposto de Importação. Com esse objetivo, os dispositivos mencionados preveem uma lista de produtos com o objetivo de assegurar o ingresso destas peças com aproveitamento de benefício fiscal.

Porém, a MP revogou o dispositivo que tratava deste regime no Rota 2030 e o reintroduziu no Programa Mover de forma completamente distinta e restritiva. A medida revogou o art. 21, §1º que previa a possibilidade de beneficiários do regime tributário realizarem a importação indiretamente, por conta e ordem.

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.

A importação indireta é uma modalidade de importação na qual uma empresa especializada em operações de comércio exterior executa as operações necessárias para nacionalização de um determinado bem. No caso, da importação por conta e ordem, a empresa importadora realiza o procedimento em nome da contratante, na operação por encomenda, a importadora realiza em seu nome.

No contexto da produção globalizada, dificilmente há produção de 100% das autopeças, partes e componentes utilizados no processo industrial pelo setor automotivo. Neste contexto, a importação por conta e ordem e por encomenda se revelam indispensáveis para simplificar a agilizar a nacionalização destes insumos.

Além disso, a importação indireta colabora para manter a adequação dos níveis de estoques das autopeças, partes e componentes, tanto para os que serão utilizados na produção, quanto para aqueles que serão destinados à manutenção dos veículos produzidos.

Assim, considerando importância desta modalidade de importação para assegurar a continuidade das operações de diversas fabricantes de veículos no país, a presente alteração busca reintroduzir a possibilidade de importações de veículos e autopeças intermediadas por terceiros, ciente que tal alteração não implica na majoração da renúncia fiscal decorrente do benefício, posto que apenas não abrange a extensão ou efeitos dos benefícios existentes ao setor.

Por esse motivo, imperiosa a necessidade de inclusão da modalidade de importação indireta no âmbito do Programa Mover com o objetivo de manter



as práticas de importação já consolidadas no setor e preservar o abastecimento de veículos e autopeças no país.

Sala da comissão, de de .

Deputado Júnior Mano
(PL - CE)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescentem-se § 4º ao art. 4º, § 6º ao art. 26 e art. 26-1; e dê-se nova redação aos §§ 2º e 3º do art. 26 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 4º

.....

§ 4º O disposto neste artigo aplicar-se-á em operações realizadas por pessoa jurídica importadora por conta e ordem ou por encomenda.”

“Art. 26.

.....

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

§ 3º As empresas importadoras, que realizem importação de autopeças não produzidas de forma direta por conta própria, e que não aderirem ao regime mencionado no caput ficam obrigadas ao recolhimento normal do Imposto de Importação do bem. As empresas importadoras que não aderirem ao regime mencionado no **caput** ficam obrigadas ao recolhimento normal do Imposto de Importação do bem.

.....

§ 6º As empresas habilitadas no regime estabelecido no caput poderão realizar a importação indiretamente, por intermédio de uma pessoa jurídica importadora por sua conta e ordem ou por encomenda.”

“Art. 26-1. As empresas habilitadas no regime de autopeças não produzidas poderão contar com incentivos fiscais adicionais à pesquisa, desenvolvimento e inovação, mediante a comprovação da destinação de recursos



específicos para projetos nessas áreas, conforme regulamentação do Poder Executivo Federal.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A MP 1.205/2024 institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – MOVER, que sucede o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, previsto na Lei nº 13.755, de 2018.

A norma estabelece os requisitos obrigatórios para comercialização de veículos novos produzidos no Brasil e para a importação de veículos novos, além de tratar sobre novo regime de incentivos, que contempla as atividades de pesquisa e desenvolvimento e o regime de autopeças não produzidas, e disciplinar as disposições do Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT).

A justificativa apresentada para a edição da MP é o objetivo de desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, entre outros objetivos voltados à sustentabilidade do ecossistema automotivo.

Ocorre, porém, que a proposta enviada pelo Poder Executivo fere precisamente o objetivo da competitividade da indústria automotiva ao restringir sobremaneira as possibilidades de importação de veículos e autopeças no país, desconsiderando a importação indireta, uma das modalidades mais recorrentemente utilizadas pela indústria para a nacionalização de veículos completos, semi fabricados e de suas partes e peças.

A Lei 13.755/2018 instituiu um conjunto de incentivos e benefícios fiscais cujo usufruto está condicionado ao atingimento de metas de pesquisa e desenvolvimento, rotulagem e de fabricação de produtos que sejam menos agressivos do ponto de vista ambiental. O programa se fundamenta no Acordo sobre a Política Automotiva Comum entre a Argentina e o Brasil nº 14,



internalizado na legislação brasileira pelo Decreto 60/1991, que hoje encontra-se no seu 44º aditivo.

Nesse passo, destaca-se o Regime de Importação de Autopeças Não Produzidas que tem como objetivo permitir que a indústria automotiva nacional, que é globalizada, possa adquirir autopeças, componentes, conjuntos e pneumáticos com benefício do Imposto de Importação. Com esse objetivo, os dispositivos mencionados preveem uma lista de produtos com o objetivo de assegurar o ingresso destas peças com aproveitamento de benefício fiscal.

Porém, a MP revogou o dispositivo que tratava deste regime no Rota 2030 e o reintroduziu no Programa Mover de forma completamente distinta e restritiva. A medida revogou o art. 21, §1º que previa a possibilidade de beneficiários do regime tributário realizarem a importação indiretamente, por conta e ordem.

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.

A importação por conta e ordem é uma modalidade de importação indireta na qual uma empresa especializada em operações de comércio exterior executa em nome do adquirente as operações necessárias para nacionalização de um determinado bem.

No contexto da produção globalizada, dificilmente há produção de 100% das autopeças, partes e componentes utilizados no processo industrial pelo setor automotivo. Neste contexto, a importação por conta e ordem e por encomenda se revelam indispensáveis para simplificar a agilizar a nacionalização destes insumos.

Além disso, a importação indireta colabora para manter a adequação dos níveis de estoques das autopeças, partes e componentes, tanto para os



que serão utilizados na produção, quanto para aqueles que serão destinados à manutenção dos veículos produzidos.

Assim, considerando importância desta modalidade de importação para assegurar a continuidade das operações de diversas fabricantes de veículos no país, a presente alteração busca reintroduzir a possibilidade de importações de veículos e autopeças intermediadas por terceiros, ciente que tal alteração não implica na majoração da renúncia fiscal decorrente do benefício, posto que apenas não abrange a extensão ou efeitos dos benefícios existentes ao setor.

Por esse motivo, imperiosa a necessidade de inclusão da modalidade de importação indireta no âmbito do Programa Mover com o objetivo de manter as práticas de importação já consolidadas no setor e preservar o abastecimento de veículos e autopeças no país.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Toninho Wandscheer
(PP - PR)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se art. 26-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 26-1.** O beneficiário do regime poderá realizar a importação diretamente ou por sua conta e ordem ou por encomenda, por intermédio de pessoa jurídica importadora, ficando as obrigações decorrentes dos Arts. 27 e 28 a serem cumpridas pelo adquirente ou encomendante, conforme a modalidade contratada.”

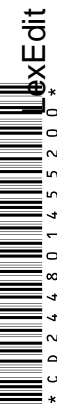
Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A MP 1.205/2024, institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – MOVER, que sucede o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, previsto na Lei 13.755/2018.

A norma estabelece os requisitos obrigatórios para comercialização de veículos novos produzidos no Brasil e para a importação de veículos novos, além de tratar sobre novo regime de incentivos, que contempla as atividades de pesquisa e desenvolvimento e o regime de autopeças não produzidas, e disciplinar as disposições do Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT).

A justificativa apresentada para a edição da MP é o objetivo de desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias



globais de valor, entre outros objetivos voltados à sustentabilidade do ecossistema automotivo.

Ocorre, porém, que a proposta enviada pelo Poder Executivo fere precisamente o objetivo da competitividade da indústria automotiva ao restringir sobremaneira as possibilidades de importação de veículos e autopeças no país, desconsiderando a importação indireta, uma das modalidades mais recorrentemente utilizadas pela indústria para a nacionalização de veículos completos, semi fabricados e de suas partes e peças.

A Lei 13.755/2018 instituiu um conjunto de incentivos e benefícios fiscais cujo usufruto está condicionado ao atingimento de metas de pesquisa e desenvolvimento, rotulagem e de fabricação de produtos que sejam menos agressivos do ponto de vista ambiental. O programa se fundamenta no Acordo sobre a Política Automotiva Comum entre a Argentina e o Brasil nº 14, internalizado na legislação brasileira pelo Decreto 60/1991, que hoje encontra-se no seu 44º aditivo.

Nesse passo, destaca-se o Regime de Importação de Autopeças Não Produzidas que tem como objetivo permitir que a indústria automotiva nacional, que é globalizada, possa adquirir autopeças, componentes, conjuntos e pneumáticos com benefício do Imposto de Importação. Com esse objetivo, os dispositivos mencionados preveem uma lista de produtos com o objetivo de assegurar o ingresso destas peças com aproveitamento de benefício fiscal.

Porém, a MP revogou o dispositivo que tratava deste regime no Rota 2030 e o reintroduziu no Programa Mover de forma completamente distinta e restritiva. A medida revogou o Art. 21, § 1º que previa a possibilidade de beneficiários do regime tributário realizarem a importação indiretamente, por conta e ordem.

“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.”

A importação indireta é uma modalidade de importação na qual uma empresa especializada em operações de comércio exterior executa as operações necessárias para nacionalização de um determinado bem. No caso, da importação por conta e ordem, a empresa importadora realiza o procedimento em nome da contratante, na operação por encomenda, a importadora realiza em seu nome.

No contexto da produção globalizada, dificilmente há produção de 100% das autopeças, partes e componentes utilizados no processo industrial pelo setor automotivo. Neste contexto, a importação por conta e ordem e por encomenda se revelam indispensáveis para simplificar a agilizar a nacionalização destes insumos.

Além disso, a importação indireta colabora para manter a adequação dos níveis de estoques das autopeças, partes e componentes, tanto para os que serão utilizados na produção, quanto para aqueles que serão destinados à manutenção dos veículos produzidos.

Assim, considerando importância desta modalidade de importação para assegurar a continuidade das operações de diversas fabricantes de veículos no país, a presente alteração busca reintroduzir a possibilidade de importações de veículos e autopeças intermediadas por terceiros, ciente que tal alteração não implica na majoração da renúncia fiscal decorrente do benefício, posto que apenas não abrange a extensão ou efeitos dos benefícios existentes ao setor.

Por esse motivo, imperiosa a necessidade de inclusão da modalidade de importação indireta no âmbito do Programa Mover com o objetivo de manter



as práticas de importação já consolidadas no setor e preservar o abastecimento de veículos e autopeças no país.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Toninho Wandscheer
(PP - PR)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se nova redação à alínea “a” do inciso I do *caput* do art. 3º e à alínea “a” do inciso II do *caput* do art. 3º; e acrescente-se alínea “c” ao inciso II do *caput* do art. 3º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 3º

I -

a) realizar, no território nacional, as atividades de prestação de serviços de assistência técnica e de organização de rede de distribuição; ou

.....

II -

a) registro de inventário de carbono das plantas de origem dos veículos comercializados no País;

.....

c) documentação técnica de projeto de implementação para plantas ou instalações iniciadas a partir de 2024, dispensada a apresentação de que trata as alíneas “a” e “b” para o disposto neste inciso.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A MP 1.205/2024, institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – MOVER, que sucede o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, previsto na Lei nº 13.755/2018.

A norma estabelece os requisitos obrigatórios para comercialização de veículos novos produzidos no Brasil e para a importação de veículos novos,



além de tratar sobre novo regime de incentivos, que contempla as atividades de pesquisa e desenvolvimento e o regime de autopeças não produzidas, e disciplinar as disposições do Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT).

O Art. 3º trata dos requisitos para que empresa interessada obtenha ato de registro de compromissos que a autorizem a exercerem a comercialização de veículos novos produzidos no país e para importação de veículos.

Ao introduzir a exigência cumulativa de comprovação de autorização para realização de atividades de prestação de serviços de assistência técnica e de organização de rede de distribuição e de utilização de marcas de fabricante, o dispositivo fere frontalmente a livre iniciativa, impondo restrições a participação de uma atividade econômica baseada na autorização dos próprios agentes de mercado.

Nesta direção, ao exigir requisitos de registro de inventário de carbono e da pegada de carbono, o dispositivo restringe o acesso desta habilitação apenas às empresas já instaladas e que já atendem aos requisitos da Lei antes mesmo de sua edição, limitando as possibilidades de novos ingressantes neste mercado.

Por esse motivo, imperiosa a necessidade de aprovação desta emenda para afastar as restrições a novos ingressantes e efetivamente assegurar a competitividade no setor automotivo brasileiro.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Toninho Wandscheer
(PP - PR)





CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Suprima-se o § 5º do art. 9º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

O carro híbrido é uma tendência do universo automotivo que está ganhando forças em todo mundo, especialmente no Brasil, pois combina, em um único produto, dois motores, um a combustão e um elétrico. A tecnologia possibilita reduzir as emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE's) de até 60% quando comparado com os motores convencionais, principalmente com a utilização de biocombustíveis

Para incentivar o desenvolvimento da tecnologia, a Lei 13755/2018, que institui o Programa Rota 2030, estabeleceu uma redução na alíquota do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI dos carros híbridos em relação aos veículos a combustão. Atualmente, o Brasil produz carros híbridos flex para atender o mercado nacional e internacional. Esse benefício não foi concebido com limite temporal, por entendermos que o pleno domínio da tecnologia demanda anos de investimentos.

O diferencial tributário é importante também para induzir as montadoras a desenvolver soluções de mobilidade cada vez menos impactantes ambientalmente. O fim desse diferencial, em 31 de dezembro de 2026, vai



interromper a pesquisa e o avanço do setor automotivo, em de encontro às premissas ambientais e sustentáveis que resultou no Programa MOVER.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Arnaldo Jardim
(CIDADANIA - SP)
Deputado Federal



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD242672901900>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Arnaldo Jardim





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se aos incisos I e II do § 5º do art. 2º da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 2º

.....

§ 5º

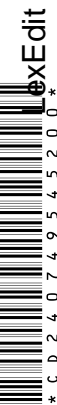
I – ciclo do tanque à roda: conceito de análise de ciclo de vida que considera a eficiência energética associada à operação de veículos leves e pesados dentro de um ciclo de uso padronizado, expressa em megajoule por quilômetro (MJ/km);

II – ciclo do poço à roda: conceito de ciclo de vida que considera as emissões de gases do efeito estufa (GEE), medido em gramas de gás carbônico equivalente por quilômetro (gCO₂eq./Km), 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;

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A medida provisória ora em apreço inova ao incorporar, de forma definitiva, a sustentabilidade e, em especial, a necessidade de descarbonização na política pública voltada à mobilidade no País. Os fundamentos e diretrizes trazidas pela MP reconhecem as características e o potencial de oferta de fontes de energia renováveis no mercado nacional, oferecendo condições para que o Brasil



* CD 2 4 0 7 4 9 5 4 5 2 0 0 *

se posicione de maneira privilegiada no movimento mundial da economia de baixo carbono.

As alterações aqui propostas buscam unificar os conceitos e expressões adotadas, assegurando que os fundamentos e princípios da MP em relação à descarbonização sejam atingidos.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Zé Vitor
(PL - MG)





CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Dê-se ao inciso I do § 2º do art. 9º da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 9º

.....

§ 2º

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

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A medida provisória ora em apreço inova ao incorporar, de forma definitiva, a sustentabilidade e, em especial, a necessidade de descarbonização na política pública voltada à mobilidade no País. Os fundamentos e diretrizes trazidas pela MP reconhecem as características e o potencial de oferta de fontes de energia renováveis no mercado nacional, oferecendo condições para que o Brasil se posicione de maneira privilegiada no movimento mundial da economia de baixo carbono.



* CD 240990557300 *
ExEdit

As alterações aqui propostas buscam unificar os conceitos e expressões adotadas, assegurando que os fundamentos e princípios da MP em relação à descarbonização sejam atingidos.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Zé Vitor
(PL - MG)





CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Dê-se ao inciso IV do § 5º do art. 2º da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 2º

.....

§ 5º

.....

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 (GEE) por megajoule (gCO₂eq./MJ); e

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A medida provisória ora em apreço inova ao incorporar, de forma definitiva, a sustentabilidade e, em especial, a necessidade de descarbonização na política pública voltada à mobilidade no País. Os fundamentos e diretrizes trazidas pela MP reconhecem as características e o potencial de oferta de fontes de energia renováveis no mercado nacional, oferecendo condições para que o Brasil se posicione de maneira privilegiada no movimento mundial da economia de baixo carbono.



* C D 2 4 2 6 8 0 1 7 1 9 0 0 *

As alterações aqui propostas buscam unificar os conceitos e expressões adotadas, assegurando que os fundamentos e princípios da MP em relação à descarbonização sejam atingidos.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Zé Vitor
(PL - MG)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD242680171900>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Vitor





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se ao inciso I do § 2º do art. 1º e ao inciso I do *caput* do art. 2º da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 1º

§ 2º

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

.....”

“Art. 2º

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

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A medida provisória ora em apreço inova ao incorporar, de forma definitiva, a sustentabilidade e, em especial, a necessidade de descarbonização na política pública voltada à mobilidade no País. Os fundamentos e diretrizes trazidas pela MP reconhecem as características e o potencial de oferta de fontes de energia renováveis no mercado nacional, oferecendo condições para que o Brasil se posicione de maneira privilegiada no movimento mundial da economia de baixo carbono.



* C D 2 4 4 3 5 0 9 0 4 0 0 0 *
ExEdit

Para garantir que os objetivos de descarbonização e sustentabilidade trazidos pela MP sejam atendidos, é fundamental que se evite dubiedade nas expressões técnicas e unidades de medida utilizadas ao longo do texto.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Zé Vitor
(PL - MG)





CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Dê-se ao § 1º do art. 11 e ao inciso I do § 1º do art. 11 da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 11.**

§ 1º Será considerado sustentável o automóvel ou veículo comercial leve que atender, além dos quesitos previstos no Art. 9º, os critérios adicionais relativos a:

I – emissão de dióxido de carbono equivalente (GEE) (eficiência energético-ambiental);

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A medida provisória ora em apreço inova ao incorporar, de forma definitiva, a sustentabilidade e, em especial, a necessidade de descarbonização na política pública voltada à mobilidade no País. Os fundamentos e diretrizes trazidas pela MP reconhecem as características e o potencial de oferta de fontes de energia renováveis no mercado nacional, oferecendo condições para que o Brasil se posicione de maneira privilegiada no movimento mundial da economia de baixo carbono.



* CD 2 4 4 5 0 4 6 5 5 7 0 0 *

As alterações aqui propostas buscam unificar os conceitos e expressões adotadas, assegurando que os fundamentos e princípios da MP em relação à descarbonização sejam atingidos.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Zé Vitor
(PL - MG)





CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Dê-se ao § 7º do art. 2º da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 2º**

.....

§ 7º Os fabricantes e os importadores de veículos não poderão ser penalizados pelo não atendimento ao requisito de emissão de dióxido de carbono equivalente (GEE) 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.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A medida provisória ora em apreço inova ao incorporar, de forma definitiva, a sustentabilidade e, em especial, a necessidade de descarbonização na política pública voltada à mobilidade no País. Os fundamentos e diretrizes trazidas pela MP reconhecem as características e o potencial de oferta de fontes de energia renováveis no mercado nacional, oferecendo condições para que o Brasil se posicione de maneira privilegiada no movimento mundial da economia de baixo carbono.



As alterações aqui propostas buscam unificar os conceitos e expressões adotadas, assegurando que os fundamentos e princípios da MP em relação à descarbonização sejam atingidos.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Zé Vitor
(PL - MG)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD248099078200>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Vitor





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se às alíneas “a” a “d” do inciso I do *caput* do art. 6º da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 6º

I -

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

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

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

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

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A medida provisória ora em apreço inova ao incorporar, de forma definitiva, a sustentabilidade e, em especial, a necessidade de descarbonização



na política pública voltada à mobilidade no País. Os fundamentos e diretrizes trazidas pela MP reconhecem as características e o potencial de oferta de fontes de energia renováveis no mercado nacional, oferecendo condições para que o Brasil se posicione de maneira privilegiada no movimento mundial da economia de baixo carbono.

As alterações aqui propostas buscam unificar os conceitos e expressões adotadas, assegurando que os fundamentos e princípios da MP em relação à descarbonização sejam atingidos.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Zé Vitor
(PL - MG)





CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Dê-se ao § 6º do art. 2º da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 2º**

.....

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

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A medida provisória ora em apreço inova ao incorporar, de forma definitiva, a sustentabilidade e, em especial, a necessidade de descarbonização na política pública voltada à mobilidade no País. Os fundamentos e diretrizes trazidas pela MP reconhecem as características e o potencial de oferta de fontes de energia renováveis no mercado nacional, oferecendo condições para que o Brasil se posicione de maneira privilegiada no movimento mundial da economia de baixo carbono.



* C D 2 4 9 0 0 9 2 9 9 7 0 0 *

As alterações aqui propostas buscam unificar os conceitos e expressões adotadas, assegurando que os fundamentos e princípios da MP em relação à descarbonização sejam atingidos.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Zé Vitor
(PL - MG)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249009299700>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Zé Vitor



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.205, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2023

Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao § 4º do art. 29 da Medida Provisória Nº 1.205, de 2023 a seguinte redação:

Art. 21.

.....
.....
§ 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, assegurada a participação de representantes do setor industrial.

JUSTIFICAÇÃO

O dispositivo modificado nesta emenda prevê a criação de um Conselho Diretor para o FNDIT, cuja composição e competências serão definidas por meio de regulamentação.

Contudo, apesar texto legal citar o caráter colegiado deste Conselho, o que remete a observância da diversidade entre seus componentes, é importante ter a garantia expressa da presença do setor industrial, principal fonte de recursos e cujo desenvolvimento é um dos objetos finalísticos do Fundo.

A participação da sociedade civil, notadamente dos setores mais impactados por políticas públicas e investimentos de fundos criados por Lei, é usual e constitui uma boa prática de governança para garantir o cumprimento de seus objetivos legais e prevenir ingerências políticas indevidas.

No presente caso, o Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico – FNDIT nasce com o objetivo central de conferir apoio financeiro a programas e projetos prioritários de desenvolvimento industrial, científico e tecnológico.

Por outro lado, a medida estabelece como sua finalidade a captação de recursos oriundos de políticas industriais voltadas para a inovação, incluindo os valores da aplicação de multas no âmbito do Programa Mover.

Desta forma, a exemplo do Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – FNDCT e do Fundo de Universalização dos Serviços de Telecomunicação – FUST, que possuem em seus Conselhos Gestores a presença de



representantes do setor privado, nada mais natural e necessário que o setor industrial tenha voz na gestão e na definição das prioridades a serem apoiadas pelo FNDIT.

Pelas razões expostas é que apresento esta emenda, para qual solicito o apoio de meus pares.

Deputada Federal Júlia Zanatta (PL/SC)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se ao § 4º do art. 29 da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 29.

.....

§ 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, assegurada a participação de representantes do setor industrial.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

O dispositivo modificado nesta emenda prevê a criação de um Conselho Diretor para o FNDIT, cuja composição e competências serão definidas por meio de regulamentação.

Contudo, apesar texto legal citar o caráter colegiado deste Conselho, o que remete a observância da diversidade entre seus componentes, é importante ter a garantia expressa da presença do setor industrial, principal fonte de recursos e cujo desenvolvimento é um dos objetos finalísticos do Fundo.

A participação da sociedade civil, notadamente dos setores mais impactados por políticas públicas e investimentos de fundos criados por Lei, é usual e constitui uma boa prática de governança para garantir o cumprimento de seus objetivos legais e prevenir ingerências políticas indevidas.



* C D 2 4 2 7 3 3 6 5 4 6 0 0 *

No presente caso, o Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico – FNDIT, nasce com o objetivo central de conferir apoio financeiro a programas e projetos prioritários de desenvolvimento industrial, científico e tecnológico.

Por outro lado, a medida estabelece como sua finalidade a captação de recursos oriundos de políticas industriais voltadas para a inovação, incluindo os valores da aplicação de multas no âmbito do Programa Mover.

Desta forma, a exemplo do Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – FNDCT e do Fundo de Universalização dos Serviços de Telecomunicação – FUST, que possuem em seus Conselhos Gestores a presença de representantes do setor privado, nada mais natural e necessário que o setor industrial tenha voz na gestão e na definição das prioridades a serem apoiadas pelo FNDIT.

Pelas razões expostas é que apresento esta emenda, para qual solicito o apoio de meus pares.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Capitão Alberto Neto
(PL - AM)



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.205, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2023.

**Institui o Programa Mobilidade Verde e
Inovação - Programa MOVER.**

EMENDA Nº _____, de 2024

Propõe a inclusão de artigo à Medida Provisória nº 1.205/2023, para adequar a redação do art. 49 da Lei nº 12.305/2020 aos objetivos do Programa Mobilidade Verde – MOVER.

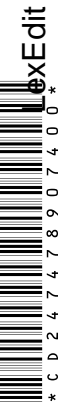
Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

Art. [...] A Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2020, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 49. É proibida a importação de resíduos sólidos perigosos e rejeitos, bem como de resíduos sólidos cujas características sejam nocivas ao meio ambiente, à saúde pública e animal e à sanidade vegetal, ainda que para tratamento, reforma, reuso, reutilização ou recuperação, ressalvada a hipótese estabelecida no parágrafo primeiro deste artigo.

§ 1º. Fica excepcionalmente autorizada a importação de resíduos sólidos perigosos, para o Brasil, desde que sejam atendidos cumulativamente os seguintes critérios:

- a) que já haja o cumprimento dos índices de logística reversa previstos em acordo setorial pelo importador, em relação à venda de seus produtos no mercado nacional;
- b) que a importação seja destinada exclusivamente para fins de reciclagem, para fins de atendimento do propósito indicado na alínea “a” acima;
- c) que não haja qualquer prejuízo ao meio ambiente; e
- d) que somente seja autorizada quando houver escassez da respectiva matéria-prima, originada do processo da reciclagem, no Brasil.



§ 2º. No caso da alínea “a” do parágrafo anterior, a quantidade de resíduos autorizados para importação deverá ser proporcional à quantidade de produtos novos exportados por este importador para o mercado internacional, com vistas à ampliação do cumprimento da obrigação ambiental em âmbito global.

§ 3º. Os rejeitos gerados pelo processo industrial de reciclagem dos resíduos importados deverão ser objeto de um projeto de pesquisa e desenvolvimento financiado pelo setor produtivo, que manifeste interesse em se utilizar da exceção prevista nesta Lei, nos termos e prazos a serem aprovados pelo órgão ambiental federal, para que se busque, em médio prazo, o reaproveitamento integral dos resíduos importados.

§ 4º. A importação de resíduos sólidos perigosos é condicionada à prévia autorização do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – Ibama, que deverá ser concedida mediante apresentação de requerimento administrativo.

§5º Deverá ser aplicado ao procedimento previsto no § 4º, no que couber, as disposições relativas à importação de resíduos controlados.

Justificativa

Conforme exposição de motivos da Medida Provisória nº 1.205/2023, o Programa Mobilidade Verde – 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.*”

Ainda segundo a referida exposição de motivos, o MOVER visa solucionar dificuldades estruturais enfrentadas pela indústria brasileira para a mobilidade, incluindo a competitividade do Brasil no mercado internacional. Nesse contexto, é importante destacar que, devido à escassez de certas matérias-primas, a metalurgia de produtos secundários representa importante fonte do insumo na fabricação de produtos novos, privilegiando os mais modernos conceitos de economia circular.

O Brasil já dispõe de uma legislação ambiental de referência no que se refere ao controle de gerenciamento de produtos perigosos. A Lei Federal nº 12.305/2012, que instituiu a Política Nacional de Resíduos Sólidos, dispõe, em seu art. 33, inciso II, que os fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes de pilhas e baterias são obrigados a estruturar e a implementar sistemas de logística reversa, mediante o retorno dos produtos após o uso pelo consumidor, de forma independente do serviço público de limpeza urbana e de manejo de resíduos sólidos.

O princípio do poluidor-pagador impõe a coleta da sucata pelo fabricante como meio de gestão adequada de resíduos perigosos e para a promoção da sustentabilidade ambiental.

O dispositivo que se pretende alterar é o art. 49 da referida Lei nº 12.305/2012, que proíbe a importação de resíduos sólidos no Brasil, que possam causar dano ao meio ambiente, à saúde pública e animal e à sanidade vegetal: “*Art. 49. É proibida a importação de resíduos sólidos perigosos e rejeitos, bem como de resíduos sólidos*”



cujas características causem dano ao meio ambiente, à saúde pública e animal e à sanidade vegetal, ainda que para tratamento, reforma, reuso, reutilização ou recuperação”.

No entanto, nos casos em que a motivação para a importação seja a reciclagem para reutilização, no contexto da logística reversa, não haverá dano ambiental ao país, além de fomentar o fornecimento de matéria-prima cuja escassez encarece o produto final e contribuir com a retirada de resíduos de países que não possam promover a mesma destinação ambientalmente adequada. Esse ponto é ainda mais relevante quando resíduos existentes em outros países decorrem de exportações de produtos realizados por empresas brasileiras. Ou seja: atualmente, a legislação brasileira não permite que sejam trazidos ao país, para reciclagem e reuso, os resíduos sólidos gerados no exterior pelas próprias empresas brasileiras exportadoras. É um cenário que pode e deve ser mudado, considerando, inclusive, que um dos objetivos do MOVER é solucionar as dificuldades da indústria brasileira quando ao incremento das exportações conforme o potencial do País e retomar a sua participação em mercados internacionais que vem perdendo espaço.

A vinculação da possibilidade de importação de resíduos sólidos à quantidade de produtos colocados no mercado internacional trazem o equilíbrio necessário entre a necessidade de matéria-prima e o cumprimento da obrigação ambiental de realização da logística reversa para além das fronteiras do nosso país. Isso, somado à geração de empregos inequívoca, com o aumento da capacidade de reciclagem em nosso país, torna o projeto conectado com a sustentabilidade em seus três eixos: social, econômico e ambiental.

A alteração proposta à Lei nº 12.305/2012 também está em conformidade com os objetivos estabelecidos pela Convenção sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito (Convenção de Basileia), que conta com a adesão do Brasil desde 1993. O artigo 4º, parágrafo 9º, desse tratado internacional prevê que o transporte internacional de resíduos sólidos deve ser permitido quando: (a) o Estado de origem do resíduo não tiver condições para realizar o seu depósito de forma ambientalmente saudável e eficiente; ou (b) os resíduos em questão forem necessários como matéria-prima para as indústrias de reciclagem ou recuperação no país de destino. O preâmbulo da Convenção estabelece, ainda, que os resíduos devem ser depositados ou tratados, preferencialmente, no país em que foram gerados.

Todos esses princípios são atendidos pela presente proposta. De acordo com a redação sugerida, a importação do resíduo será vinculada às exportações de produtos novos anteriormente realizadas pelo importador do resíduo, relativos a produtos que haja a escassez da matéria-prima no país, além de haver a obrigatoriedade de submissão do resíduo importado à reciclagem e respectiva aplicação no processo produtivo da empresa importadora. Isto permitirá que os resíduos gerados por empresas brasileiras retornem ao país para receberem tratamento ambientalmente adequado, além de contribuir para o desenvolvimento nacional.

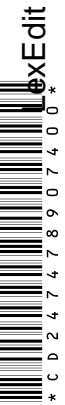
Como indicado, além da escassez de determinadas matérias-primas no país, a utilização de produtos reciclados, além de ter a função de dar a destinação ambientalmente adequada aos resíduos, privilegia os mais modernos conceitos de economia circular. A mudança proposta evita, também, que estes produtos inservíveis, ante a escassez de



matéria-prima, entrem no país como contrabando. Além disso, a mudança será incentivo para que países que não disponham de tecnologia de reciclagem insuficientes ou tecnicamente desatualizadas não necessitem manter, em seus territórios, resíduos perigosos acondicionados e descartados de maneira irregular.

Outrossim, a criação de critérios para autorização, prevista nos parágrafos a serem inseridos ao artigo da Lei, traz a segurança necessária para que o processo não cause impactos ao meio ambiente.

No mais, resta indubitável que esta proposta de emenda à Medida Provisória nº 1.205/2023, além de privilegiar o mercado nacional, traduz-se em uma demonstração, pelo Brasil, de reponsabilidade ambiental para com a comunidade internacional.





CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Dê-se aos incisos I a V do § 2º do art. 15 da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 15.

.....

§ 2º

I – 2024 a 2027 - R\$ 4.800.000.000,00 (quatro bilhões e oitocentos milhões de reais), totalizando R\$ 24.000.000,00 (vinte e quatro bilhões) no quinquênio.

II – suprimido;

III – suprimido;

IV – suprimido; e

V – suprimido.

.....”

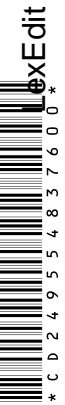


JUSTIFICAÇÃO

A alteração é fundamental para equalizar os recursos entre Mover e Regime do Nordeste, assim diminuir a discrepância competitiva entre as empresas beneficiadas dos regimes.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Fausto Pinato
(PP - SP)
Delegado Federal





CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Dê-se aos §§ 1º e 2º do art. 8º da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 8º**

§ 1º No caso de veículos importados, o somatório das multas compensatórias de que tratam os arts 6º e 7º, está limitado a 20% (vinte) por cento incidente sobre o respectivo valor aduaneiro acrescido dos tributos incidentes na nacionalização.

§ 2º Transformado no §1º.”

JUSTIFICAÇÃO

A exclusão do parágrafo 1º do Art. 8º é necessária para evitar a desigualdade de tratamento entre os fabricantes, bem como preserva o justo tratamento para o eventual descumprimento dos critérios de inserção no programa.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

**Deputado Fausto Pinato
(PP - SP)
Deputado Federal**



* CD 242790375200 *
ExEdit



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se aos incisos II e III do *caput* do art. 13 da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 13.**

.....

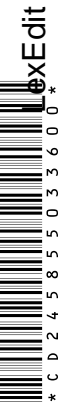
II – tenham projeto de desenvolvimento e produção tecnológica aprovado para a produção, no País, de novos produtos ou de novos modelos de produtos existentes a que se refere o inciso I do **caput**, a ser implementado no prazo máximo de três anos, conforme o disposto em ato do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

III – supressão.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A alteração no artigo 13, inciso II da Medida Provisória visa estabelecer um prazo máximo de três anos para a implementação de projetos de desenvolvimento e produção tecnológica de novos produtos ou de novos modelos de produtos existentes. Representa um ajuste importante que tornar o programa MOVER mais flexível, atrativo e compatível com a realidade do setor automotivo brasileiro. Também impede o acesso de empresas sem produção nacional, operando exclusivamente como importadoras, aos benefícios tributários concedidos pelo MOVER.



* CD 245855033600 *
ExEdit

Nesse contexto, o inciso III foi suprimido por não permitir empresas importadoras sem fabricação no país.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Fausto Pinato
(PP - SP)
Deputado Federal



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD245855033600>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se nova redação aos incisos II e III do § 2º do art. 9º; e acrescente-se inciso IV ao § 2º do art. 9º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 9º**

.....

§ 2º

.....

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

III – dois pontos percentuais em relação ao requisito de reciclabilidade, a partir de 1º de janeiro de 2025; e

IV – dois pontos percentuais em relação ao requisito de densidade produtiva, conforme definição no art. 2º, inciso V.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão do inciso IV no artigo 9º é uma medida importante para o desenvolvimento sustentável da indústria automotiva brasileira. A diferenciação de 2 pontos percentuais na alíquota do IPI para veículos com maior densidade produtiva é um incentivo importante para que os fabricantes invistam no desenvolvimento de fornecedores nacionais. Estimular a produção de veículos com maior densidade contribuirá para a geração de benefícios para toda a economia nacional.



* CD 240920137000 *
ExEdit

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Fausto Pinato
(PP - SP)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD240920137000>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se nova redação aos incisos III e IV do *caput* do art. 2º; e acrescente-se inciso V ao *caput* do art. 2º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 2º

.....
III – rotulagem veicular integrada;

IV – desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção; e

V – elevação da densidade produtiva, compreendida como o nível de agregação de valor à atividade produtiva e de efeito de transbordamento para atividades correlatas, medido por meio do Índice de Conteúdo Regional (ICR), no caso dos veículos novos produzidos no país.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão do inciso V visa fortalecer o Programa Mobilidade Verde e Inovação (MOVER) como um instrumento para o desenvolvimento sustentável da indústria automotiva brasileira, focando na elevação da densidade produtiva e na geração de benefícios para a economia nacional. A densidade produtiva é um indicador chave para a competitividade da indústria automotiva.

A exclusão do parágrafo 7º é **necessária para garantir a efetividade do programa no que se refere às metas de emissão veicular, proteção da saúde pública e promoção da competitividade da indústria automotiva brasileira.**



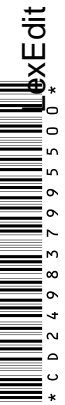
* CD 2 4 9 8 3 7 9 9 5 5 0 0 *

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Fausto Pinato
(PP - SP)
Deputado Federal



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249837995500>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fausto Pinato





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se nova redação ao inciso I do *caput* do art. 13; e acrescentem-se §§ 6º a 8º ao art. 26 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 13.”

I - produzam, no País, ou importem 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;

.....”

“Art. 26.”

.....”

§ 6º As empresas habilitadas no regime estabelecido no *caput* poderão realizar a importação indiretamente, por intermédio de uma pessoa jurídica importadora por sua conta e ordem ou por encomenda.

§ 7º A importação das partes, peças, componentes, conjuntos e subconjuntos, acabados e semiacabados, e pneumáticos mencionados no *caput*, de origem estrangeira, serão desembaraçados com suspensão do IPI quando importados diretamente, por encomenda ou por conta e ordem do estabelecimento industrial.

§ 8º A suspensão do IPI, estabelecida no parágrafo anterior, alcança a saída do bem importado da importadora, com destino ao estabelecimento do industrial encomendante da importação, ou, que o importou por sua conta e ordem.”



* CD 2 4 8 6 6 5 7 6 5 8 0 0 *

JUSTIFICAÇÃO

A MP 1.205/2024, institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – MOVER, que sucede o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, previsto na Lei 13.755/2018.

A norma estabelece os requisitos obrigatórios para comercialização de veículos novos produzidos no Brasil e para a importação de veículos novos, além de tratar sobre novo regime de incentivos, que contempla as atividades de pesquisa e desenvolvimento e o regime de autopeças não produzidas, e disciplinar as disposições do Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT).

A justificativa apresentada para a edição da MP é o objetivo de desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, entre outros objetivos voltados à sustentabilidade do ecossistema automotivo.

Em linha com a fundamentação da MP, a alteração proposta visa a ampliação da cadeia produtiva do setor automotivo brasileira, permitindo que empresas que atuam no seguimento pela importação de autopeças possam ser incentivadas a efetuarem pesquisa e desenvolvimento.

No atual cenário, a importação de veículos e autopeças já é uma realidade no setor automotivo, visto que parte da tecnologia necessária para produção de determinados equipamentos não são disponíveis no país. Nesse sentido, a prática da importação é uma realidade no setor, mas ela se dá dissociada do compromisso com o desenvolvimento do know-how do mercado interno.

A emenda propõe, portanto, a possibilidade de habilitação de empresas importadoras ao regime de incentivos à realização de atividade de pesquisa e desenvolvimento e de produção tecnológica. Nesse sentido, as importações de veículos e peças poderão ser incentivadas, mas contarão com a exigência de que se instale e operacionalize um centro de custo de pesquisa e desenvolvimento, gerando o intercâmbio de conhecimento entre o mercado estrangeiro e o interno.



No âmbito da importação de autopeças, também convém observar que a proposta enviada pelo Poder Executivo indevidamente restringiu sobremaneira as possibilidades de importação de veículos e autopeças no país, desconsiderando a importação indireta, uma das modalidades mais recorrentemente utilizadas pela indústria para a nacionalização de veículos completos, sem fabricados e de suas partes e peças.

A Lei 13.755/2018 instituiu um conjunto de incentivos e benefícios fiscais cujo usufruto está condicionado ao atingimento de metas de pesquisa e desenvolvimento, rotulagem e de fabricação de produtos que sejam menos agressivos do ponto de vista ambiental. O programa se fundamenta no Acordo sobre a Política Automotiva Comum entre a Argentina e o Brasil nº 14, internalizado na legislação brasileira pelo Decreto 60/1991, que hoje encontra-se no seu 44º aditivo.

A MP limitou o usufruto dos benefícios aos fabricantes dos produtos automotivos abrangidos pelo Acordo sobre a Política Automotiva Comum entre a Argentina e o Brasil nº 14, mas, desde que atendidos os demais requisitos estabelecidos, os importadores destes produtos deveriam ter a mesma possibilidade, o que permitiria agregação de tecnologia e opções para evitar o desabastecimento.

A alteração do inciso I, Art. 13, permitirá que os importadores sejam incluídos nas possibilidades do Programa Mover.

Nesse passo, destaca-se o Regime de Importação de Autopeças Não Produzidas que tem como objetivo permitir que a indústria automotiva nacional, que é globalizada, possa adquirir autopeças, componentes, conjuntos e pneumáticos com isenção do Imposto de Importação. Com esse objetivo, os dispositivos mencionados preveem uma lista de produtos com o objetivo de assegurar o ingresso destas peças com aproveitamento de benefício fiscal.

No contexto da produção globalizada, dificilmente há produção de 100% das autopeças, partes e componentes utilizados no processo industrial pelo setor automotivo. Neste contexto, a importação por conta e ordem e por



encomenda se revelam indispensáveis para simplificar e agilizar a nacionalização destes insumos.

Além disso, a importação indireta colabora para manter a adequação dos níveis de estoques das autopeças, partes e componentes, tanto para os que serão utilizados na produção, quanto para aqueles que serão destinados à manutenção dos veículos produzidos.

Para resguardar o equilíbrio no usufruto dos benefícios a Lei nº 13.755/2018, alterou a redação do § 1º do Art. 5º da Lei 9.826/1999, para que os componentes, chassis, carroçarias, acessórios, partes e peças não produzidas possam ser desembaraçadas com suspensão do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), quando importados por encomenda ou por conta e ordem de estabelecimento industrial, e sejam destinados na montagem dos produtos automotivos.

Por esta razão, propomos a inclusão do § 7º no Art. 26 da MP, de maneira que a cadeia produtiva continue usufruindo, de forma ampla, dos incentivos e benefícios instituídos, especialmente da suspensão do IPI na importação destas autopeças e componentes.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Toninho Wandscheer
(PP - PR)





CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Acrescente-se, antes do Capítulo VII da Medida Provisória, o seguinte Capítulo VI-1:

“CAPÍTULO VI-1

DO REGIME DE AUTOPEÇAS NÃO PRODUZIDAS

Art. 29-1. 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. 29-2. Será concedida tratamento tributário favorecido no âmbito do imposto de importação para os produtos a que se refere ao previsto no artigo anterior quando destinados à industrialização de produtos automotivos.

§ 1º O beneficiário do regime tributário poderá realizar a importação diretamente ou por intermédio de pessoa jurídica importadora, por sua conta e ordem e por encomenda.

§ 2º O Poder Executivo federal relacionará os bens objeto do benefício a que se refere o caput deste artigo por classificação fiscal na Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM).”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A MP 1.205/2024, institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – MOVER, que sucede o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, previsto na Lei 13.755/2018.



A norma estabelece os requisitos obrigatórios para comercialização de veículos novos produzidos no Brasil e para a importação de veículos novos, além de tratar sobre novo regime de incentivos, que contempla as atividades de pesquisa e desenvolvimento e o regime de autopeças não produzidas, e disciplinar as disposições do Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT).

A justificativa apresentada para a edição da MP é o objetivo de desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, entre outros objetivos voltados à sustentabilidade do ecossistema automotivo.

Ocorre, porém, que a proposta enviada pelo Poder Executivo fere precisamente o objetivo da competitividade da indústria automotiva ao restringir sobremaneira as possibilidades de importação de veículos e autopeças no país, desconsiderando a importação indireta, uma das modalidades mais recorrentemente utilizadas pela indústria para a nacionalização de veículos completos, semi fabricados e de suas partes e peças.

A Lei 13.755/2018 instituiu um conjunto de incentivos e benefícios fiscais cujo usufruto está condicionado ao atingimento de metas de pesquisa e desenvolvimento, rotulagem e de fabricação de produtos que sejam menos agressivos do ponto de vista ambiental. O programa se fundamenta no Acordo sobre a Política Automotiva Comum entre a Argentina e o Brasil nº 14, internalizado na legislação brasileira pelo Decreto 60/1991, que hoje encontra-se no seu 44º aditivo.

Nesse passo, destaca-se o Regime de Importação de Autopeças Não Produzidas que tem como objetivo permitir que a indústria automotiva nacional, que é globalizada, possa adquirir autopeças, componentes, conjuntos e pneumáticos com benefício do Imposto de Importação. Com esse objetivo, os dispositivos mencionados preveem uma lista de produtos com o objetivo de assegurar o ingresso destas peças com aproveitamento de benefício fiscal.

Porém, a MP revogou o dispositivo que tratava deste regime no Rota 2030 e o reintroduziu no Programa Mover de forma completamente distinta restritiva. A medida revogou o Art. 21, § 1º que previa a possibilidade de



beneficiários do regime tributário realizarem a importação indiretamente, por conta e ordem.

“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.”

A importação por conta e ordem é uma modalidade de importação indireta na qual uma empresa especializada em operações de comércio exterior executa em nome do adquirente as operações necessárias para nacionalização de um determinado bem.

No contexto da produção globalizada, dificilmente há produção de 100% das autopeças, partes e componentes utilizados no processo industrial pelo setor automotivo. Neste contexto, a importação por conta e ordem e por encomenda se revelam indispensáveis para simplificar e agilizar a nacionalização destes insumos.

Além disso, a importação indireta colabora para manter a adequação dos níveis de estoques das autopeças, partes e componentes, tanto para os que serão utilizados na produção, quanto para aqueles que serão destinados à manutenção dos veículos produzidos.

Assim, considerando importância desta modalidade de importação para assegurar a continuidade das operações de diversas fabricantes de veículos no país, a presente alteração busca reintroduzir a possibilidade de importações de veículos e autopeças intermediadas por terceiros, ciente que tal alteração não implica na majoração da renúncia fiscal decorrente do benefício, posto que apenas não abrange a extensão ou efeitos dos benefícios existentes ao setor.

Por esse motivo, imperiosa a necessidade de inclusão da modalidade de importação indireta no âmbito do Programa Mover com o objetivo de manter



as práticas de importação já consolidadas no setor e preservar o abastecimento de veículos e autopeças no país.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Toninho Wandscheer
(PP - PR)





CONGRESSO NACIONAL
Emenda Modificativa

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se ao *caput* do art. 4º da Medida Provisória a seguinte redação:

“**Art. 4º** Fica dispensada a emissão de ato de registro de compromissos para as importações de veículos realizadas por pessoa física e pessoa jurídica que seja importadora independente de veículos.

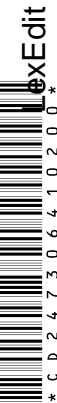
.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente Medida Provisória institui o Programa Mover (Mobilidade Verde e Inovação), que objetiva apoiar a descarbonização dos veículos brasileiros, o desenvolvimento tecnológico e a competitividade global. Para tanto, ela cria um rol de procedimentos obrigatórios para todos aqueles que fabricam, comercializam ou importam automóveis novos, de forma a adequar a indústria automobilística a uma realidade mais verde.

Contudo, essas regras podem restringir ou até mesmo inviabilizar a importação de automóveis por importadores independentes. Isso porque, alguns dispositivos da presente MP *criam “reserva de mercado”, ao exigir dos importadores a comprovação de 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

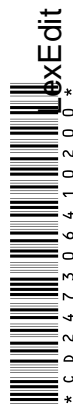
b) registro da pegada de carbono dos veículos comercializados no País, conforme o disposto no regulamento.

Quem não apresentar essas documentações pagará multa compensatória de vinte por cento, incidente sobre a receita decorrente da venda dos veículos.

Diante dos claros prejuízos ao consumidor e aos importadores independentes é que apresentamos essa Emenda que dispensa a emissão de ato de registro de compromissos para as importações de veículos realizados por importadoras independentes.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Tião Medeiros
(PP - PR)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se ao art. 30 da Medida Provisória a seguinte redação:

“**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, contados a partir da data da publicação do Ato do Secretário de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços que conceder a habilitação da respectiva empresa que realizar as atividades de pesquisa e desenvolvimento incentivadas, nos termos previstos no art. 13, §2º, inciso I, desta Medida Provisória.”

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.205, de 2023, prevê a obrigatoriedade de haver a prévia habilitação da empresa junto ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, para que haja o gozo dos respectivos incentivos destinados à realização de atividades de pesquisa e desenvolvimento e de produção tecnológica pelas indústrias de mobilidade e logística.

Pela atual redação do art. 30 da Medida Provisória em tela, o incentivo será concedido pelo prazo de 5 (cinco) anos que, a princípio, seriam contados da entrada em vigor da norma. Este prazo não reflete a data de início da possibilidade da utilização do benefício, haja vista que não há prazo determinado para apreciação do pedido de habilitação, que dependerá de ato do Secretário de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.



Para evitar que os contribuintes sejam penalizados por eventual morosidade na concessão da autorização, propõe-se a alteração do art. 30 da Medida Provisória em tela, para consignar que os 5 (cinco) anos do gozo dos incentivos presentes nos arts. 15 a 20 apenas serão contados a partir da publicação do Ato que concedeu a respectiva habilitação da empresa.

Diante do exposto, e tendo em vista a importância social e econômica de que se reveste esta proposta, gostaria de poder contar com o apoio dos nobres Pares para a aprovação e incorporação desta emenda ao ordenamento jurídico pátrio.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Mendonça Filho
(UNIÃO - PE)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se ao *caput* do art. 13 da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 13. Ficam alterados os arts. 13, 20 e 29 da Medida Provisória, com a seguinte redação: “Art. 13.....

§ 7º Nos projetos de que tratam o inciso II do *caput* e o § 4º deste artigo, a importação de bem usado será permitida apenas em caso de inexistência de bem similar de produção nacional. § 8º As empresas fabricantes de produtos automotivos de que dispõe o inciso I do artigo 13 desta Lei beneficiárias do regime de incentivos previsto neste Capítulo deverão utilizar em seu processo produtivo percentuais mínimos de produtos e serviços nacionais definidos em regulamento, além de percentuais mínimos adicionais na produção de insumos, matérias-primas e componentes estratégicos específicos dos veículos, entre os quais se incluem baterias, células de combustíveis, motores, conversores e inversores. § 9º No caso de indisponibilidade técnica para o cumprimento dos percentuais mínimos de que trata o § 8º deste artigo, o Poder Executivo poderá reduzir esses requisitos de maneira fundamentada em cada caso.’ “Art. 20..... 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, apenas no caso em que inexista bem similar de produção nacional; e.....” “Art.

29.....

§ 7º O Poder Executivo definirá percentual mínimo de recursos do FNDIT destinados a apoiar a produção nacional ou no âmbito do Mercosul de autopeças



* CD 2 4 4 5 7 6 4 1 6 4 0 0 *

beneficiadas pelo regime de que dispõe o Capítulo V desta Lei, especialmente autopeças estratégicas para o desenvolvimento tecnológico e ambiental.”:

.....”

JUSTIFICAÇÃO

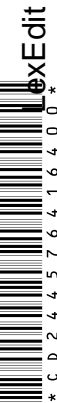
A Medida Provisória nº 1.205, de 2023, que cria o Programa Mobilidade Verde e Inovação – Programa MOVER, faz parte da nova política industrial que foi lançada pelo Governo Lula e está direcionada ao desenvolvimento produtivo, tecnológico e ambiental em um setor com grande capacidade impulsionar investimentos ao longo de tecido industrial brasileiro.

Essa Medida Provisória, que já está no caminho correto, pode ainda receber alguns aprimoramentos durante a discussão no Congresso Nacional, para incentivar ao máximo o desenvolvimento produtivo pelo território nacional e impulsionar encadeamentos produtivos para frente e para trás na estrutura industrial brasileira.

Acreditamos que é necessário prever a importação de bem usado em projetos de investimento apenas em caso de inexistência de bem similar de produção nacional, para incentivar diversos setores produtores brasileiros.

Nesse contexto de estímulo às indústrias nacionais, propomos que as empresas beneficiárias utilizem em seu processo produtivo percentuais mínimos de produtos e serviços nacionais definidos em regulamento, além de percentuais mínimos adicionais na produção de insumos, matérias-primas e componentes estratégicos específicos dos veículos, entre os quais se incluem baterias, células de combustíveis, motores, conversores e inversores.

Ainda prevemos que o Poder Executivo definirá percentual mínimo de recursos do Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico – FNDIT destinados a apoiar a produção nacional ou no âmbito do Mercosul de autopeças que são beneficiadas pelo regime de importação facilitada existente, especialmente autopeças estratégicas para o desenvolvimento tecnológico e ambiental.



Diante do exposto, solicitamos o apoio dos nobres pares e de toda a sociedade brasileira para a aprovação desta importante Emenda à Medida Provisória nº 1.205, de 2023.

Sala da Comissão, em de de 2024.

Deputado ZÉ NETO

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se ao *caput* do art. 16 da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 16. Altere-se o art. 16 da Medida Provisória, com a seguinte redação: “Art.

16.....”

§ 6º No caso de pessoa jurídica habilitada no regime de que trata este Capítulo que tenha domicílio e atividade produtiva na Região Nordeste e que realize dispêndios em pesquisa e desenvolvimento em energias renováveis em projetos direcionados a esta Região, o crédito financeiro relativo aos dispêndios em pesquisa e desenvolvimento de que trata o art. 15 desta Lei: I – corresponderá a setenta por cento dos dispêndios realizados; e II – estará limitado a dez 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.’:

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.205, de 2023, que cria o Programa Mobilidade Verde e Inovação – Programa MOVER, faz parte da nova política industrial que foi lançada pelo Governo Lula e está direcionada ao desenvolvimento produtivo, tecnológico e ambiental em um setor com grande capacidade impulsionar investimentos ao longo de tecido industrial brasileiro.

Essa Medida Provisória, que já está no caminho correto, pode ainda receber alguns aprimoramentos durante a discussão no Congresso Nacional,



para incentivar ao máximo o desenvolvimento produtivo pelo território nacional e impulsionar encadeamentos produtivos para frente e para trás na estrutura industrial brasileira.

Pre vemos um estímulo adicional para investimentos em energia renovável na Região Nordeste, para fomentar o desenvolvimento regional. No caso de empresa que tenha domicílio e atividade produtiva na Região Nordeste e que realize dispêndios em pesquisa e desenvolvimento em energias renováveis em projetos direcionados a esta Região, o crédito financeiro relativo aos dispêndios em pesquisa e desenvolvimento passará de cinquenta para setenta por cento dos dispêndios realizados, estando sujeito a limite maior, de cinco para dez por cento, da receita bruta total de venda de bens e serviços do segundo mês-calendário anterior ao mês de apuração do crédito.

Diante do exposto, solicitamos o apoio dos nobres pares e de toda a sociedade brasileira para a aprovação desta importante Emenda à Medida Provisória nº 1.205, de 2023.

Sala da Comissão, em de de 2024.

Deputado ZÉ NETO

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescentem-se, onde couber, na Medida Provisória os seguintes artigos:

“**Art.** Fica instituído o Programa Mobilidade Elétrica – MOBE, com o objetivo de apoiar e incentivar a conversão de veículos com motor a combustão para veículos elétricos ou híbridos, bem como o desenvolvimento tecnológico e a fabricação de veículos totalmente elétricos, híbridos e híbridos *plug-in* no País.

§ 1º O MOBE aplicar-se-á até 31 de dezembro de 2030.

§ 2º Poder-se-ão habilitar ao MOBE as empresas que estejam em situação regular quanto ao pagamento dos tributos federais e:

I – produzam, no País, veículos totalmente elétricos, híbridos e híbridos *plug-in*;

II – produzam, no País, conjunto integrado de peças e equipamentos para conversão de veículos com motor a combustão que estejam em uso para veículos elétricos ou híbridos; ou

III – tenham projeto aprovado para instalação, no País, de fábrica, ou, no caso das empresas já instaladas, de novas plantas ou projetos industriais para produção dos veículos e itens de que tratam os incisos I e II deste parágrafo.”

“**Art.** No âmbito do MOBE, ficam isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI:

I – os veículos totalmente elétricos, híbridos e híbridos *plug-in*;

II – as baterias, os acumuladores, os motores de indução eletromagnética, suas partes e peças, quando destinados exclusivamente ao emprego nos veículos de que trata o inciso I deste artigo;



III – o conjunto integrado de peças e equipamentos para conversão de veículos com motor a combustão que estejam em uso para veículos elétricos ou híbridos.

Parágrafo único. A venda de veículos elétricos, híbridos e híbridos *plug-in*, com a isenção de que trata o *caput* deste artigo, somente se aplica a veículo novo cujo preço de venda ao consumidor, incluídos tributos incidentes, não seja superior a:

I – R\$ 20.000,00 (vinte mil reais), para motocicletas (incluindo os ciclomotores);

II – R\$ 100.000,00 (cem mil reais), para veículos automóveis de passageiros e outros veículos automóveis principalmente concebidos para transporte de pessoas, exceto os do inciso II, incluindo os veículos de uso misto (*station wagons*);

III – R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais), para veículos automóveis para transporte de mercadorias; ou

IV – R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais), para veículos automóveis para transporte de dez pessoas ou mais, incluindo o motorista.”

“**Art.** As empresas habilitadas no MOBE ficam isentas do Imposto de Importação referente aos seguintes produtos:

I – baterias, acumuladores, motores de indução eletromagnética, suas partes e peças, quando destinados exclusivamente ao emprego nos veículos totalmente elétricos, híbridos e híbridos *plug-in*;

II – conjunto integrado de peças e equipamentos para conversão de veículos com motor a combustão que estejam em uso para veículos elétricos ou híbridos.”

“**Art.** Às empresas e entidades beneficiárias do MOBE serão concedidas condições especiais de financiamento junto a instituições oficiais de fomento, relativamente a projetos a serem desenvolvidos e executados no País.”

“**Art.** Ficam os bancos públicos autorizados a criar linhas de crédito especiais para financiamento dos custos de conversão de veículos com motor a combustão que estejam em uso para veículos elétricos ou híbridos.”

“**Art.** Para fins de atendimento ao disposto no art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, o Poder Executivo estimará



o montante da renúncia de receita decorrente do MOBE e o incluirá no demonstrativo a que se refere o § 6º do art. 165 da Constituição.”

“**Art.** O Poder Executivo editará regulamento para a efetiva aplicação deste Capítulo.”

JUSTIFICAÇÃO

A edição da Medida Provisória nº 1205, de 2023, que cria a Programa Mobilidade Verde e Inovação – Programa MOVER, traz uma oportunidade de aprofundar a discussão sobre a importância dos incentivos à mobilidade elétrica.

Os veículos elétricos se mostram uma alternativa viável para reduzir as emissões de gases formadores do efeito estufa e estabelecer as bases de economia de baixo carbono. Nesse contexto, diversos países estão criando proibições para a fabricação e venda de veículos com motor a combustão.

Acreditamos que a Medida Provisória nº 1205, de 2023, precisa avançar nesse tema e nessa rota tecnológica e ambiental, por meio da incorporação do Programa Mobilidade Elétrica – MOBE, que apresentamos no Projeto de Lei nº 539, de 2022.

No MOBE, pretendemos apoiar e incentivar a conversão de veículos com motor a combustão para veículos elétricos ou híbridos, bem como o desenvolvimento tecnológico e a fabricação de veículos totalmente elétricos, híbridos e híbridos plug-in no País.

Diante do exposto, solicitamos o apoio dos nobres pares para a aprovação desta importante Emenda à Medida Provisória nº 1205, de 2023.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Zé Silva
(SOLIDARIEDADE - MG)
Deputado Federal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Suprimam-se as alíneas “a” e “b” do inciso I do *caput* do art. 3º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

O artigo terceiro da proposição, em seu inciso I, determina que as empresas interessadas em obter o ato de registro dos compromissos de que trata o § 2º do art. 2º, deverão comprovar que estão formalmente autorizadas a realizar, em território nacional, as atividades de prestação de serviços de assistência técnica, de organização de rede de distribuição e a utilizar as marcas do fabricante dos veículos objeto de importação, mediante documento válido no País.

Ocorre que os critérios criam um limite às operações do mercado de importações, resultando em restrições operacionais, um aumento significativo da burocracia e prejuízos financeiros decorrentes do subsequente fechamento do mercado, além de impor, dessa forma, barreiras à entrada de novas empresas, restringindo a concorrência e o livre mercado.

Ademais, destacamos que o artigo carece de uma definição clara e objetiva do que seria considerado “utilizar as marcas do fabricante em relação aos veículos objeto de importação, mediante documento válido no País”. A falta de clareza da alínea leva a interpretações distintas e subjetivas, resultando na criação de potenciais reservas de mercados no setor.

Destaca-se que as regulamentações servem para desempenhar um papel fundamental na proteção dos consumidores e na certeza da qualidade



* CD 2 4 3 8 9 2 3 0 7 2 0 0 *

dos produtos, entretanto, é imperativo que essas normas sejam equilibradas de maneira a fomentar a concorrência e estimular a inovação no âmbito do livre mercado.

Ressaltamos que a imposição de penalidades como o cancelamento do ato de compromisso em virtude do não cumprimento de exigências burocráticas impostas pelas alíneas questionadas pode gerar um clima de insegurança jurídica e temor de consequências legais para as empresas relacionadas.

Por fim, o excesso de burocracias, como já apontado, pode afugentar os agentes do setor, o que inevitavelmente impacta na arrecadação advinda deste tipo de negociação.

Ante o exposto, rogo aos nobres pares pela aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Rodrigo Valadares
(UNIÃO - SE)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se § 4º ao art. 4º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 4º

.....

§ 4º Para fins do disposto no caput, fica autorizada a importação de veículos seminovos, em bom estado de conservação, condicionado ao atendimento dos limites legais de emissões veiculares vigentes no Brasil, relativamente ao seu ano de fabricação e categoria. (NR).”

JUSTIFICAÇÃO

A autorização para a importação de veículos seminovos, conforme estabelecido na emenda proposta, é uma medida que visa ampliar as opções disponíveis no mercado automobilístico brasileiro, promovendo a diversificação e competitividade, além de beneficiar os consumidores.

A emenda proposta busca permitir a importação de veículos seminovos em bom estado de conservação, desde que atendam aos limites legais de emissões veiculares vigentes no Brasil. Isso significa que os veículos importados devem cumprir com os padrões de emissões estabelecidos para o seu ano de fabricação e categoria, garantindo que não representem um impacto negativo ao meio ambiente ou à saúde pública.

Essa medida traz benefícios significativos para os consumidores brasileiros. Em primeiro lugar, amplia as opções de escolha, permitindo o acesso a uma gama mais diversificada de veículos, incluindo modelos e marcas que



não estão disponíveis no mercado interno. Isso pode resultar em uma maior concorrência entre os fabricantes e importadores, levando a uma redução dos preços.

Ante o exposto, rogo aos nobres pares pela aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Rodrigo Valadares
(UNIÃO - SE)





CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Acrescente-se § 4º ao art. 4º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 4º

.....

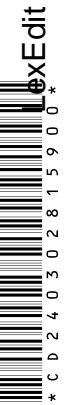
§ 4º Para fins do disposto no caput, fica autorizada a importação de veículos novos, condicionado ao atendimento dos limites legais de emissões veiculares vigentes no Brasil. (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A emenda proposta destaca-se por proporcionar uma maior liberdade de escolha para os consumidores e por promover benefícios significativos para a liberdade econômica.

Ao permitir a importação de carros novos, os consumidores brasileiros ganham acesso a uma gama mais ampla de opções de veículos, possibilitando a escolha de modelos, marcas e tecnologias que antes não estavam disponíveis no mercado interno. Essa liberdade de escolha coloca o poder nas mãos dos consumidores, permitindo que eles façam compras de acordo com suas preferências e necessidades individuais.

Além disso, a permissão para importação de carros novos fomenta a competição no mercado automobilístico, incentivando os fabricantes nacionais a melhorar seus produtos e serviços para acompanhar os modelos estrangeiros.



* CD 240302815900 *
ExEdit

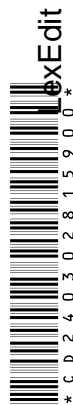
Esse ambiente competitivo pode resultar em preços mais competitivos, melhor qualidade e maior inovação, beneficiando diretamente os consumidores.

Do ponto de vista da liberdade econômica, a autorização para importação de carros novos promove um ambiente mais aberto e dinâmico, permitindo que as forças do mercado determinem os melhores produtos e preços. Essa abertura para importação também pode estimular investimentos estrangeiros e contribuir para o crescimento econômico, criando oportunidades de negócios e empregos em setores relacionados à importação, distribuição e comercialização de veículos.

Ante o exposto, rogo aos nobres pares pela aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Rodrigo Valadares
(UNIÃO - SE)





MEDIDA PROVISÓRIA DE Nº 1.205, DE 2023

Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação - Programa MOVER.

EMENDA Nº

O § 1º e o inciso V do § 2º do art. 1º da Medida Provisória nº 1.205, de 2023, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art.1º

.....
§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 **veículos à propulsão humana e de suas peças e implementos**, automóveis, de caminhões e de seus implementos rodoviários, de ônibus, de chassis com motor, de máquinas autopropulsadas e de autopeças.”(NR)

.....
§2º

.....
V - promoção do uso de biocombustíveis, de outros combustíveis de baixo teor de carbono e de formas alternativas de propulsão, **incluindo propulsão humana**, e valorização da matriz energética brasileira;”(NR)





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Acrescenta-se o seguinte inciso IV ao caput do art. 13 da Medida Provisória nº 1.205, de 2023:

“Art.13.....

IV - **produzam, no País, veículos à propulsão humana, suas peças e implementos;”**

Acrescenta-se o seguinte § 2º do art. 13 da Medida Provisória nº 1.205, de 2023, renumerando-se os demais:

“Art.13.....

§ 2º Na habilitação das empresas previstas no inciso IV do art. 13 desta lei, haverá dispensa dos requisitos previstos nos incisos I e II do § 1º do mesmo artigo, desde que seja apresentado projeto de pesquisa e desenvolvimento.”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

Desde a segunda metade do século XX, cidades do mundo inteiro convivem com o agravamento dos problemas decorrentes do transporte de pessoas e mercadorias no meio urbano. As políticas de transporte predominantemente adotadas não priorizavam de fato os transportes coletivos e ativos, também denominados não-motorizados, à medida que as políticas urbanas não conseguiram conter o espraiamento das grandes e médias cidades, quando não o provocaram. Estas inversões de prioridade, resultaram em facilidades para o deslocamento das pessoas em veículos motorizados particulares, beneficiando apenas uma parcela da sociedade e aumentando os impactos decorrentes das opções (e falta de opção) nos deslocamentos.

No Brasil, a maioria da população, cerca de 85%, ocupa áreas urbanas, portanto, as externalidades negativas decorrentes destas políticas urbanas e de transporte são patentes na vida dos brasileiros e brasileiras, afetando a sustentabilidade ambiental, social e econômica das cidades e a mobilidade das pessoas e das cargas. Com raras exceções, as cidades não têm conseguido resolver seus problemas de mobilidade e ainda têm permitido o crescimento dos impactos negativos decorrentes dos deslocamentos de pessoas e bens nos transportes motorizados individuais.

O conceito de mobilidade urbana sustentável - ou mobilidade urbana





CÂMARA DOS DEPUTADOS

que contribui para o desenvolvimento sustentável das cidades - passa a ser defendida, então, como instrumento de transformação que está presente no processo de debates que acompanharam a formulação do marco regulatório do setor, a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) - Lei nº 12.586 de 2012.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) apresenta alguns princípios que precisam ser seguidos pelos municípios e todos os entes federativos do Brasil, dentre eles a busca do desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais. Entre as diretrizes da Lei, destaca-se a integração da política de mobilidade com as de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos, assim como a prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado e, por fim, a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade. Nesse contexto de princípios, diretrizes e objetivos da PNMU, o estímulo à cadeia produtiva de veículos à propulsão humana, como a bicicleta, por exemplo, como parte de um conjunto de soluções para a melhoria da mobilidade e da logística urbana nos municípios brasileiros, precisa ser valorizado e promovido.

Assim, a inclusão de veículos à propulsão humana no Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER, em especial em seu capítulo de estímulo à pesquisa e desenvolvimento tecnológico, representa uma medida essencial para fomentar a diversidade de meios de transporte sustentáveis, promovendo não apenas a mobilidade urbana, mas também alinhando-se aos princípios de descarbonização e sustentabilidade ambiental, indispensáveis em um contexto de perseguição das metas para limitar o aquecimento global estabelecidas pelo Acordo de Paris e em convergência os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU de cidades e comunidades sustentáveis e ações contra a mudança global do clima.

A partir de estímulos à pesquisa e aprimoramento da cadeia logística de veículos à propulsão humana, suas peças e implementos, conforme previsto nesta emenda, o Estado brasileiro ampliará as possibilidades de mobilidade e logística urbana sustentável no país. Poderá, também, conquistar patentes e registros, garantindo sua participação ativa no cenário internacional de inovação e tecnologia. Ao fomentar a inovação na indústria com incentivo à pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias mais eficientes, resultará na promoção de bicicletas cada vez mais eficazes, seguras e adaptadas às necessidades do transporte moderno. Assim, a promoção de tecnologias para o setor de bicicletas é de extrema importância, uma vez que o Brasil é polo de desenvolvimento industrial, porém com pouco desenvolvimento tecnológico, situação que essa emenda enfrenta.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Sala das Sessões, em de de 2024.

Deputado (a) xxxxxxxx
xxxxx



* C D 2 4 2 4 7 6 3 4 7 1 0 0 *



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se inciso V ao *caput* do art. 1º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 1º
.....
V – promoção da segurança veicular ativa e passiva (NR).
.....”

JUSTIFICAÇÃO

O Programa Mobilidade Verde e Inovação (MOVER) proposto pela Medida Provisória busca promover transformações importantes para o setor automotivo brasileiro com o objetivo apoiar o desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, a descarbonização da mobilidade.

O Programa também possui como pressupostos princípios de sustentabilidade ambiental, de progresso tecnológico e de cidadania.

No contexto sustentabilidade a Medida Provisória estabelece o conceito ‘poço à roda’, sendo considerada as emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) aqueles 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;

No mesmo sentido, a presente emenda foca no desenvolvimento industrial sustentável de toda a cadeia produtiva envolvida no setor automotivo



* C D 2 4 0 6 5 8 0 9 8 5 0 0 *
ExEdit

e propõe medidas mais claras relacionadas a redução da pegada de carbono do veículo.

O texto estabelece uma norma de conteúdo local na produção de veículos novos, como forma de estimular a aquisição de insumos nacionais e a promoção da segurança veicular, com ênfase aos sistemas passivos que atuam no momento da colisão ou parada repentina, os quais incluem o uso de materiais com propriedades de absorção de impacto em carrocerias com deformação programável e em barras de proteção.

O texto também incentiva a redução de peso do veículo, o que implica em diversos benefícios, como:

- Aumento expressivo da redução da emissão de GEE durante a rodagem dos veículos promovendo maior sustentabilidade e facilitando o atendimento de metas internacionais de emissão para o caso de exportação de veículos fabricados no país;
- Aumento da capacidade de transporte de cargas respeitando o limite de peso permitido diminuindo custos logísticos e colaborando para a sustentabilidade e redução da pegada de carbono dos produtos transportados;
- Maior conservação de estradas; e
- Maior autonomia de veículos.

Dessa forma, contamos com apoio dos nobres pares para aprovação desta emenda.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Lafayette de Andrada
(REPUBLICANOS - MG)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se inciso V ao *caput* do art. 2º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 2º

.....

V – aumento da participação da indústria nacional na produção dos veículos e de seus insumos e componentes (NR).

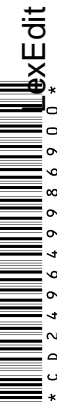
.....”

JUSTIFICAÇÃO

O Programa Mobilidade Verde e Inovação (MOVER) proposto pela Medida Provisória busca promover transformações importantes para o setor automotivo brasileiro com o objetivo apoiar o desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, a descarbonização da mobilidade.

O Programa também possui como pressupostos princípios de sustentabilidade ambiental, de progresso tecnológico e de cidadania.

No contexto sustentabilidade a Medida Provisória estabelece o conceito ‘poço à roda’, sendo considerada as emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) aqueles 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;



* C D 2 4 9 6 4 9 9 8 6 9 0 0 *

No mesmo sentido, a presente emenda foca no desenvolvimento industrial sustentável de toda a cadeia produtiva envolvida no setor automotivo e propõe medidas mais claras relacionadas a redução da pegada de carbono do veículo.

O texto estabelece uma norma de conteúdo local na produção de veículos novos, como forma de estimular a aquisição de insumos nacionais e a promoção da segurança veicular, com ênfase aos sistemas passivos que atuam no momento da colisão ou parada repentina, os quais incluem o uso de materiais com propriedades de absorção de impacto em carrocerias com deformação programável e em barras de proteção.

O texto também incentiva a redução de peso do veículo, o que implica em diversos benefícios, como:

- Aumento expressivo da redução da emissão de GEE durante a rodagem dos veículos promovendo maior sustentabilidade e facilitando o atendimento de metas internacionais de emissão para o caso de exportação de veículos fabricados no país;
- Aumento da capacidade de transporte de cargas respeitando o limite de peso permitido diminuindo custos logísticos e colaborando para a sustentabilidade e redução da pegada de carbono dos produtos transportados;
- Maior conservação de estradas; e
- Maior autonomia de veículos.

Dessa forma, contamos com apoio dos nobres pares para aprovação desta emenda.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Lafayette de Andrada
(REPUBLICANOS - MG)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se ao inciso II do § 3º do art. 9º da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 9º
.....
§ 3º
.....
II – potência e peso do veículo;
.....”

JUSTIFICAÇÃO

O Programa Mobilidade Verde e Inovação (MOVER) proposto pela Medida Provisória busca promover transformações importantes para o setor automotivo brasileiro com o objetivo apoiar o desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, a descarbonização da mobilidade.

O Programa também possui como pressupostos princípios de sustentabilidade ambiental, de progresso tecnológico e de cidadania.

No contexto sustentabilidade a Medida Provisória estabelece o conceito ‘poço à roda’, sendo considerada as emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) aqueles 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;



* CD 2 4 5 7 4 1 6 0 3 4 0 0 *
ExEdit

No mesmo sentido, a presente emenda foca no desenvolvimento industrial sustentável de toda a cadeia produtiva envolvida no setor automotivo e propõe medidas mais claras relacionadas a redução da pegada de carbono do veículo.

O texto estabelece uma norma de conteúdo local na produção de veículos novos, como forma de estimular a aquisição de insumos nacionais e a promoção da segurança veicular, com ênfase aos sistemas passivos que atuam no momento da colisão ou parada repentina, os quais incluem o uso de materiais com propriedades de absorção de impacto em carrocerias com deformação programável e em barras de proteção.

O texto também incentiva a redução de peso do veículo, o que implica em diversos benefícios, como:

- Aumento expressivo da redução da emissão de GEE durante a rodagem dos veículos promovendo maior sustentabilidade e facilitando o atendimento de metas internacionais de emissão para o caso de exportação de veículos fabricados no país;
- Aumento da capacidade de transporte de cargas respeitando o limite de peso permitido diminuindo custos logísticos e colaborando para a sustentabilidade e redução da pegada de carbono dos produtos transportados;
- Maior conservação de estradas; e
- Maior autonomia de veículos.

Dessa forma, contamos com apoio dos nobres pares para aprovação desta emenda.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Lafayette de Andrada
(REPUBLICANOS - MG)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se ao inciso III do § 1º do art. 11 da Medida Provisória a seguinte redação:

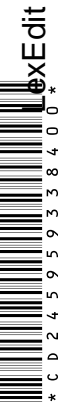
“**Art. 11.**
§ 1º
.....
III – realização de etapas fabris no País para a fabricação do veículo e de seus insumos e componentes;
.....”

JUSTIFICAÇÃO

O Programa Mobilidade Verde e Inovação (MOVER) proposto pela Medida Provisória busca promover transformações importantes para o setor automotivo brasileiro com o objetivo apoiar o desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, a descarbonização da mobilidade.

O Programa também possui como pressupostos princípios de sustentabilidade ambiental, de progresso tecnológico e de cidadania.

No contexto sustentabilidade a Medida Provisória estabelece o conceito ‘poço à roda’, sendo considerada as emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) aqueles 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;



* CD 2 4 5 9 5 9 3 3 8 4 0 0 *

No mesmo sentido, a presente emenda foca no desenvolvimento industrial sustentável de toda a cadeia produtiva envolvida no setor automotivo e propõe medidas mais claras relacionadas a redução da pegada de carbono do veículo.

O texto estabelece uma norma de conteúdo local na produção de veículos novos, como forma de estimular a aquisição de insumos nacionais e a promoção da segurança veicular, com ênfase aos sistemas passivos que atuam no momento da colisão ou parada repentina, os quais incluem o uso de materiais com propriedades de absorção de impacto em carrocerias com deformação programável e em barras de proteção.

O texto também incentiva a redução de peso do veículo, o que implica em diversos benefícios, como:

- Aumento expressivo da redução da emissão de GEE durante a rodagem dos veículos promovendo maior sustentabilidade e facilitando o atendimento de metas internacionais de emissão para o caso de exportação de veículos fabricados no país;
- Aumento da capacidade de transporte de cargas respeitando o limite de peso permitido diminuindo custos logísticos e colaborando para a sustentabilidade e redução da pegada de carbono dos produtos transportados;
- Maior conservação de estradas; e
- Maior autonomia de veículos.

Dessa forma, contamos com apoio dos nobres pares para aprovação desta emenda.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Lafayette de Andrada
(REPUBLICANOS - MG)





CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Acrescenta-se à Seção I ao capítulo III, “Da Tributação e dos veículos sustentáveis”, nos seguintes termos e onde couber, renumerando-se os demais artigos:

Seção I

Da tributação para veículos de propulsão humana

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

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

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

§ 3º A produção de bicicletas com e sem câmbio, e bicicletas elétricas, no âmbito do Programa de Mobilidade Verde, seguirá as diretrizes estabelecidas pelo Processo Produtivo Básico (PPB), conforme determinado na Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020 e Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011, respectivamente.



Art. 13. Fica estabelecido um regime especial de incentivo à mobilidade verde, com foco na produção e no uso de bicicletas com e sem câmbio e bicicletas elétricas, visando a redução gradativa do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para as empresas que atendam ao Processo Produtivo Básico (PPB).

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

Art. 14. Fica estabelecida a redução progressiva no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), podendo somar 100% se cumpridas todas as etapas, para bicicletas equipadas com câmbio, de acordo com a execução de cada etapa estabelecida no Processo Produtivo Básico (PPB), conforme segue:

I - Fabricação do Garfo, Guidão e Aros das Rodas: A redução do IPI será aplicada na fase de fabricação do garfo, guidão e aros das rodas da bicicleta, correspondendo a 12% do valor total do imposto.

II - Soldagem Total do Quadro: Será concedida uma redução de 12% no IPI na etapa de soldagem total do quadro da bicicleta.

III - Pintura Completa do Quadro e Garfo: A aplicação da redução de 12% no IPI ocorrerá durante a fase de pintura completa do quadro e garfo da bicicleta.

IV - Montagem Completa das Rodas: A redução de 12% no IPI será concedida na etapa de montagem completa das rodas, a partir de suas partes e peças.

V - Centragem das Rodas: A fase de centragem das rodas da bicicleta será contemplada com uma redução de 12% no valor total do IPI.

VI - Montagem Final do Produto: A última etapa do processo produtivo, a montagem final do produto, terá uma redução de 40% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI).

Art. 15. Fica estabelecida a redução de 100% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para bicicletas sem câmbio, de acordo com a



execução integral de todas as etapas estabelecida no Processo Produtivo Básico (PPB), conforme segue:

I - fabricação dos componentes abaixo relacionados:

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

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

III - soldagem total do quadro;

IV - pintura completa do quadro e garfo;

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

VI - centragem das rodas; e

VII - montagem final do produto.

Parágrafo Único. As atividades ou operações inerentes às etapas de produção poderão ser realizadas por terceiros, em qualquer região do país, desde que obedecido o Processo Produtivo Básico.

Art. 16. Fica estabelecida a redução de 70% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para bicicletas elétricas de acordo com a execução de todas as etapas estabelecida no Processo Produtivo Básico (PPB), conforme segue:



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

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

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

- a) tubo de direção;
- b) suporte do motor;
- c) caixa e/ou suporte de bateria;



- d) suporte do selim;
- e) suporte dos amortecedores;
- f) suporte do garfo traseiro;
- g) suporte dianteiro e/ou traseiro dos estribos;
- h) tubo estrutural superior; e
- i) tubo estrutural inferior.

III - pintura do chassi.

IV - montagem:

- a) montagem do motor elétrico a partir de partes e peças; e
- b) montagem completa do produto final.

§ 1º O disposto nos incisos II e III do art. 15 ficará dispensado até o limite de produção de 20.000 (vinte mil) unidades de chassis soldados e pintados, no ano calendário, de quaisquer modelos, a critério das empresas.

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

Art. 17. O Programa de Mobilidade Verde incentivará a pesquisa, desenvolvimento e inovação relacionados à produção de bicicletas com e sem câmbio e bicicletas elétricas com processos industriais nacionais.

Art. 18. As disposições contidas nesta emenda aplicam-se tanto às bicicletas com câmbio, quanto às bicicletas sem câmbio e às bicicletas elétricas, observando-se as normativas vigentes do Processo Produtivo Básico estabelecidos pela Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020. e da Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011.

Parágrafo único. A alteração, revogação ou substituição das Portarias Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020 e da Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011 que disciplina a aplicação desta



lei não prejudicará a vigência e a eficácia desta lei, a menos que expressamente disposto em legislação específica. [NR]

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão de bicicletas e bicicletas elétricas no Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER representa uma medida essencial para fomentar a diversidade de meios de transporte sustentáveis, promovendo não apenas a mobilidade urbana, mas também alinhando-se aos princípios de descarbonização e sustentabilidade ambiental. Além disso, essa nova redação proposta visa integrar o PPB das bicicletas no Programa de Mobilidade Verde, promovendo benefícios fiscais para os veículos sustentáveis e incentivando a produção nacional no contexto da mobilidade sustentável.

A relevância deste acréscimo à medida provisória reside na compreensão de que as bicicletas e bicicletas elétricas, por serem veículos de propulsão humana, representam uma alternativa ambientalmente e socialmente inclusiva e economicamente eficiente, contribuindo para a transição energética.

A promoção das bicicletas como meio de transporte alinha-se perfeitamente aos objetivos da transição energética. Ao adotar as bicicletas como uma opção viável e acessível, incentivamos uma forma de deslocamento que não depende de combustíveis fósseis, reduzindo significativamente a pegada de carbono e contribuindo para a mitigação das mudanças climáticas.

Importante ressaltar ainda que as bicicletas são veículos de baixo impacto ambiental, com emissões de gases de efeito estufa praticamente nulas durante seu uso. Além disso, promovem a redução da poluição do ar, a diminuição do tráfego rodoviário e a melhoria da qualidade de vida nas áreas urbanas. Adicionalmente, ao tornar as bicicletas mais acessíveis e incentivadas, proporcionamos uma solução de mobilidade mais inclusiva, contribuindo para a equidade social e a redução das disparidades de acesso aos meios de transporte.

No quesito de acessibilidade econômica, a incorporação das bicicletas no Programa de Mobilidade Verde não apenas atende às demandas ambientais e sociais, mas também apresenta benefícios econômicos tangíveis. A produção e



uso de bicicletas podem gerar empregos locais, promover a indústria nacional e reduzir os custos associados ao transporte motorizado tanto coletivo quanto individual, contribuindo para a eficiência econômica. Além disso, é importante destacar ainda que, no cenário globalizado em que vivemos, as bicicletas emergem como uma poderosa ferramenta não apenas para a mobilidade sustentável, mas também como um meio para impulsionar a inovação e a autonomia diante do mercado internacional.

A promoção do uso de bicicletas não apenas impulsiona a indústria, mas também cria um ambiente propício para a inovação. Ao apoiar pesquisas e desenvolvimento nesta área, o Brasil pode conquistar patentes e registros, garantindo sua participação ativa no cenário internacional de inovação e tecnologia.

Assim, a sugestão de alteração na referida medida provisória é de estimular o processo produtivo básico – PPB, de acordo com as portarias e normativas já existentes (Processo Produtivo Básico estabelecidos pela Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020^[1] e da Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011^[2], respectivamente) a fim de que o imposto a ser aplicado seja progressivamente aplicado conforme as especificações e alcance do processo de cada ente participante do processo da indústria da bicicleta. Importante ressaltar ainda que, os processos produtivos básicos diferem para as bicicletas com câmbio, sem câmbio e bicicletas elétricas.

Sobre a pesquisa e inovação que é promovida pela referida medida provisória, proporcionará com a integração do setor, benefícios fiscais e incentivos para bicicletas e bicicletas elétricas. Ao fomentar a inovação na indústria com incentivo à pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias mais eficientes, resultará na promoção de bicicletas cada vez mais eficazes, seguras e adaptadas às necessidades do transporte moderno. Assim, a promoção de tecnologias para o setor de bicicletas é de uma importância, uma vez que o Brasil é polo de desenvolvimento industrial, porém com pouco desenvolvimento tecnológico.

Em resumo, a inclusão das bicicletas e bicicletas elétricas no Programa de Mobilidade Verde não apenas representa um compromisso com a sustentabilidade ambiental e social por parte do Governo, mas também é uma



estratégia econômica inteligente. Ao criar um ambiente favorável para a adoção e produção de bicicletas, estamos construindo um futuro mais equitativo, saudável e economicamente acessível.

Dessa forma, contamos com apoio dos nobres pares para aprovação desta emenda.

[1] [https://antigo.mctic.gov.br/mctic/opencms/legislacao/portarias_interministeriais/Portaria Interministerial SEPEC ME SEXEC MCTI n 35 de 16072020.html#:~:text=Seu%20Nome%3A-,Portaria%20Interministerial%20SEPEC%2FME%2FSEXEC%2FMCTI,n%C2%BA%2035%2C%20de%2016.07.2020&text=Alterar%20os%20Processos%20Produtivos%20B%C3%A1sicos,na%20Zona%20Franca%20de%20Manaus.](https://antigo.mctic.gov.br/mctic/opencms/legislacao/portarias_interministeriais/Portaria_Interministerial_SEPEC_ME_SEXEC_MCTI_n_35_de_16072020.html#:~:text=Seu%20Nome%3A-,Portaria%20Interministerial%20SEPEC%2FME%2FSEXEC%2FMCTI,n%C2%BA%2035%2C%20de%2016.07.2020&text=Alterar%20os%20Processos%20Produtivos%20B%C3%A1sicos,na%20Zona%20Franca%20de%20Manaus.)

[2] [https://antigo.mctic.gov.br/mctic/opencms/legislacao/portarias_interministeriais/migracao/Portaria Interministerial MDICMCT n 139 de 15062011.html](https://antigo.mctic.gov.br/mctic/opencms/legislacao/portarias_interministeriais/migracao/Portaria_Interministerial_MDICMCT_n_139_de_15062011.html)

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.

**Deputado Juninho do Pneu
(UNIÃO - RJ)**





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Suprima-se o inciso I do *caput* do art. 3º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

O artigo terceiro da MPV, em seu inciso I, determina que as empresas interessadas em obter o ato de registro dos compromissos de que trata o § 2º do art. 2º, deverão comprovar que estão formalmente autorizadas a realizar, em território nacional, as atividades de prestação de serviços de assistência técnica, de organização de rede de distribuição e a utilizar as marcas do fabricante dos veículos objeto de importação, mediante documento válido no País.

Ocorre que os critérios criam um limite às operações do mercado de importações, resultando em restrições operacionais, um aumento significativo da burocracia e prejuízos financeiros decorrentes do subsequente fechamento do mercado, além de impor, dessa forma, barreiras à entrada de novas empresas, restringindo a concorrência e o livre mercado.

Ademais, destacamos que o artigo carece de uma definição clara e objetiva do que seria considerado “utilizar as marcas do fabricante em relação aos veículos objeto de importação, mediante documento válido no País”. A falta de clareza da alínea leva a interpretações distintas e subjetivas, resultando na criação de potenciais reservas de mercados no setor.

Destaca-se que as regulamentações servem para desempenhar um papel fundamental na proteção dos consumidores e na certeza da qualidade dos produtos, entretanto, é imperativo que essas normas sejam equilibradas de



maneira a fomentar a concorrência e estimular a inovação no âmbito do livre mercado.

Ressaltamos que a imposição de penalidades como o cancelamento do ato de compromisso em virtude do não cumprimento de exigências burocráticas impostas pelas alíneas questionadas pode gerar um clima de insegurança jurídica e temor de consequências legais para as empresas relacionadas.

Por fim, o excesso de burocracias, como já apontado, pode afugentar os agentes do setor, o que inevitavelmente impacta na arrecadação advinda deste tipo de negociação.

Ante o exposto, rogo aos nobres pares pela aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Luiz Philippe de Orleans e Bragança
(PL - SP)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se § 4º ao art. 4º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 4º

.....

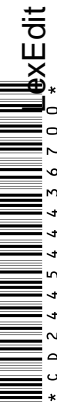
§ 4º Para fins do disposto no caput, fica autorizada a importação de veículos seminovos, em bom estado de conservação, condicionado ao atendimento dos limites legais de emissões veiculares vigentes no Brasil, relativamente ao seu ano de fabricação e categoria.”

JUSTIFICAÇÃO

A autorização para a importação de veículos seminovos, conforme estabelecido na emenda proposta, é uma medida que visa ampliar as opções disponíveis no mercado automobilístico brasileiro, promovendo a diversificação e competitividade, além de beneficiar os consumidores.

A emenda proposta busca permitir a importação de veículos seminovos em bom estado de conservação, desde que atendam aos limites legais de emissões veiculares vigentes no Brasil. Isso significa que os veículos importados devem cumprir com os padrões de emissões estabelecidos para o seu ano de fabricação e categoria, garantindo que não representem um impacto negativo ao meio ambiente ou à saúde pública.

Essa medida traz benefícios significativos para os consumidores brasileiros. Em primeiro lugar, amplia as opções de escolha, permitindo o acesso a uma gama mais diversificada de veículos, incluindo modelos e marcas que



* C D 2 4 4 5 4 4 4 3 6 7 0 *

não estão disponíveis no mercado interno. Isso pode resultar em uma maior concorrência entre os fabricantes e importadores, levando a uma redução dos preços.

Ante o exposto, rogo aos nobres pares pela aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Luiz Philippe de Orleans e Bragança
(PL - SP)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se § 9º ao art. 2º da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 2º

.....

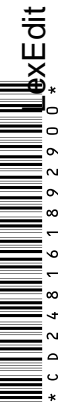
§ 9º Fica autorizada a importação de veículos usados para comercialização no território nacional, observadas as disposições desta lei.”

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de inclusão do parágrafo, que trata da importação de veículos usados para comercialização em território nacional, fundamenta-se na harmonização de princípios constitucionais e legais, com o intuito de promover a livre iniciativa, a liberdade econômica e o respeito aos tratados internacionais.

A autorização proposta alinha-se aos preceitos da Constituição Federal, notadamente os princípios da livre concorrência e da liberdade econômica, proporcionando um ambiente propício à dinamização do mercado automotivo. Tal medida, ao viabilizar a entrada de veículos usados, respeitando as normativas pertinentes, busca fortalecer a competitividade, estimulando a inovação e o empreendedorismo no setor.

Além disso, a medida se insere na perspectiva de acordos comerciais internacionais, proporcionando uma integração mais efetiva do Brasil no cenário global. Essa abertura para a importação de veículos usados respeita os compromissos assumidos pelo país em tratados internacionais, fortalecendo



* C D 2 4 8 1 6 1 8 9 2 9 0 0 *

relações comerciais e contribuindo para a inserção internacional da economia brasileira.

No âmbito do respeito ao consumidor, a proposta atende às demandas por uma maior variedade de opções de veículos, considerando critérios econômicos e sustentáveis. Essa adaptação às expectativas do consumidor é relevante, garantindo a observância ao princípio da dignidade da pessoa humana e fortalecendo a proteção aos direitos fundamentais.

Portanto, a inclusão do parágrafo supracitado na legislação busca equacionar as necessidades econômicas do mercado automotivo com os princípios e normas jurídicas que regem a atividade comercial, promovendo um ambiente favorável ao desenvolvimento sustentável, ao empreendedorismo e à competitividade, sempre em conformidade com os preceitos constitucionais e legais que norteiam a economia brasileira.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Luiz Philippe de Orleans e Bragança
(PL - SP)





CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte capítulo:

“CAPÍTULO

**DO REGIME DE SUSPENSÃO DE TRIBUTOS
FEDERAIS NA PRODUÇÃO AUTOMOTIVA**

Art. Fica instituído o Regime de Suspensão de Tributos Federais na Produção Automotiva, com objetivo de suspender os impostos e contribuições federais incidentes na cadeia de suprimentos da indústria automotiva.

§ 1º Ficam suspensos na importação:

I – Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI;

II – Imposto de Importação - II;

III – Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público incidente na Importação de Produtos Estrangeiros ou Serviços - PIS/Pasep-Importação; e

IV – Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social devida pelo Importador de Bens Estrangeiros ou Serviços do Exterior - CofinsImportação.

§ 2º Ficam suspensos nas aquisições no mercado interno:

I – Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI;

II – Contribuição para o Programa de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/Pasep; e

III – Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - Cofins.

§ 3º Ficam dispensadas de retenção na fonte as operações com impostos e contribuições federais suspensos por este Regime.

§ 4º Na hipótese de extinção dos tributos de que tratam os §§ 1º e 2º, a suspensão de que trata este artigo aplicar-se-á aos tributos que os substituírem.



* C D 2 4 5 2 0 3 0 8 4 8 0 0 *

Art. A suspensão de que trata este Regime:

I – não se aplica à aquisição de bens, serviços e direitos que não possam ser admitidos como custo de produção, de comercialização, ou despesa necessária às atividades da empresa assim considerada dedutível nos termos da legislação do imposto sobre a renda, ainda que registrados contabilmente como ativo imobilizado ou intangível;

II – não se aplica às pessoas jurídicas optantes pelo Regime Especial Unificado de Arrecadação de Tributos e Contribuições devidos pelas Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Simples Nacional), de que trata a Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, seja em relação à aquisição de seus fornecedores, seja no tocante a saída dos produtos que industrialize;

III – se encerra quando da saída do produto final do estabelecimento do beneficiário, de acordo com sua respectiva tributação, quando destinados ao consumidor final, comerciante atacadista ou varejista no mercado interno;

IV – perdurará até que ocorra a saída a qualquer título da mercadoria importada, da mercadoria adquirida no mercado interno para revenda, ou do produto resultante do processo de industrialização, salvo se houver disposição específica de nova suspensão para a operação, hipótese em que prevalecerá a norma pertinente ou ainda no caso de exportação em que os tributos suspensos passarão a ser isentos; e

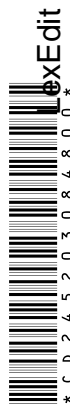
V – não impede a manutenção ou utilização dos créditos dos impostos e contribuições federais pela pessoa jurídica remetente ou prestadora de serviço.

§ 1º Fica garantido o direito ao desconto de crédito das Contribuições para PIS/Pasep, Cofins e do IPI, quando incidente, nas aquisições de bens, serviços e direitos das pessoas jurídicas optantes pelo Simples Nacional e as de que trata a Lei Complementar nº 123, de 2006.

§ 2º O disposto no inciso III do caput também se aplica caso a mercadoria ou produto seja objeto de imobilização no ativo do beneficiário, extravio, furto, roubo, perda ou deterioração.

Art. São beneficiárias do regime as pessoas jurídicas que:

I – produzam, no País, os produtos classificados nos códigos 84.29, 84.32, 84.33, 87.01, 87.02, 87.03, 87.04, 87.05, 87.06, 87.07, 87.10, 87.11 8716.20.00 e 87.16.3, da Tipi; e



II – produzam, no País, preponderantemente, componentes, chassis, carroçarias, acessórios, partes e peças, sistemas de tração elétrica e suas partes e peças, todos empregados para produção dos produtos classificados nos códigos 84.29, 84.32, 84.33, 87.01, 87.02, 87.03, 87.04, 87.05, 87.06, 87.07, 87.10, 87.11 8716.20.00 e 87.16.3 da Tipi.

§ 1º A preponderância de que trata o inciso II do caput poderá ser determinada por pessoa jurídica ou por estabelecimento que, no ano-calendário imediatamente anterior ao da aquisição, teve receita bruta, incluindo exportações, com a venda dos componentes, chassis, carroçarias, partes e peças, sistemas de tração elétrica e suas partes e peças, todos utilizados nos produtos classificados nos códigos 84.29, 84.32, 84.33, 85.07, 85.11, 85.12, 85.27, 85.29, 85.44, 87.01, 87.02, 87.03, 87.04, 87.05, 87.06, 87.07, 87.08, 87.10, 87.11 8716.20.00, 8716.3, 90.32 e 94.01 da Tipi, superior a 60% (sessenta por cento) da receita bruta total no mesmo período.

§ 2º Caso a pessoa jurídica faça a opção de apurar a preponderância para apenas um ou mais estabelecimentos, somente estes poderão ser beneficiários do Regime, nos termos do inciso II do caput, devendo, nesta hipótese, a preponderância ser apurada individualmente por estabelecimento.

§ 3º A pessoa jurídica em início de atividade poderá se beneficiar do regime caso assuma o compromisso de auferir durante o período de 3 (três) anos-calendários, acumuladamente, receita bruta decorrente da venda dos bens e produtos referidos no inciso II do caput, superior a 60% da receita bruta total.

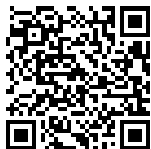
§ 4º Caso a pessoa jurídica de que trata o § 3º não consiga atingir o percentual mencionado no § 1º, ficará obrigada a efetuar o recolhimento dos tributos suspensos com os acréscimos legais e poderá faturar o valor do principal contra os seus clientes, por meio de nota fiscal eletrônica.

§ 5º Para efeitos desta Medida Provisória, considera-se:

I – receita bruta total: o produto da venda de bens e serviços nas operações de conta própria, o preço dos serviços prestados e o resultado auferido nas operações de conta alheia; e

II – receita bruta decorrente de exportações: o produto da venda para o exterior e para empresa comercial exportadora com o fim específico de exportação.

Art. Os tributos federais suspensos pelo Regime de que trata este capítulo serão considerados recolhidos quando da saída tributada da mercadoria



ou do produto final, relacionados nos incisos I e II do caput do artigo anterior, de acordo com sua respectiva tributação, quando destinados ao consumidor final, comerciante atacadista ou varejista no mercado interno.

Parágrafo único. O disposto no caput deste artigo aplica-se também às saídas não tributadas, isentas, imunes ou tributadas à alíquota zero, bem como às saídas dos bens cedidos em comodato exclusivamente para serem utilizados pelos comodatários na fabricação de produtos destinados aos beneficiários deste Regime, inclusive nas saídas de subprodutos, sucatas, aparas e resíduos decorrentes do processo industrial.

Art. As pessoas jurídicas que aderirem ao programa poderão apropriar e utilizar os créditos fiscais acumulados até o início de vigência desta Lei.

§ 1º Para fins da apropriação de créditos fiscais acumulados a partir do início de vigência do programa, as pessoas jurídicas beneficiárias poderão, a qualquer tempo, solicitar a restituição, o ressarcimento ou compensar os eventuais créditos tributários, de qualquer natureza, origem ou período em que foram apropriados ou acumulados, com impostos e contribuições sociais federais administrados pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil.

§ 2º As pessoas jurídicas beneficiárias poderão, a cada período, compensar de forma centralizada em estabelecimento único, os saldos devedores e credores do IPI resultantes da apuração efetuada por cada estabelecimento da pessoa jurídica, sendo o resultado, quando devedor, objeto de recolhimento único.

Art. Aplica-se o disposto neste Capítulo às pessoas jurídicas que produzam, no País, preponderantemente, os produtos eletrônicos classificados nos códigos 84.14, 84.43, 84.79, 85.01, 85.02, 85.04, 85.07, 85.11, 85.17, 85.31, 85.32, 85.36, 85.41, 85.44, 90.19, 90.28 e 90.32, desde que credenciada como Operador Econômico Autorizado – OEA.”

JUSTIFICAÇÃO

A MP 1.205/2024, institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – MOVER, estabelecendo requisitos obrigatórios para comercialização de veículos novos produzidos no Brasil e para a importação de veículos novos, além de tratar sobre novo regime de incentivos, que contempla as atividades de pesquisa



e desenvolvimento e o regime de autopeças não produzidas, e disciplinar as disposições do Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT).

A justificativa apresentada para a edição da MP é o objetivo de desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, entre outros objetivos voltados à sustentabilidade do ecossistema automotivo.

Em linha com a fundamentação da MP, a emenda proposta visa o aumento da competitividade e ampliação da cadeia produtiva do setor automotivo brasileiro, promovendo a eliminação de resíduos tributários e de acúmulo de crédito, a simplificação na apuração, diferindo o recolhimento dos tributos federais até a saída do produto do estabelecimento do beneficiário.

Nesse passo, fica estabelecido que tal medida não caracteriza renúncia fiscal, considerando que os tributos efetivamente serão recolhidos na saída dos produtos. Além disso, a sua implementação ampararia o período de transição do atual sistema tributário para o estabelecido pela Emenda Constitucional nº 132/2023, que reformou todo o arcabouço tributário previsto na Constituição Federal.

Neste sentido, contamos com a concordância dos nobres colegas com esta proposta de emenda.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado João Carlos Bacelar
(PL - BA)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescentem-se inciso X ao § 2º do art. 1º, inciso IV ao *caput* do art. 18 e §§ 10 e 11 ao art. 18; e dê-se nova redação aos §§ 3º e 4º do art. 18 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 1º**

§ 2º

X – promoção da expansão das cadeias de logística reversa das autopeças e dos produtos automotivos, especialmente quanto aos pneumáticos, fluidos e às baterias e acumuladores elétricos.”

“**Art. 18.**

IV – implantação, no País, de cadeia de logística reversa, direramente ou por terceiros, para destinação final dos seus produtos automotivos, autopeças ou componentes.

§ 3º Para fins do disposto no inciso III do **caput**, o crédito adicional não poderá exceder o valor de duzentos e trinta 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 trinta 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.

.....

§ 10. Para fins do disposto no inciso IV do **caput**, o crédito adicional não poderá exceder o valor de vinte e deverá ser ponderado segundo o escopo de produtos e autopeças atingidos, o alcance geográfico e a redução no impacto ambiental proporcionado.

§ 11. Em cumprimento ao disposto no § 10, 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 da 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.”

JUSTIFICAÇÃO

Programa Mobilidade Verde e Inovação (Programa MOVER), instituído pela Medida Provisória (MPV) nº 1.205, de 30 de dezembro de 2023, tem por objetivo não apenas apoiar o desenvolvimento tecnológico, a competitividade global e a integração do Brasil nas cadeias globais de valor, mas incentivar a descarbonização e o alinhamento a uma economia de baixo carbono no ecossistema produtivo e inovativo dos veículos automotores. Ou seja, a preocupação ambiental está no cerne da medida, transparecendo, inclusive, no próprio nome do programa.

Em diversos pontos, o Programa Mover estabelece requisitos relacionados à seara ambiental, tais como a promoção do uso de biocombustíveis, de outros combustíveis de baixo teor de carbono e de formas alternativas de propulsão (que não utilizem combustíveis fósseis) e requisitos relacionados à sustentabilidade dos veículos novos comercializados no País (eficiência energética veicular; reciclabilidade veicular e rotulagem veicular integrada).

Identificamos, contudo, espaço para aperfeiçoamentos.

Apesar de ser bastante abrangente, o Programa Mover não previu incentivos para a implantação, no País, de cadeias de logística reversa



dos produtos automotivos e autopeças. Ora, é sabido que há pelo menos três componentes automotivos que acarretam considerável impacto ambiental: os pneumáticos, os fluidos usados, e as baterias e acumuladores elétricos. No caso das baterias e acumuladores, é provável que esses impactos se tornem cada vez mais significativos com o aumento nas vendas de veículos elétricos. Isso impõe a necessidade premente do estabelecimento de cadeias de logística reversa para esses componentes.

Nesse contexto, propomos a presente emenda, que prevê a concessão de um crédito financeiro de CSLL adicional de até vinte pontos percentuais às empresas habilitadas no Programa Mover que implantarem tais cadeias de logística reversa, diretamente ou por meio de terceiros.

Importante notar que a emenda não causa impacto orçamentário-financeiro adicional, pois tivemos o cuidado de reduzir, na mesma proporção, os créditos financeiros adicionais concedidos para a produção no País de tecnologias de propulsão avançadas e sustentáveis e de veículos com essas tecnologias e de sistemas eletrônicos embarcados em veículos que possibilitem a direção autônoma. Nessa hipótese, os créditos adicionais passaram de duzentos e cinquenta para duzentos e trinta, redução que não parece capaz de afetar sua atratividade.

Ciente da relevância da proposta, contamos com o apoio dos nobres Pares para sua aprovação.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Senador Eduardo Braga
(MDB - AM)





CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Suprima-se o inciso II do § 3º do art. 9º da Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

MPV nº 1.205, de 2023, propõe que a potência dos veículos seja utilizada como atributo para a estipulação das alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) dos veículos, como era prática comum no passado. Entendemos, contudo, que esse critério poderá criar um incentivo negativo, desencorajando as montadoras a investirem em tecnologias mais eficientes e ambientalmente sustentáveis. Focar apenas na potência pode desviar a atenção das características essenciais, como eficiência energética e emissões de poluentes. Ou seja, as montadoras não se sentirão estimuladas a inovar para conseguir mais eficiência de seus trens de força, pois um esforço para se extrair mais potência de um mesmo tamanho de motor ou de um teto de emissões de poluentes será penalizada com alíquotas maiores.

Nesse sentido, buscamos o apoio dos nobres Pares para a aprovação da emenda ora apresentada.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

**Senador Eduardo Braga
(MDB - AM)**





CONGRESSO NACIONAL

Gab. Dep. Adriano do Baldy

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023

(à MPV 1205/2023)

1. Lei 9.440, Art. 11-C

- a. Incluir dispositivo prevendo que gastos com construção e modernização de novas plantas podem ser considerados para fins de atingimento do limite de investimento mínimo de 10% do valor do crédito presumido.

Justificativa: Incentivar a modernização de plantas já existentes e construção de novas plantas fabris na região.

Atual	Proposta
<p>Art. 11-C. As empresas referidas no § 1º do art. 1º desta Lei, habilitadas nos termos do art. 12 desta Lei, farão jus a crédito presumido do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), como ressarcimento das contribuições de que tratam as Leis Complementares nºs 7, de 7 de setembro de 1970, e 70, de 30 de dezembro de 1991, em relação às vendas ocorridas entre 1º de janeiro de 2021 e 31 de dezembro de 2025, desde que apresentem projetos que contemplem novos investimentos e pesquisa para o desenvolvimento de novos produtos ou de novos modelos de produtos já existentes, podendo contemplar os produtos constantes dos projetos de que trata o § 1º do art. 11-B que estejam em produção e que atendam aos prazos dispostos no § 2º do art. 11-B desta Lei.</p> <p>§ 4º O benefício de que trata este artigo fica condicionado à realização de investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação tecnológica na região, inclusive na área de engenharia automotiva, correspondentes a, no mínimo, 10% (dez por cento) do valor do crédito presumido apurado.</p>	<p>Art. 11-C. As empresas referidas no § 1º do art. 1º desta Lei, habilitadas nos termos do art. 12 desta Lei, farão jus a crédito presumido do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), como ressarcimento das contribuições de que tratam as Leis Complementares nºs 7, de 7 de setembro de 1970, e 70, de 30 de dezembro de 1991, em relação às vendas ocorridas entre 1º de janeiro de 2021 e 31 de dezembro de 2025, desde que apresentem projetos que contemplem novos investimentos e pesquisa para o desenvolvimento de novos produtos ou de novos modelos de produtos já existentes, podendo contemplar os produtos constantes dos projetos de que trata o § 1º do art. 11-B que estejam em produção e que atendam aos prazos dispostos no § 2º do art. 11-B desta Lei.</p> <p>§ 4º O benefício de que trata este artigo fica condicionado à realização de investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação tecnológica na região, inclusive na área de engenharia automotiva, correspondentes a, no mínimo, 10% (dez por cento) do valor do crédito presumido apurado.</p> <p>§ 8º Os investimentos de que trata o § 4º do</p>



	caput poderá compreender gastos incorridos na modernização de plantas.
--	---

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2024.

Deputado **ADRIANO DO BALDY**
PP/GO



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD245548435700>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriano do Baldy





**MPV 1205
00161**

CONGRESSO NACIONAL

Gab. Dep. Adriano do Baldy

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023

(à MPV 1205/2023)

1. Lei 9.440, Art. 11-C

- a. Alteração do caput do Art. 11-C para estender período de receitas amparadas pelo benefício da Lei 9.440 para compreender o prazo final do Art. 19 da EC 132/2023.

Justificativa: A Lei 9.440/1997 encontra-se desatualizada prevendo que o incentivo seja calculado sobre receitas auferidas apenas até 31 de dezembro de 2025. Como a EC 132/2023 estendeu o prazo de fruição desse benefício, a Lei Ordinaria deve ser atualizada para compreender o período determinado pela EC 132/2023.

Atual	Proposta
Art. 11-C. As empresas referidas no § 1º do art. 1º desta Lei, habilitadas nos termos do art. 12 desta Lei, farão jus a crédito presumido do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), como ressarcimento das contribuições de que tratam as Leis Complementares nºs 7, de 7 de setembro de 1970, e 70, de 30 de dezembro de 1991, em relação às vendas ocorridas entre 1º de janeiro de 2021 e 31 de dezembro de 2025 , desde que apresentem projetos que contemplem novos investimentos e pesquisa para o desenvolvimento de novos produtos ou de novos modelos de produtos já existentes, podendo contemplar os produtos constantes dos projetos de que trata o § 1º do art. 11-B que estejam em produção e que atendam aos prazos dispostos no § 2º do art. 11-B desta Lei.	Art. 11-C. As empresas referidas no § 1º do art. 1º desta Lei, habilitadas nos termos do art. 12 desta Lei, farão jus a crédito presumido do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), como ressarcimento das contribuições de que tratam as Leis Complementares nºs 7, de 7 de setembro de 1970, e 70, de 30 de dezembro de 1991, em relação às vendas ocorridas entre 1º de janeiro de 2021 e 31 de dezembro de 2032 , desde que apresentem projetos que contemplem novos investimentos e pesquisa para o desenvolvimento de novos produtos ou de novos modelos de produtos já existentes, podendo contemplar os produtos constantes dos projetos de que trata o § 1º do art. 11-B que estejam em produção e que atendam aos prazos dispostos no § 2º do art. 11-B desta Lei.

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2024.

Deputado **ADRIANO DO BALDY**
PP/GO



* CD 2 4 7 3 1 4 4 3 7 6 0 0 *



MPV 1205
00162

CONGRESSO NACIONAL

Gab. Dep. Adriano do Baldy

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023

(à MPV 1205/2023)

1. Lei 9.440, Art. 11-C

- a. Alteração do § 2º do caput do Art. 11-C para fixar as alíquotas de PIS/COFINS nos percentuais hoje existentes, prevenindo redução do incentivo em caso de alteração das alíquotas advindos da EC 132/23 (Reforma Tributária)

Justificativa: Como a EC 132/23 já prevê a redução gradativa dos incentivos em 20% anualmente, caso o legislador reduza as alíquotas nominais do PIS/COFINS em atendimento a fase de transição da reforma tributária, haverá redução desproporcional dos incentivos concedidos as empresas.

Atual	Proposta
<p>Art. 11-C. As empresas referidas no § 1º do art. 1º desta Lei, habilitadas nos termos do art. 12 desta Lei, farão jus a crédito presumido do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), como ressarcimento das contribuições de que tratam as Leis Complementares nºs 7, de 7 de setembro de 1970, e 70, de 30 de dezembro de 1991, em relação às vendas ocorridas entre 1º de janeiro de 2021 e 31 de dezembro de 2025, desde que apresentem projetos que contemplem novos investimentos e pesquisa para o desenvolvimento de novos produtos ou de novos modelos de produtos já existentes, podendo contemplar os produtos constantes dos projetos de que trata o § 1º do art. 11-B que estejam em produção e que atendam aos prazos dispostos no § 2º do art. 11-B desta Lei.</p> <p>§ 2º O crédito presumido será equivalente ao resultado da aplicação das alíquotas previstas no art. 1º da Lei nº 10.485, de 3 de julho de 2002, sobre o valor das vendas no mercado interno, em cada mês, dos produtos constantes dos projetos de que trata o caput deste artigo, multiplicado por:</p>	<p>Art. 11-C. As empresas referidas no § 1º do art. 1º desta Lei, habilitadas nos termos do art. 12 desta Lei, farão jus a crédito presumido do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), como ressarcimento das contribuições de que tratam as Leis Complementares nºs 7, de 7 de setembro de 1970, e 70, de 30 de dezembro de 1991, em relação às vendas ocorridas entre 1º de janeiro de 2021 e 31 de dezembro de 2025, desde que apresentem projetos que contemplem novos investimentos e pesquisa para o desenvolvimento de novos produtos ou de novos modelos de produtos já existentes, podendo contemplar os produtos constantes dos projetos de que trata o § 1º do art. 11-B que estejam em produção e que atendam aos prazos dispostos no § 2º do art. 11-B desta Lei.</p> <p>§ 2º O crédito presumido será equivalente ao resultado da aplicação das alíquotas da contribuição para o Programa de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - Cofins, às alíquotas de 2% (dois por cento) e 9,6% (nove inteiros e seis décimos por cento), respectivamente, sobre o valor das vendas no mercado interno, em cada mês, dos produtos constantes dos projetos de que trata o caput deste artigo, multiplicado por:</p>

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2024.

Deputado **ADRIANO DO BALDY**

PP/GO



CD242166179800
ExEdit



**MPV 1205
00163**

CONGRESSO NACIONAL

Gab. Dep. Adriano do Baldy

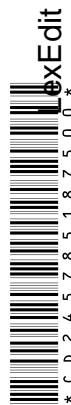
EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

1. Lei 9.440, Art. 11-C

- a) Alteração do § 2 do at. 7º da Lei 9.440/1997 para esclarecer a possibilidade das empresas recém instaladas de apurar o índice médio de nacionalização anual de 50% até o quarto ano de operação de forma gradativa e também para uniformizar a sistemática de cálculo do índice médio de nacionalização com a sistemática já amplamente utilizada pelo BNDES.

Justificativa: Trazer segurança jurídica das empresas obrigadas a atender níveis mínimos de conteúdo local ao utilizar a mesma metodologia já usada pelo BNDES para concessão do FINAME. O Decreto 2.179/1997 regulamentou esse dispositivo porém não deixou clara a possibilidade de atendimento gradativo do índice médio de nacionalização anual de 50% até o quarto ano de operação, abrindo margem para exigência de atingimento logo nos primeiros anos de operação o que seria inviável.

Atual	Proposta
<p>Art. 7º O Poder Executivo poderá estabelecer, para as empresas referidas no § 1º do art. 1º, em cuja produção forem utilizados insumos importados, relacionados no inciso II do mesmo artigo, índice médio de nacionalização anual, decorrente de compromissos internacionais assumidos pelo Brasil.</p> <p>§ 1º O índice médio de nacionalização anual será uma proporção entre o valor das partes, peças, componentes, conjuntos, subconjuntos e matérias-primas produzidos no País e a soma do valor destes produtos produzidos no País com o valor FOB das importações destes produtos, deduzidos os impostos e o valor das importações realizadas sob o regime de drawback utilizados na produção global das empresas, em cada ano-calendário.</p> <p>§ 2º Para as empresas que venham a se instalar no País, para as linhas de produção novas e completas, onde se verifique acréscimo de capacidade instalada e para as fábricas novas de empresas já instaladas, definidas em regulamento, o índice de que trata este artigo deverá ser atendido no prazo de até quatro anos, conforme dispuser o regulamento, sendo que o</p>	<p>Art. 7º O Poder Executivo poderá estabelecer, para as empresas referidas no § 1º do art. 1º, em cuja produção forem utilizados insumos importados, relacionados no inciso II do mesmo artigo, índice médio de nacionalização anual, decorrente de compromissos internacionais assumidos pelo Brasil.</p> <p>§ 1º O índice médio de nacionalização anual será calculado seguindo a mesma metodologia imposta pela entidade de que trata a Lei nº 1.628, de 20 de junho de 1952.</p> <p>§ 2º Para as empresas que venham a se instalar no País, para as linhas de produção novas e completas, onde se verifique acréscimo de capacidade instalada e para as fábricas novas de empresas já instaladas, definidas em regulamento, o índice de que trata este artigo será de 50% e deverá ser atendido gradativamente até 31 de dezembro do quarto ano de operação, conforme dispuser o regulamento, sendo que o primeiro ano será considerado a partir da data de início da produção dos referidos produtos, até 31 de dezembro do ano subsequente, findo o qual se utilizará o critério do ano-calendário.</p>



* C D 2 4 5 7 8 5 1 8 7 5 0 0 *

ExEdit

primeiro ano será considerado a partir da data de início da produção dos referidos produtos, até 31 de dezembro do ano subseqüente, findo o qual se utilizará o critério do ano-calendário.	
---	--

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2024.

Deputado **ADRIANO DO BALDY**
PP/GO



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD245785187500>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriano do Baldy



**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Acrescente-se o art. X ao CAPÍTULO VII, das DISPOSIÇÕES
FINAIS da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. X As empresas que se habilitaram ao Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores - Inovar-Auto na modalidade prevista no inciso III do § 2º do Art. 40, especificamente ao amparo do disposto no Art. 12, § 5º, inciso III, do Decreto 7819 de 3 de outubro de 2012, poderão escriturar e utilizar o saldo existente em 31 de dezembro de 2017 de créditos presumidos correspondentes ao IPI apurados em relação a veículos importados, na forma do disposto a referida Lei, por meio de 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, incidentes sobre os veículos comercializados no país, no limite de 20% (vinte por cento) ao ano do saldo existente, até 31 de dezembro de 2028.

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição

JUSTIFICAÇÃO

Em 2012 foi instituído o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores – INOVAR-AUTO, que estabelecia requisitos e benefícios específicos para as



empresas que instalassem novas fábricas ou linha de produção no Brasil, a fim de estimular o desenvolvimento da produção nacional de veículos e o aumento nos investimentos em pesquisa e desenvolvimento no país.

Com isso os veículos importados foram submetidos, durante a implementação do projeto, a um IPI adicional de 30 pontos percentuais, que poderiam ser abatidos mediante a venda de veículos fabricados no Brasil.

Para as empresas que se habilitaram em conformidade com o disposto no Art. 12, § 5, inciso III, do Decreto 7.819/2012, foi aberta a possibilidade de importar veículos com recolhimento efetivo dos 30 pontos adicionais de IPI sendo que os valores pagos nessa modalidade de habilitação seriam recuperados, após o início da comercialização dos veículos fabricados no país, sobre o IPI devido na saída.

Importante ressaltar que essa medida não representa renúncia fiscal, mas somente a recuperação de valores pagos e que geraram créditos concedidos com base na legislação do INOVAR-AUTO.

Essa proposta tem como finalidade de possibilitar a utilização do referido saldo do adicional de 30 pontos percentuais de IPI, efetivamente recolhido pelas empresas.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

BETO RICHA

(PSDB - PR)





**MPV 1205
00165**

CONGRESSO NACIONAL

Gab. Dep. Adriano do Baldy

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

1. Lei 9.440, Art. 11-C

- a. Alteração do art. 1º da Lei 9.440/1997 para renovar os benefícios aplicáveis à importação de ativos das empresas instaladas na região.

Justificativa: Incentivar a modernização de plantas já existentes e construção de novas plantas fabris na região.

Atual	Proposta
<p>Art. 1º Poderá ser concedida, nas condições fixadas em regulamento, com vigência até 31 de dezembro de 1999:</p> <p>I - redução de cem por cento do imposto de importação incidente na importação de máquinas, equipamentos, inclusive de testes, ferramental, moldes e modelos para moldes, instrumentos e aparelhos industriais e de controle de qualidade, novos, bem como os respectivos acessórios, sobressalentes e peças de reposição;</p> <p>II - redução de noventa por cento do imposto de importação incidente na importação de matérias-primas, partes, peças, componentes, conjuntos e subconjuntos - acabados e semi-acabados - e pneumáticos;</p> <p>III - redução de até cinquenta por cento do imposto de importação incidente na importação dos produtos relacionados nas alíneas "a" a "c" do § 1o deste artigo;</p> <p>IV - redução de cinquenta por cento do imposto sobre produtos industrializados incidente na aquisição de máquinas, equipamentos, inclusive de testes, ferramental, moldes e modelos para moldes, instrumentos e aparelhos industriais e de controle de qualidade, novos, importados ou de fabricação nacional, bem como os respectivos acessórios, sobressalentes e peças de reposição;</p> <p>V - redução de 45% do imposto sobre produtos industrializados incidente na aquisição de</p>	<p>Art. 1º Poderá ser concedida, nas condições fixadas em regulamento, com vigência até 31 de dezembro de 2032:</p> <p>I - redução de cem por cento do imposto de importação incidente na importação de máquinas, equipamentos, inclusive de testes, ferramental, moldes e modelos para moldes, instrumentos e aparelhos industriais e de controle de qualidade, novos, bem como os respectivos acessórios, sobressalentes e peças de reposição;</p> <p>II - redução de noventa por cento do imposto de importação incidente na importação de matérias-primas, partes, peças, componentes, conjuntos e subconjuntos - acabados e semi-acabados - e pneumáticos;</p> <p>III - redução de cem por cento do imposto sobre produtos industrializados incidente na aquisição de máquinas, equipamentos, inclusive de testes, ferramental, moldes e modelos para moldes, instrumentos e aparelhos industriais e de controle de qualidade, novos, importados ou de fabricação nacional, bem como os respectivos acessórios, sobressalentes e peças de reposição;</p> <p>III - redução de até cinquenta por cento do imposto de importação incidente na importação dos produtos relacionados nas alíneas "a" a "c" do § 1o deste artigo;</p>



* C D 2 4 7 8 0 1 1 0 7 2 0 0 *

<p>matérias-primas, partes, peças, componentes, conjuntos e subconjuntos - acabados e semi-acabados - e pneumáticos;</p> <p>VI - isenção do adicional ao frete para renovação da Marinha Mercante - AFRMM;</p> <p>VII - isenção do IOF nas operações de câmbio realizadas para pagamento dos bens importados;</p> <p>VIII - isenção do imposto sobre a renda e adicionais, calculados com base no lucro da exploração do empreendimento;</p> <p>IX - crédito presumido do imposto sobre produtos industrializados, como ressarcimento das contribuições de que tratam as Leis Complementares nos 7, 8 e 70, de 7 de setembro de 1970, 3 de dezembro de 1970 e 30 de dezembro de 1991, respectivamente, no valor correspondente ao dobro das referidas contribuições que incidiram sobre o faturamento das empresas referidas no § 1o deste artigo.</p>	<p>V - redução de 45% do imposto sobre produtos industrializados incidente na aquisição de matérias-primas, partes, peças, componentes, conjuntos e subconjuntos - acabados e semi-acabados - e pneumáticos;</p> <p>VI - isenção do adicional ao frete para renovação da Marinha Mercante - AFRMM;</p> <p>VII - isenção do IOF nas operações de câmbio realizadas para pagamento dos bens importados;</p> <p>VIII - isenção do imposto sobre a renda e adicionais, calculados com base no lucro da exploração do empreendimento;</p> <p>IX - crédito presumido do imposto sobre produtos industrializados, como ressarcimento das contribuições de que tratam as Leis Complementares nos 7, 8 e 70, de 7 de setembro de 1970, 3 de dezembro de 1970 e 30 de dezembro de 1991, respectivamente, no valor correspondente ao dobro das referidas contribuições que incidiram sobre o faturamento das empresas referidas no § 1o deste artigo.</p>
--	---

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2024.

Deputado **ADRIANO DO BALDY**
PP/GO





**MPV 1205
00166**

CONGRESSO NACIONAL

Gab. Dep. Adriano do Baldy

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

1. Lei 11.484, Art. 2º

- a. Alteração do Art. 2º da Lei 11.484/2007 para estender o benefício do PADIS - as baterias para veículos elétricos de fabricação nacional.

Justificativa: Incentivar a oferta de produção local de baterias de veículos elétricos.

Atual	Proposta
Art. 2º É beneficiária do Padis a pessoa jurídica que realize investimento em pesquisa, desenvolvimento e inovação na forma do art. 6º desta Lei e que exerça, isoladamente ou em conjunto, em relação a:	Art. 2º É beneficiária do Padis a pessoa jurídica que realize investimento em pesquisa, desenvolvimento e inovação na forma do art. 6º desta Lei e que exerça, isoladamente ou em conjunto, em relação a: IV - módulo acumulador de energia elétrica para ônibus e veículos de passageiros elétricos, utilizando células eletroquímicas de fosfatoferro lítio (lifepo4) ou de íons de sódio. § 6º O disposto no inciso IV do caput alcança os acumuladores elétricos e seus separadores, mesmo de forma quadrada ou retangular, classificados no código 8507.80 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados – TIPI.

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2024.

Deputado **ADRIANO DO BALDY**
PP/GO



* C D 2 4 1 4 6 0 3 6 3 2 0 0 *



**MPV 1205
00167**

CONGRESSO NACIONAL

Gab. Dep. Adriano do Baldy

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Altere-se o art. 9º da Medida Provisória nº 1205, de 2023, para dar a seguinte redação ao inciso III do §3º:

Art. 9º

§ 3º Além dos requisitos estabelecidos no art. 2º, serão também considerados na tributação de que trata o caput os seguintes atributos dos produtos:

III - pegada de carbono do uso do produto.

JUSTIFICAÇÃO

Em linha com o compromisso firmado pelo Brasil durante a COP 28, bem como com a tendência global de busca por uma transição energética justa, propomos a referida alteração com a finalidade de assegurar a já notável consistência do mercado de veículos elétricos no Brasil.

O crescimento exponencial do número de emplacamentos de veículos elétricos no país e o crescente interesse que as empresas do ramo vêm demonstrando em estabelecerem seus negócios em solo brasileiro demonstram que existe uma necessidade de que o Programa de Mobilidade Verde contemple, de forma específica e direcionada, previsões legislativas que possibilitem o desenvolvimento da mobilidade eletrificada no país.

Importa ressaltar que a eletrificação do setor de transportes é uma tendência global, e que diversos países ao redor do mundo vêm consolidando um mercado sólido para o desenvolvimento de veículos eletrificados. A disponibilidade de modelos deste tipo vem sendo gradualmente difundida em solo nacional, em consonância com o aumento no número de consumidores interessados em trocarem os carros tradicionais por modelos sustentáveis, o que demanda um esforço por políticas públicas que atendam a tais demandas.

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2024.

Deputado **ADRIANO DO BALDY**
PP/GO



* CD 244882014600 *
ExEdit

COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.205, DE 2023

Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação - Programa MOVER.

EMENDA Nº

Acrescentem-se os seguintes artigos à Medida Provisória:

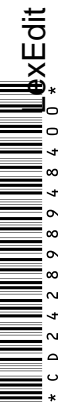
“Art. Fica estabelecido o Programa de Incentivo à Aquisição de Veículos Movidos por Energia Renovável para Professores da Rede Pública da Educação Básica, com o objetivo de facilitar a aquisição de veículos sustentáveis e de valorizar esses profissionais.”

“Art. Ficam reduzidas a zero durante doze meses as alíquotas de IPI dos veículos movidos a energias renováveis classificados nas posições 87.03, 87.11 e 87.12 da Tipi que sejam adquiridos por motoristas de aplicativos no âmbito do Programa de Incentivo à Aquisição de Veículos Movidos por Energia Renovável para Professores da Rede Pública da Educação Básica.

Parágrafo único. Para fazer jus ao incentivo de que dispõe o *caput* deste artigo os beneficiários devem comprovar o registro de professor na rede pública de educação básica e habilitar-se no Programa, na forma do regulamento.”

“Art. As instituições financeiras oficiais federais disponibilizarão linhas de financiamento com juros favorecidos e condições facilitadas para os beneficiários do Programa de Incentivo à Aquisição de Veículos Movidos por Energia Renovável para Professores da Rede Pública da Educação Básica.”

“Art. Poderá ser autorizada a utilização dos superávits financeiros do fundo a que se refere o art. 46 da Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010, como fonte de recursos para o Programa de Incentivo à Aquisição de Veículos Movidos por Energia Renovável para Professores da Rede Pública da Educação Básica.”



“Art. Regulamento do Programa de Incentivo à Aquisição de Veículos Movidos por Energia Renovável para Professores da Rede Pública da Educação Básica definirá os órgãos responsáveis pela execução, pelo monitoramento e pela avaliação do Programa, especialmente seu impacto na renovação da frota, na redução de emissões e na valorização dos professores.

Parágrafo único. Relatórios trimestrais de acompanhamento e avaliação do Programa de que trata o *caput* serão apresentados ao Congresso Nacional.”

JUSTIFICAÇÃO

Esta Emenda cria o Programa de Incentivo à Aquisição de Veículos Movidos por Energia Renovável para Professores da Rede Pública da Educação Básica, para promover a valorização dos professores da rede pública de educação básica, incentivando a adoção de veículos sustentáveis, como parte de uma estratégia com foco na sustentabilidade e na valorização profissional.

O Programa oferecerá desoneração e condições de financiamento acessíveis para a compra de veículos movidos por fontes de energia renovável. Poderá ser autorizada a utilização dos superávits financeiros do fundo a que se refere o art. 46 da Lei nº 12.351, de 22 de dezembro de 2010, como fonte de recursos para o Programa.

Pretendemos reduzir a zero durante doze meses as alíquotas de IPI dos veículos movidos a energias renováveis classificados nas posições 87.03, 87.11 e 87.12 da Tipi que sejam adquiridos por professores no âmbito desse Programa.

Adicionalmente, estabelecemos que as instituições financeiras oficiais federais disponibilizarão linhas de financiamento com juros favorecidos e condições facilitadas para os beneficiários do Programa.

O Governo definirá por regulamento quem será responsável por monitorar a implementação o Programa, avaliando seu impacto na renovação da frota, na redução de emissões e na valorização dos motoristas.



Os relatórios regulares serão apresentados ao Congresso Nacional, fornecendo informações transparentes sobre o progresso do Programa.

Sala da Comissão, em de de 2024.

Deputado PEDRO UCZAI

2024-494



COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.205, DE 2023

Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação - Programa MOVER.

EMENDA Nº

Acrescentem-se os seguintes artigos à Medida Provisória:

“Art. Fica estabelecido o Programa de Incentivo à Renovação Sustentável de Frota para Motoristas de Aplicativos, com o objetivo de facilitar a aquisição de veículos sustentáveis para a renovação da frota dessa categoria.”

“Art. Ficam reduzidas a zero durante doze meses as alíquotas de IPI dos veículos movidos a energias renováveis classificados nas posições 87.03, 87.11 e 87.12 da Tipi que sejam adquiridos por motoristas de aplicativos no âmbito do Programa de Incentivo à Renovação Sustentável de Frota para Motoristas de Aplicativos.

Parágrafo único. Para fazer jus ao benefício de que dispõe o *caput* deste artigo os motoristas de aplicativo devem estar registrados em plataforma de aplicativo há mais de três meses e habilitar-se no Programa, na forma do regulamento.”

“Art. As instituições financeiras oficiais federais disponibilizarão linhas de financiamento com juros favorecidos e condições facilitadas para os beneficiários do Programa de Incentivo à Renovação Sustentável de Frota para Motoristas de Aplicativos, na forma do regulamento.”

“Art. Regulamento do Programa de Incentivo à Renovação Sustentável de Frota para Motoristas de Aplicativos definirá os órgãos responsáveis pela execução, pelo monitoramento e pela avaliação do Programa, especialmente seu impacto na renovação da frota, na redução de emissões e na valorização dos motoristas.



Parágrafo único. Relatórios trimestrais de acompanhamento e avaliação do Programa de que trata o *caput* serão apresentados ao Congresso Nacional.”

JUSTIFICAÇÃO

Esta Emenda tem como objetivo promover a valorização dos motoristas de aplicativos e incentivos, por meio da desoneração de IPI e de condições de financiamento favorecidas para a aquisição de veículos movidos por energia renovável.

Sugerimos a instituição do Programa de Incentivo à Renovação Sustentável de Frota para Motoristas de Aplicativos, preferencialmente elétricos, híbridos ou movidos por outras fontes de energia renovável.

Pretendemos reduzir a zero durante doze meses as alíquotas de IPI dos veículos movidos a energias renováveis classificados nas posições 87.03, 87.11 e 87.12 da Tipi que sejam adquiridos por motoristas de aplicativos no âmbito desse Programa.

Adicionalmente, estabelecemos que as instituições financeiras oficiais federais disponibilizarão linhas de financiamento com juros favorecidos e condições facilitadas para os beneficiários do Programa.

Os veículos movidos por energia renovável são direcionados para a sustentabilidade ambiental ao reduzir as emissões de poluentes, melhorando a qualidade das cidades e em busca da reversão das mudanças climáticas. Além disso, consegue-se economia de combustível e custos operacionais, aliviando o orçamento dos motoristas.

Ao adotar veículos sustentáveis, os motoristas de aplicativos tornam-se agentes de mudança na comunidade, inspirando outros profissionais e passageiros a considerar opções mais limpas e eficientes.

A iniciativa está em conformidade com os compromissos do Brasil em reduzir as emissões de gases de efeito estufa e promover a sustentabilidade, contribuindo assim para o cumprimento de metas nacionais e internacionais.



O Programa estimulará a renovação da frota de veículos utilizados por motoristas de aplicativos, promovendo a substituição de modelos antigos e poluentes por alternativas mais eficientes e limpas.

O Governo definirá por regulamento quem será responsável por monitorar a implementação o Programa, avaliando seu impacto na renovação da frota, na redução de emissões e na valorização dos motoristas. Os relatórios regulares serão apresentados ao Congresso Nacional, fornecendo informações transparentes sobre o progresso do programa.

Sala da Comissão, em de de 2024.

Deputado PEDRO UCZAI

2024-494





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se ao § 1º do art. 17 da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 17.

§ 1º O valor dos créditos financeiros apurados nos termos do disposto nesta Medida Provisória, assim como os créditos decorrentes da Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997; e da Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, não será computado nas bases de cálculo do Imposto de Renda da Pessoa Jurídica – IRPJ, da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido - CSLL, Contribuição para o PIS/Pasep e Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A indicação de que os créditos financeiros não serão computados nas bases de cálculo do Imposto de Renda da Pessoa Jurídica – IRPJ, da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido - CSLL, Contribuição para o PIS/Pasep e Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS tem por finalidade garantir a neutralidade econômica da tributação federal sobre os respectivos incentivos concedidos, todos destinados à indústria automotiva, preservando a segurança jurídica dos empreendimentos incentivados sob o estímulo, de modo que as reduções e créditos expressos na legislação correspondam ao benefício econômico que as empresas efetivamente usufruirão.



Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249430399400>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Mendonça Filho





**MPV 1205
00171**

CONGRESSO NACIONAL

Gab. Dep. Adriano do Baldy

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023 (à MPV 1205/2023)

Acrescente-se o art. 20-A à Medida Provisória:

Art. 20-A. As pessoas jurídicas habilitadas, até 31 de dezembro de 2024, para a fruição dos benefícios de que tratam o art. 11-C da Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, e os arts. 1º a 4º da Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, poderão ter, até 31 de dezembro de 2026, a suspensão da exigência do imposto de importação incidente na importação de veículos elétricos, híbridos e híbridos plug-in, desde que realizem investimentos em ativos fixos e em pesquisa e desenvolvimento, inclusive engenharia automotiva, com vistas à implantação de unidade produtiva nacional dos referidos veículos a partir desta data.

§ 1º Cumpridos todos os requisitos, condições e prazo estabelecido no caput, o imposto de importação suspenso converter-se-á em alíquota zero.

§ 2º O descumprimento dos requisitos, das condições e do prazo estabelecido para fruição dos benefícios de que trata caput implicará na exigência do imposto de importação, acrescido dos respectivos encargos legais, a partir do vencimento original, sem prejuízo de outras sanções administrativas.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa a introduzir suspensão de imposto de importação aplicada a veículos sustentáveis como medida de transição para viabilizar a instalação de unidades produtivas no Brasil. Isso se justifica pela geração de receita advinda das importações durante o processo de instalação das unidades produtoras no Brasil e também pelo desenvolvimento do mercado consumidor, que migrará para o uso de veículos sustentáveis aos poucos e à medida em que eles forem mais presentes no Brasil e que a infraestrutura logística tenha tido a oportunidade de se desenvolver.

O incentivo à importação de veículos elétricos e híbridos, mediante a suspensão do imposto de importação, é uma medida estratégica para promover a adoção de tecnologias de mobilidade sustentável. Esses veículos apresentam emissões significativamente menores de CO2 e outros poluentes em comparação com veículos movidos exclusivamente a combustíveis fósseis. Este incentivo é alinhado com as tendências globais de mobilidade e com os compromissos do Brasil sob o Acordo de Paris, visando a redução das emissões de gases de efeito estufa.

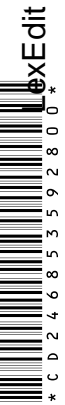


* CD 246853592800 *
ExEdit

Por estas razões, a emenda proposta, visando a implementação de condição de suspensão de importação para veículos importados, apresenta-se como uma medida essencial para promover a sustentabilidade ambiental, a segurança viária, a inovação tecnológica e o bem-estar social. Solicita-se, portanto, a aprovação desta emenda, como um passo significativo na direção de um futuro mais sustentável e inovador para o transporte no Brasil.

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2024.

Deputado **ADRIANO DO BALDY**
PP/GO





**MPV 1205
00172**

CONGRESSO NACIONAL

Gab. Dep. Adriano do Baldy

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023 (à MPV 1205/2023)

Acrescente-se o art. 20-A à Medida Provisória:

Art. 20-A. As pessoas jurídicas habilitadas, até 31 de dezembro de 2024, para a fruição dos benefícios de que tratam o art. 11-C da Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, e os arts. 1º a 4º da Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, poderão ter, até 31 de dezembro de 2026, a suspensão da exigência do imposto de importação incidente na importação de veículos elétricos, híbridos e híbridos plug-in, desde que realizem investimentos em ativos fixos, inclusive com construção, e em pesquisa e desenvolvimento, inclusive engenharia automotiva, com vistas à implantação de unidade produtiva nacional dos referidos veículos a partir desta data.

§ 1º Cumpridos todos os requisitos, condições e prazo estabelecido no caput, o imposto de importação suspenso converter-se-á em alíquota zero.

§ 2º O descumprimento dos requisitos, das condições e do prazo estabelecido para fruição dos benefícios de que trata caput implicará na exigência do imposto de importação, acrescido dos respectivos encargos legais, a partir do vencimento original, sem prejuízo de outras sanções administrativas.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa a introduzir suspensão de imposto de importação aplicada a veículos sustentáveis como medida de transição para viabilizar a instalação de unidades produtivas no Brasil. Isso se justifica pela geração de receita advinda das importações durante o processo de instalação das unidades produtoras no Brasil e também pelo desenvolvimento do mercado consumidor, que migrará para o uso de veículos sustentáveis aos poucos e à medida em que eles forem mais presentes no Brasil e que a infraestrutura logística tenha tido a oportunidade de se desenvolver.

O incentivo à importação de veículos elétricos e híbridos, mediante a suspensão do imposto de importação, é uma medida estratégica para promover a adoção de tecnologias de mobilidade sustentável. Esses veículos apresentam emissões significativamente menores de CO2 e outros poluentes em comparação com veículos movidos exclusivamente a combustíveis fósseis. Este incentivo é alinhado com as tendências globais de mobilidade e com os compromissos do Brasil sob o Acordo de Paris, visando a redução das emissões de gases de efeito estufa.



* CD 240586455300 *
ExEdit

Por estas razões, a emenda proposta, visando a implementação de condição de suspensão de importação para veículos importados, apresenta-se como uma medida essencial para promover a sustentabilidade ambiental, a segurança viária, a inovação tecnológica e o bem-estar social. Solicita-se, portanto, a aprovação desta emenda, como um passo significativo na direção de um futuro mais sustentável e inovador para o transporte no Brasil.

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2024.

Deputado **ADRIANO DO BALDY**
PP/GO





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se, antes do Capítulo VII da Medida Provisória, o seguinte
Capítulo VI-1:

“CAPÍTULO VI-1

**DO REGIME DE SUSPENSÃO DE TRIBUTOS
FEDERAIS NA PRODUÇÃO AUTOMOTIVA**

Art. 29-1. Fica instituído o Regime de Suspensão de Tributos Federais na Produção Automotiva, com objetivo de suspender os impostos e contribuições federais incidentes na cadeia de suprimentos da indústria automotiva

§ 1º Ficam suspensos na importação:

I – Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI;

II – Imposto de Importação - II;

III – Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público incidente na Importação de Produtos Estrangeiros ou Serviços - PIS/Pasep-Importação; e

IV – Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social devida pelo Importador de Bens Estrangeiros ou Serviços do Exterior - Cofins-Importação.

§ 2º Ficam suspensos nas aquisições no mercado interno:

I – Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI;

II – Contribuição para o Programa de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/Pasep; e

III – Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - Cofins.

§ 3º Ficam dispensadas de retenção na fonte as operações com impostos e contribuições federais suspensos por este Regime.



* C D 2 4 4 0 3 3 7 8 9 4 0 0 *

§ 4º Na hipótese de extinção dos tributos de que tratam os §§ 1º e 2º, a suspensão de que trata este artigo aplicar-se-á aos tributos que os substituírem.

Art. 29-2. A suspensão de que trata este Regime:

I – não se aplica à aquisição de bens, serviços e direitos que não possam ser admitidos como custo de produção, de comercialização, ou despesa necessária às atividades da empresa assim considerada dedutível nos termos da legislação do imposto sobre a renda, ainda que registrados contabilmente como ativo imobilizado ou intangível;

II – não se aplica às pessoas jurídicas optantes pelo Regime Especial Unificado de Arrecadação de Tributos e Contribuições devidos pelas Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Simples Nacional), de que trata a Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, seja em relação à aquisição de seus fornecedores, seja no tocante a saída dos produtos que industrialize;

III – se encerra quando da saída do produto final do estabelecimento do beneficiário, de acordo com sua respectiva tributação, quando destinados ao consumidor final, comerciante atacadista ou varejista no mercado interno;

IV – perdurará até que ocorra a saída a qualquer título da mercadoria importada, da mercadoria adquirida no mercado interno para revenda, ou do produto resultante do processo de industrialização, salvo se houver disposição específica de nova suspensão para a operação, hipótese em que prevalecerá a norma pertinente ou ainda no caso de exportação em que os tributos suspensos passarão a ser isentos; e

V – não impede a manutenção ou utilização dos créditos dos impostos e contribuições federais pela pessoa jurídica remetente ou prestadora de serviço.

§ 1º Fica garantido o direito ao desconto de crédito das Contribuições para PIS/Pasep, Cofins e do IPI, quando incidente, nas aquisições de bens, serviços e direitos das pessoas jurídicas optantes pelo Simples Nacional e as de que trata a Lei Complementar nº 123, de 2006.

§ 2º O disposto no inciso III do caput também se aplica caso a mercadoria ou produto seja objeto de imobilização no ativo do beneficiário, extravio, furto, roubo, perda ou deterioração.

Art. 29-3. São beneficiárias do regime as pessoas jurídicas que:



I – produzam, no País, os produtos classificados nos códigos 84.29, 84.32, 84.33, 87.01, 87.02, 87.03, 87.04, 87.05, 87.06, 87.07, 87.10, 87.11 8716.20.00 e 87.16.3, da Tipi; e

II – produzam, no País, preponderantemente, componentes, chassis, carroçarias, acessórios, partes e peças, sistemas de tração elétrica e suas partes e peças, todos empregados para produção dos produtos classificados nos códigos 84.29, 84.32, 84.33, 87.01, 87.02, 87.03, 87.04, 87.05, 87.06, 87.07, 87.10, 87.11 8716.20.00 e 87.16.3 da Tipi.

§ 1º A preponderância de que trata o inciso II do caput poderá ser determinada por pessoa jurídica ou por estabelecimento que, no ano-calendário imediatamente anterior ao da aquisição, teve receita bruta, incluindo exportações, com a venda dos componentes, chassis, carroçarias, partes e peças, sistemas de tração elétrica e suas partes e peças, todos utilizados nos produtos classificados nos códigos 84.29, 84.32, 84.33, 85.07, 85.11, 85.12, 85.27, 85.29, 85.44, 87.01, 87.02, 87.03, 87.04, 87.05, 87.06, 87.07, 8708, 87.10, 87.11 8716.20.00, 8716.3, 90.32 e 94.01 da Tipi, superior a 60% (sessenta por cento) da receita bruta total no mesmo período.

§ 2º Caso a pessoa jurídica faça a opção de apurar a preponderância para apenas um ou mais estabelecimentos, somente estes poderão ser beneficiários do Regime, nos termos do inciso II do caput, devendo, nesta hipótese, a preponderância ser apurada individualmente por estabelecimento.

§ 3º A pessoa jurídica em início de atividade poderá se beneficiar do regime caso assuma o compromisso de auferir durante o período de 3 (três) anos-calendários, acumuladamente, receita bruta decorrente da venda dos bens e produtos referidos no inciso II do caput, superior a 60% da receita bruta total

§ 4º Caso a pessoa jurídica de que trata o § 3º não consiga atingir o percentual mencionado no § 1º, ficará obrigada a efetuar o recolhimento dos tributos suspensos com os acréscimos legais e poderá faturar o valor do principal contra os seus clientes, por meio de nota fiscal eletrônica.

§ 5º Para efeitos desta Medida Provisória, considera-se:

I – receita bruta total: o produto da venda de bens e serviços nas operações de conta própria, o preço dos serviços prestados e o resultado auferido nas operações de conta alheia; e



II – receita bruta decorrente de exportações: o produto da venda para o exterior e para empresa comercial exportadora com o fim específico de exportação.

Art. 29-4. Os tributos federais suspensos pelo Regime de que trata este Capítulo serão considerados recolhidos quando da saída tributada da mercadoria ou do produto final, relacionados nos incisos I e II do caput do artigo anterior, de acordo com sua respectiva tributação, quando destinados ao consumidor final, comerciante atacadista ou varejista no mercado interno.

Parágrafo único. O disposto no caput deste artigo aplica-se também às saídas não tributadas, isentas, imunes ou tributadas à alíquota zero, bem como às saídas dos bens cedidos em comodato exclusivamente para serem utilizados pelos comodatários na fabricação de produtos destinados aos beneficiários deste Regime, inclusive nas saídas de subprodutos, sucatas, aparas e resíduos decorrentes do processo industrial.

Art. 29-5. As pessoas jurídicas que aderirem ao programa poderão apropriar e utilizar os créditos fiscais acumulados até o início de vigência desta Lei.

§ 1º Para fins da apropriação de créditos fiscais acumulados a partir do início de vigência do programa, as pessoas jurídicas beneficiárias poderão, a qualquer tempo, solicitar a restituição, o ressarcimento ou compensar os eventuais créditos tributários, de qualquer natureza, origem ou período em que foram apropriados ou acumulados, com impostos e contribuições sociais federais administrados pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil.

§ 2º As pessoas jurídicas beneficiárias poderão, a cada período, compensar de forma centralizada em estabelecimento único, os saldos devedores e credores do IPI resultantes da apuração efetuada por cada estabelecimento da pessoa jurídica, sendo o resultado, quando devedor, objeto de recolhimento único.

Art. 29-6. Aplica-se o disposto neste Capítulo às pessoas jurídicas que produzam, no País, preponderantemente, os produtos eletrônicos classificados nos códigos 84.14, 84.43, 84.79, 85.01, 85.02, 85.04, 85.07, 85.11, 85.17, 85.31, 85.32, 85.36, 85.41, 85.44, 90.19, 90.28 e 90.32, desde que credenciada como Operador Econômico Autorizado – OEA.”



Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A MP 1.205/2024, institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – MOVER, estabelecendo requisitos obrigatórios para comercialização de veículos novos produzidos no Brasil e para a importação de veículos novos, além de tratar sobre novo regime de incentivos, que contempla as atividades de pesquisa e desenvolvimento e o regime de autopeças não produzidas, e disciplinar as disposições do Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT).

A justificativa apresentada para a edição da MP é o objetivo de desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, entre outros objetivos voltados à sustentabilidade do ecossistema automotivo.

Em linha com a fundamentação da MP, a emenda proposta visa o aumento da competitividade e ampliação da cadeia produtiva do setor automotivo brasileiro, promovendo a eliminação de resíduos tributários e de acúmulo de crédito, a simplificação na apuração, diferindo o recolhimento dos tributos federais até a saída do produto do estabelecimento do beneficiário.

Nesse passo, fica estabelecido que tal medida não caracteriza renúncia fiscal, considerando que os tributos efetivamente serão recolhidos na saída dos produtos. Além disso, a sua implementação ampararia o período de transição do atual sistema tributário para o estabelecido pela Emenda Constitucional nº 132/2023, que reformou todo o arcabouço tributário previsto na Constituição Federal.

Neste sentido, contamos com a concordância dos nobres colegas com esta proposta de emenda.



Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Evair Vieira de Melo
(PP - ES)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD244033789400>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Evair Vieira de Melo





CONGRESSO NACIONAL
Comissão Mista de Medida Provisória nº 1.205, de 30 de dezembro de 2023.

Institui o Programa
Mobilidade Verde e Inovação
- Programa MOVER.

EMENDA ADITIVA Nº DE 2024.

Acrescenta-se o inciso IV ao art.13 da Medida provisória 1.205/2023:

Art.13. -----

IV - tenham projeto de desenvolvimento de infraestrutura de postos de abastecimento de Gás Natural Liquefeito (GNL) e outras fontes energéticas alternativas de baixa emissão de carbono.

JUSTIFICATIVA

O gás natural desempenha um papel crucial na economia brasileira e é peça fundamental na transição para uma matriz energética mais limpa. Dentro da temática ambiental, o gás natural emite menos poluentes para a atmosfera e contribui menos para o efeito estufa, se comparado ao carvão e o petróleo.

Ademais, o gás natural se destaca pela sua versatilidade, usado em transportes, indústrias e residências, substituindo os derivados de petróleo. No Brasil, ainda não houve um avanço significativo na instalação e viabilização de postos de abastecimento de Gás Natural Liquefeito (GNL) e outras fontes energéticas alternativas de baixa emissão de carbono.

A situação é distinta em outras partes do mundo. O uso do gás natural para o transporte, por exemplo, é uma realidade na Europa, onde há mais de duas décadas vêm sendo desenvolvidos os chamados corredores azuis – rotas que garantem autonomia para abastecimento de veículos movidos a GNC (gás natural veicular comprimido) ou GNL (gás liquefeito).





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete Senador Alan Rick

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescentem-se arts. 11-1 a 11-7 ao Capítulo III da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 11-1.** Fica estabelecido regime especial de incentivo à mobilidade verde, com foco na produção e no uso de bicicletas com e sem câmbio e bicicletas elétricas visando a redução gradativa do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para as empresas que atendam ao Processo Produtivo Básico (PPB).

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

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

§ 3º A produção de bicicletas com e sem câmbio, e bicicletas elétricas, no âmbito do Programa de Mobilidade Verde, seguirá as diretrizes estabelecidas pelo Processo Produtivo Básico (PPB), conforme determinado na Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020 e Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011, respectivamente.”

“**Art. 11-2.** Fica estabelecido um regime especial de incentivo à mobilidade verde, com foco na produção e no uso de bicicletas com e sem câmbio e bicicletas elétricas, visando a redução gradativa do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para as empresas que atendam ao Processo Produtivo Básico (PPB).



Parágrafo único. Parágrafo único. As empresas fabricantes de bicicletas com e sem câmbio e bicicletas elétricas, que atenderem aos requisitos do PPB, terão direito a uma redução progressiva do IPI.”

“**Art. 11-3.** Fica estabelecida a redução progressiva no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), podendo somar 100% se cumpridas todas as etapas, para bicicletas equipadas com câmbio, de acordo com a execução de cada etapa estabelecida no Processo Produtivo Básico (PPB), conforme segue:

I – fabricação do Garfo, Guidão e Aros das Rodas: A redução do IPI será aplicada na fase de fabricação do garfo, guidão e aros das rodas da bicicleta, correspondendo a 12% do valor total do imposto;

II – soldagem Total do Quadro: Será concedida uma redução de 12% no IPI na etapa de soldagem total do quadro da bicicleta;

III – pintura Completa do Quadro e Garfo: A aplicação da redução de 12% no IPI ocorrerá durante a fase de pintura completa do quadro e garfo da bicicleta;

IV – montagem Completa das Rodas: A redução de 12% no IPI será concedida na etapa de montagem completa das rodas, a partir de suas partes e peças;

V – centragem das Rodas: A fase de centragem das rodas da bicicleta será contemplada com uma redução de 12% no valor total do IPI;

VI – montagem Final do Produto: A última etapa do processo produtivo, a montagem final do produto, terá uma redução de 40% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI).”

“**Art. 11-4.** Fica estabelecida a redução de 100% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para bicicletas sem câmbio, de acordo com a execução integral de todas as etapas estabelecida no Processo Produtivo Básico (PPB), conforme segue:

I – fabricação dos componentes abaixo relacionados:

a) selim;

b) pedal;

c) pedivela;

d) raio, quando aplicável;

e) maçaneta do freio, quando aplicável;

f) para-lama com haste, quando aplicável;



g) pneu;

h) câmara de ar, quando aplicável;

i) roda lateral, quando aplicável; e

j) niple, quando aplicável;

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

III – soldagem total do quadro;

IV – pintura completa do quadro e garfo;

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

VI – centragem das rodas; e

VII – montagem final do produto.

Parágrafo único. As atividades ou operações inerentes às etapas de produção poderão ser realizadas por terceiros, em qualquer região do país, desde que obedecido o Processo Produtivo Básico.”

“**Art. 11-5.** Fica estabelecida a redução de 70% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para bicicletas elétricas de acordo com a execução de todas as etapas estabelecida no Processo Produtivo Básico (PPB), conforme segue:

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

a) estampagem (corte, dobra, formatação, embutimento ou outros);

b) fundição ou injeção de alumínio, magnésio ou chumbo;

c) forjamento;

d) sinterização;

e) usinagem;

f) pintura;

g) polimento;

h) moldagem plástica;

i) vulcanização;

j) tratamento anti-corrosivo, (fosfatização ou outros);

k) soldagem e/ou cravação;

l) tratamento de superfície (zincagem, cromação, niquelação, anodização ou outros);



m) tratamento térmico (têmpera, cementação, revenimento, endurecimento ou outros);

n) confecção em couro ou laminado sintético;

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

II – soldagem final no chassi de, no mínimo, 4 (quatro) das partes definidas a seguir:

a) tubo de direção;

b) suporte do motor;

c) caixa e/ou suporte de bateria;

d) suporte do selim;

e) suporte dos amortecedores;

f) suporte do garfo traseiro;

g) suporte dianteiro e/ou traseiro dos estribos;

h) tubo estrutural superior; e

i) tubo estrutural inferior;

III – pintura do chassi;

IV – montagem:

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

b) montagem completa do produto final.

§ 1º O disposto nos incisos II e III do art. 15 ficará dispensado até o limite de produção de 20.000 (vinte mil) unidades de chassis soldados e pintados, no ano calendário, de quaisquer modelos, a critério das empresas.

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

“**Art. 11-6.** O Programa de Mobilidade Verde incentivará a pesquisa, desenvolvimento e inovação relacionados à produção de bicicletas com e sem câmbio e bicicletas elétricas com processos industriais nacionais.”

“**Art. 11-7.** As disposições contidas nesta emenda aplicam-se tanto às bicicletas com câmbio, quanto às bicicletas sem câmbio e às bicicletas elétricas, observando-se as normativas vigentes do Processo Produtivo Básico estabelecidos pela Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020. e da Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011.



Parágrafo único. A alteração, revogação ou substituição das Portarias Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020 e da Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011 que disciplina a aplicação desta lei não prejudicará a vigência e a eficácia desta lei, a menos que expressamente disposto em legislação específica.’ (NR).”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

O Programa Mobilidade Verde e Inovação – MOVER, instituído pela Medida Provisória nº 1205, de 2023, tem como objetivo incentivar a descarbonização dos veículos brasileiros, o desenvolvimento tecnológico e a competitividade global. A norma, editada no dia 30/12/2023, concede incentivos fiscais para empresas do ramo automotivo que investem em sustentabilidade e prevê novas obrigações à indústria automotiva para diminuir seu impacto ambiental.

É meritória a iniciativa de fomentar a diversidade de meios de transporte sustentáveis. Consideramos, no entanto, que qualquer medida no sentido de descarbonizar o sistema viário é incompleta se não contemplar bicicletas e bicicletas elétricas.

As bicicletas e bicicletas elétricas, por serem veículos de propulsão humana, representam uma alternativa ambientalmente e socialmente inclusiva e economicamente eficiente, contribuindo para a transição energética ao reduzir a dependência de combustíveis fósseis e mitigar as mudanças climáticas. Com emissões praticamente nulas durante seu uso, as bicicletas também melhoram a qualidade do ar e reduzem o tráfego, promovendo uma vida urbana mais saudável, além de promover um estilo de vida ativo e prevenir contra doenças ligadas ao sedentarismo.

De acordo com a pesquisa "Ciclismo ao Redor do Mundo" de 2021, que entrevistou cerca de 1.000 brasileiros de 16 a 74 anos, 28% dos cidadãos utilizam



a bicicleta pelo menos uma vez por semana. Para deslocamentos de até 2 km, 10% das pessoas escolhem a bicicleta, enquanto o dobro (20%) usam carro próprio, 14% o transporte público e 29% optam por fazer o percurso a pé.

Os dados demonstram que há espaço para um crescimento significativo do uso do modal, principalmente se levarmos em consideração que mais de 42% dos brasileiros revelaram não saber andar de bicicleta, mesmo quando 91% das pessoas defendem que o uso de bicicletas é importante para a redução de emissões de carbono e como alternativa para a diminuição do trânsito. Além disso, o processo de aprendizado para conduzir uma bicicleta é infinitamente mais simples e menos dispendioso que o de tirar carteira de habilitação, que tem custos proibitivos para muitos cidadãos.

Além disso, a inclusão das bicicletas no Programa não só atende às demandas ambientais e sociais, mas também traz benefícios econômicos tangíveis, como a geração de empregos locais e a redução de custos associados ao transporte motorizado. Globalmente, as bicicletas são uma ferramenta para impulsionar a inovação e a autonomia no mercado internacional.

O Brasil é o quarto maior produtor mundial de bicicletas, fabricando cerca de 2,5 milhões de unidades anualmente. O país conta com 8.936 estabelecimentos varejistas de bicicletas, distribuídos por 39% das cidades brasileiras. São Paulo lidera essa estatística com 312 lojas, seguida por Brasília e Rio de Janeiro.

Estimular o processo produtivo básico das bicicletas, conforme as normativas existentes, garantirá um imposto progressivo alinhado às especificações de cada ente participante da indústria. Além disso, ao promover a pesquisa e inovação, a medida proporcionará benefícios fiscais e incentivos para bicicletas cada vez mais eficazes e adaptadas às necessidades do transporte moderno.

Apresentamos, portanto esta emenda para incluir a fabricação de bicicletas no Programa de Mobilidade Verde, de acordo com as portarias e normativas já existentes (Processo Produtivo Básico estabelecidos pela Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020 e da Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011, respectivamente) a fim de que o



imposto a ser aplicado seja progressivamente aplicado conforme as especificações e alcance do processo de cada ente participante do processo da indústria da bicicleta. A alteração promoverá benefícios fiscais e incentivará a produção nacional no contexto da mobilidade sustentável.

Certos de que estaremos contribuindo para um futuro mais inclusivo, saudável e para o desenvolvimento com sustentabilidade, pedimos aos colegas que apoiem esta iniciativa.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.



**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Dê-se nova redação ao § 1º do art. 22, aos incisos I e II do § 2º do art. 22 e ao § 4º do art. 22; e acrescente-se inciso III ao § 2º do art. 22 da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 22.**

§ 1º O Grupo de Acompanhamento deverá divulgar, até 30 de junho do ano subsequente, relatório com os resultados econômicos e técnicos advindos da aplicação do Programa MOVER no ano anterior.

§ 2º

I – será elaborado pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, sob a supervisão do Grupo de Acompanhamento;

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; e

III – ser disponibilizado na internet para consulta pública tanto em sua forma completa, como por meio de ferramentas interativas que facilitem a análise de seu conteúdo pela sociedade.

.....

§ 4º Ficam criados o Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade Verde e o Conselho Gestor do Observatório, constituído por representantes do Governo, do Poder Legislativo, 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.”

JUSTIFICAÇÃO

A emenda ora apresentada visa primeiramente a estabelecer um prazo de seis meses para a publicação do relatório de acompanhamento do programa



Mover. Destaque-se que a MPV já prevê a elaboração do dito relatório, mas não impõe prazos para sua publicação.

Estabelece, além disso, que esse relatório deverá ser publicado na internet em sua forma completa, e também contar com ferramentas que facilitem a compreensão de seu conteúdo pela população.

Por último, a emenda também promove alteração na composição do Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade Verde e do Conselho Gestor do Observatório, para que passe a contar também com a presença de representantes do Poder Legislativo entre seus membros, o que está em linha com o poder-dever do Congresso de fiscalizar os atos do Poder Executivo, bem como a eficiência e eficácia da aplicação dos recursos do Tesouro nesse programa.

Por tais motivos, pedimos o voto de aprovação dos nobres congressistas para a aprovação desta emenda à MPV nº 1.205, de 2023.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Senador Efraim Filho
(UNIÃO - PB)
Líder do União Brasil





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se à alínea “a” do inciso I do *caput* do art. 3º da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 3º
I -
a) realizar, no território nacional, as atividades de prestação de serviços de assistência técnica ou de organização de rede de distribuição; ou
.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda propõe uma alteração singela e crucial ao inciso I do Artigo 3º da Medida Provisória nº 1205 de 2023, que institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER. Esta mudança visa a otimizar os requisitos para as empresas interessadas em participar do programa, substituindo a obrigatoriedade de cumprimento simultâneo das atividades de prestação de serviços de assistência técnica e de organização de rede de distribuição por uma opção entre estas. Essa modificação permite que as empresas possam comprovar autorização formal para realizar, no território nacional, "as atividades de prestação de serviços de assistência técnica ou de organização de rede de distribuição", ampliando as possibilidades de estabelecimento de parcerias no mercado brasileiro.



A essência desta emenda reside na compreensão de que a diversificação de estratégias empresariais, mediante a separação das expertises de assistência técnica e organização de rede de distribuição, fomenta uma abordagem mais inclusiva e menos burocrática para a inserção de veículos mais sustentáveis no Brasil. Ao permitir que as empresas se concentrem em uma das áreas, abrimos caminho para a especialização e a otimização dos serviços prestados, contribuindo diretamente para a elevação da qualidade e eficiência do setor automotivo em consonância com os princípios de sustentabilidade ambiental.

Essa alteração normativa é fundamental para desburocratizar o processo de adesão ao Programa MOVER, incentivando uma maior participação de entidades empresariais e potencializando o impacto positivo na redução das emissões de carbono. Ao facilitar a entrada de novos atores no mercado, estimulamos a concorrência saudável e a inovação, elementos vitais para a aceleração da transição para uma economia de baixo carbono no setor de mobilidade.

Ademais, a emenda reconhece a importância de adaptar a legislação às realidades específicas do mercado brasileiro, promovendo um ambiente de negócios mais ágil e flexível. Isso é especialmente relevante no contexto de urgência climática atual, onde a adoção rápida de soluções sustentáveis é imperativa para mitigar os impactos ambientais adversos associados à indústria automobilística.

Portanto, solicito aos nobres pares a aprovação desta emenda, entendendo que a sua implementação é um passo decisivo para o sucesso do MOVER, programa louvável e fundamental no contexto mundial atual. A flexibilização proposta irá facilitar a adesão de empresas ao programa, gerando mais oportunidades de negócios dentro do Brasil, estimulando o desenvolvimento de um ecossistema produtivo e inovativo mais sustentável e alinhado aos imperativos ambientais, sociais e econômicos do nosso tempo. Conclamo a todos



pela aprovação desta medida, reiterando o compromisso com a promoção de um futuro mais verde e inovador para o setor automotivo nacional.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Marangoni
(UNIÃO - SP)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD243172311600>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marangoni





CONGRESSO NACIONAL

Gab. Dep. Adriano do Baldy

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se ao inciso II do art. 15 da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 15.....
.....

II - investimentos em produção tecnológica e mobilidade elétrica realizados no País;”

Acrescentem-se os seguintes incisos ao art. 15 da Medida Provisória:

“Art. 15.....
.....

[...] – dispêndios com soluções sustentáveis e inteligentes com redução de emissão de carbono;
.....
.....

[...] – investimentos em sistemas de geração de energia limpa, visando a recarga de veículos elétricos e híbridos, bem como em instalação e manutenção de infraestrutura de recarga.

[...] – investimentos em sistemas de geração de energia limpa visando recarga de veículos elétricos e híbridos.

JUSTIFICAÇÃO

Em linha com o compromisso firmado pelo Brasil durante a COP 28, bem como com a tendência global de busca por uma transição energética justa, propomos a referida alteração com a finalidade de assegurar a já notável consistência do mercado de veículos elétricos no Brasil.

O crescimento exponencial do número de emplacamentos de veículos elétricos no país e o crescente interesse que as empresas do ramo vêm demonstrando em estabelecerem seus negócios em solo brasileiro demonstram que existe uma necessidade de que o Programa de



* C D 2 4 0 6 4 5 0 7 2 8 0 0 *

Mobilidade Verde contemple, de forma específica e direcionada, previsões legislativas que possibilitem o desenvolvimento da mobilidade eletrificada no país.

Importa ressaltar que a eletrificação do setor de transportes é uma tendência global, e que diversos países ao redor do mundo vêm consolidando um mercado sólido para o desenvolvimento de veículos eletrificados. A disponibilidade de modelos deste tipo vem sendo gradualmente difundida em solo nacional, em consonância com o aumento no número de consumidores interessados em trocar os carros tradicionais por modelos sustentáveis, o que demanda um esforço por políticas públicas que atendam a tais demandas.

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2024.

Deputado **ADRIANO DO BALDY**
PP/GO





CONGRESSO NACIONAL

Gab. Dep. Adriano do Baldy

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se, onde couber, o seguinte inciso ao art. 20 da Medida Provisória:

“Art. 20.

.....
[...] – Imposto de Importação incidente na importação de veículos elétricos, híbridos e híbridos plug-in;”

JUSTIFICAÇÃO

Em linha com o compromisso firmado pelo Brasil durante a COP 28, bem como com a tendência global de busca por uma transição energética justa, propomos a referida alteração com a finalidade de assegurar a já notável consistência do mercado de veículos elétricos no Brasil.

O crescimento exponencial do número de emplacamentos de veículos elétricos no país e o crescente interesse que as empresas do ramo vêm demonstrando em estabelecerem seus negócios em solo brasileiro demonstram que existe uma necessidade de que o Programa de Mobilidade Verde contemple, de forma específica e direcionada, previsões legislativas que possibilitem o desenvolvimento da mobilidade eletrificada no país.

Importa ressaltar que a eletrificação do setor de transportes é uma tendência global, e que diversos países ao redor do mundo vêm consolidando um mercado sólido para o desenvolvimento de veículos eletrificados. A disponibilidade de modelos deste tipo vem sendo gradualmente difundida em solo nacional, em consonância com o aumento no número de consumidores interessados em trocar os carros tradicionais por modelos sustentáveis, o que demanda um esforço por políticas públicas que atendam a tais demandas.

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2024.

Deputado **ADRIANO DO BALDY**
PP/GO



* CD 242750473700 *
ExEdit



CONGRESSO NACIONAL

Gab. Dep. Adriano do Baldy

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023

(à MPV 1205/2023)

Altere-se o art. 9º da Medida Provisória nº 1205, de 2023, para dar a seguinte redação ao inciso III do §3º:

Art. 9º

.....

§ 3º Além dos requisitos estabelecidos no art. 2º, serão também considerados na tributação de que trata o caput os seguintes atributos dos produtos:

III - pegada de carbono do uso do produto.

JUSTIFICAÇÃO

Em linha com o compromisso firmado pelo Brasil durante a COP 28, bem como com a tendência global de busca por uma transição energética justa, propomos a referida alteração com a finalidade de assegurar a já notável consistência do mercado de veículos elétricos no Brasil.

O crescimento exponencial do número de emplacamentos de veículos elétricos no país e o crescente interesse que as empresas do ramo vêm demonstrando em estabelecerem seus negócios em solo brasileiro demonstram que existe uma necessidade de que o Programa de Mobilidade Verde contemple, de forma específica e direcionada, previsões legislativas que possibilitem o desenvolvimento da mobilidade eletrificada no país.

Importa ressaltar que a eletrificação do setor de transportes é uma tendência global, e que diversos países ao redor do mundo vêm consolidando um mercado sólido para o desenvolvimento de veículos eletrificados. A disponibilidade de modelos deste tipo vem sendo gradualmente difundida em solo nacional, em consonância com o aumento no número de consumidores interessados em trocarem os carros tradicionais por modelos sustentáveis, o que demanda um esforço por políticas públicas que atendam a tais demandas.

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2024.

Deputado **ADRIANO DO BALDY**

PP/GO



* CD 2 4 1 3 1 2 4 0 6 0 0 0 *
ExEdit



CONGRESSO NACIONAL

Gab. Dep. Adriano do Baldy

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se, onde couber, o seguinte inciso ao § 4º do art. 16 da Medida Provisória:

Art. 16.

.....

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

IV – para veículos elétricos, híbridos e híbridos plug-in, sejam eles veículos leves, caminhões ou ônibus – um décimo por cento da receita bruta total de vendas de bens e serviços, excluindo os impostos e as contribuições incidentes sobre a venda; e

JUSTIFICAÇÃO

Em linha com o compromisso firmado pelo Brasil durante a COP 28, bem como com a tendência global de busca por uma transição energética justa, propomos a referida alteração com a finalidade de assegurar a já notável consistência do mercado de veículos elétricos no Brasil.

O crescimento exponencial do número de emplacamentos de veículos elétricos no país e o crescente interesse que as empresas do ramo vêm demonstrando em estabelecerem seus negócios em solo brasileiro demonstram que existe uma necessidade de que o Programa de Mobilidade Verde contemple, de forma específica e direcionada, previsões legislativas que possibilitem o desenvolvimento da mobilidade eletrificada no país.

Importa ressaltar que a eletrificação do setor de transportes é uma tendência global, e que diversos países ao redor do mundo vêm consolidando um mercado sólido para o desenvolvimento de veículos eletrificados. A disponibilidade de modelos deste tipo vem sendo gradualmente difundida em solo nacional, em consonância com o aumento no número de consumidores interessados em trocarem os carros tradicionais por modelos sustentáveis, o que demanda um esforço por políticas públicas que atendam a tais demandas.

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2024.

Deputado **ADRIANO DO BALDY**
PP/GO



* C D 2 4 9 5 4 4 6 9 7 1 0 0 *



CONGRESSO NACIONAL

Gab. Dep. Adriano do Baldy

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Altere-se o art. 6º da Medida Provisória nº 1205, de 2023, para dar a seguinte redação aos itens a, b, c e d do inciso II:

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:

.....
.....

II - considerado o ciclo do poço à roda:

a) R\$ 50,00 (cinquenta reais), para até o primeiro grama de dióxido de carbono equivalente por quilômetro, inclusive, maior que a meta de eficiência energética estabelecida;

b) R\$ 90,00 (noventa reais cento), 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\$ 270,00 (duzentos e setenta 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\$ 360,00 (trezentos e sessenta 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.

JUSTIFICAÇÃO

Em linha com o compromisso firmado pelo Brasil durante a COP 28, bem como com a tendência global de busca por uma transição energética justa, propomos a referida alteração com a finalidade de assegurar a já notável consistência do mercado de veículos elétricos no Brasil.



* C D 2 4 5 3 4 0 3 9 0 1 0 0 *

O crescimento exponencial do número de emplacamentos de veículos elétricos no país e o crescente interesse que as empresas do ramo vêm demonstrando em estabelecerem seus negócios em solo brasileiro demonstram que existe uma necessidade de que o Programa de Mobilidade Verde contemple, de forma específica e direcionada, previsões legislativas que possibilitem o desenvolvimento da mobilidade eletrificada no país.

Importa ressaltar que a eletrificação do setor de transportes é uma tendência global, e que diversos países ao redor do mundo vêm consolidando um mercado sólido para o desenvolvimento de veículos eletrificados. A disponibilidade de modelos deste tipo vem sendo gradualmente difundida em solo nacional, em consonância com o aumento no número de consumidores interessados em trocar os carros tradicionais por modelos sustentáveis, o que demanda um esforço por políticas públicas que atendam a tais demandas.

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2024.

Deputado **ADRIANO DO BALDY**
PP/GO





CONGRESSO NACIONAL

Gab. Dep. Adriano do Baldy

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023

(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se, onde couber, o seguinte inciso ao § 2º do art. 17 da Medida Provisória:

Art. 17.....

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

[...] – compensação com débitos próprios relativos a tributos aduaneiros; ou

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem a finalidade de oferecer outra possibilidade de compensação de créditos financeiros, possibilitando que esta seja feita com débitos próprios relativos aos tributos aduaneiros ou com o ressarcimento em dinheiro.

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2024.

Deputado **ADRIANO DO BALDY**

PP/GO



* CD 241901391900 *
exEdit



CONGRESSO NACIONAL

Gab. Dep. Adriano do Baldy

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se ao *caput* do art. 16 da Medida Provisória a seguinte redação:

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

.....
.....

JUSTIFICAÇÃO

Em linha com o compromisso firmado pelo Brasil durante a COP 28, bem como com a tendência global de busca por uma transição energética justa, propomos a referida alteração com a finalidade de assegurar a já notável consistência do mercado de veículos elétricos no Brasil.

O crescimento exponencial do número de emplacamentos de veículos elétricos no país e o crescente interesse que as empresas do ramo vêm demonstrando em estabelecerem seus negócios em solo brasileiro demonstram que existe uma necessidade de que o Programa de Mobilidade Verde contemple, de forma específica e direcionada, previsões legislativas que possibilitem o desenvolvimento da mobilidade eletrificada no país.

Importa ressaltar que a eletrificação do setor de transportes é uma tendência global, e que diversos países ao redor do mundo vêm consolidando um mercado sólido para o desenvolvimento de veículos eletrificados. A disponibilidade de modelos deste tipo vem sendo gradualmente difundida em solo nacional, em consonância com o aumento no número de consumidores interessados em trocarem os carros tradicionais por modelos sustentáveis, o que demanda um esforço por políticas públicas que atendam a tais demandas

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2024.

Deputado **ADRIANO DO BALDY**
PP/GO



* CD 2 4 1 2 2 2 3 0 7 9 0 0 *



CONGRESSO NACIONAL

Gab. Dep. Adriano do Baldy

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se ao *caput* e aos incisos I e II do art. 16 da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 16. O crédito financeiro relativo aos dispêndios em pesquisa e desenvolvimento, com soluções sustentáveis e inteligentes, e em investimentos de que trata o art. 15:

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

II - estará limitado a dez 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.”

JUSTIFICAÇÃO

Em linha com o compromisso firmado pelo Brasil durante a COP 28, bem como com a tendência global de busca por uma transição energética justa, propomos a referida alteração com a finalidade de assegurar a já notável consistência do mercado de veículos elétricos no Brasil.

O crescimento exponencial do número de emplacamentos de veículos elétricos no país e o crescente interesse que as empresas do ramo vêm demonstrando em estabelecerem seus negócios em solo brasileiro demonstram que existe uma necessidade de que o Programa de Mobilidade Verde contemple, de forma específica e direcionada, previsões legislativas que possibilitem o desenvolvimento da mobilidade eletrificada no país.

Importa ressaltar que a eletrificação do setor de transportes é uma tendência global, e que diversos países ao redor do mundo vêm consolidando um mercado sólido para o desenvolvimento de veículos eletrificados. A disponibilidade de modelos deste tipo vem sendo gradualmente difundida em solo nacional, em consonância com o aumento no número de consumidores interessados em trocarem os carros tradicionais por modelos sustentáveis, o que demanda um esforço por políticas públicas que atendam a tais demandas.

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2024.

Deputado **ADRIANO DO BALDY**
PP/GO





**MPV 1205
00186**

CONGRESSO NACIONAL

Gab. Dep. Adriano do Baldy

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Dê-se ao inciso I do art. 19 da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 19.....

§ 1º

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

JUSTIFICAÇÃO

Em linha com o compromisso firmado pelo Brasil durante a COP 28, bem como com a tendência global de busca por uma transição energética justa, propomos a referida alteração com a finalidade de assegurar a já notável consistência do mercado de veículos elétricos no Brasil.

O crescimento exponencial do número de emplacamentos de veículos elétricos no país e o crescente interesse que as empresas do ramo vêm demonstrando em estabelecerem seus negócios em solo brasileiro demonstram que existe uma necessidade de que o Programa de Mobilidade Verde contemple, de forma específica e direcionada, previsões legislativas que possibilitem o desenvolvimento da mobilidade eletrificada no país.

Importa ressaltar que a eletrificação do setor de transportes é uma tendência global, e que diversos países ao redor do mundo vêm consolidando um mercado sólido para o desenvolvimento de veículos eletrificados. A disponibilidade de modelos deste tipo vem sendo gradualmente difundida em solo nacional, em consonância com o aumento no número de consumidores interessados em trocarem os carros tradicionais por modelos sustentáveis, o que demanda um esforço por políticas públicas que atendam a tais demandas.

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2024.

Deputado **ADRIANO DO BALDY**
PP/GO



* CD 2 4 4 8 7 2 8 3 7 2 0 *



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD244872837200>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriano do Baldy





CONGRESSO NACIONAL

Gab. Dep. Adriano do Baldy

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023

(à MPV 1205/2023)

Suprima-se o § 6º ao art. 9 da Medida Provisória.

Art. 9º

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

JUSTIFICAÇÃO

Em linha com o compromisso firmado pelo Brasil durante a COP 28, bem como com a tendência global de busca por uma transição energética justa, propomos a referida alteração com a finalidade de assegurar a já notável consistência do mercado de veículos elétricos no Brasil.

O crescimento exponencial do número de emplacamentos de veículos elétricos no país e o crescente interesse que as empresas do ramo vêm demonstrando em estabelecerem seus negócios em solo brasileiro demonstram que existe uma necessidade de que o Programa de Mobilidade Verde contemple, de forma específica e direcionada, previsões legislativas que possibilitem o desenvolvimento da mobilidade eletrificada no país.

Importa ressaltar que a eletrificação do setor de transportes é uma tendência global, e que diversos países ao redor do mundo vêm consolidando um mercado sólido para o desenvolvimento de veículos eletrificados. A disponibilidade de modelos deste tipo vem sendo gradualmente difundida em solo nacional, em consonância com o aumento no número de consumidores interessados em trocarem os carros tradicionais por modelos sustentáveis, o que demanda um esforço por políticas públicas que atendam a tais demandas.

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2024.

Deputado **ADRIANO DO BALDY**

PP/GO



* CD 2 4 1 7 0 9 7 4 4 3 0 0 *
ExEdit



CONGRESSO NACIONAL

Gab. Dep. Adriano do Baldy

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Altere-se a o inciso I do art. 20, para dar a seguinte redação:

“Art. 20.

I - Imposto de Importação incidente na importação de unidades industriais, linhas de produção, células de produção, ou materiais com fins de construção, 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;

JUSTIFICAÇÃO

Em linha com o compromisso firmado pelo Brasil durante a COP 28, bem como com a tendência global de busca por uma transição energética justa, propomos a referida alteração com a finalidade de assegurar a já notável consistência do mercado de veículos elétricos no Brasil.

O crescimento exponencial do número de emplacamentos de veículos elétricos no país e o crescente interesse que as empresas do ramo vêm demonstrando em estabelecerem seus negócios em solo brasileiro demonstram que existe uma necessidade de que o Programa de Mobilidade Verde contemple, de forma específica e direcionada, previsões legislativas que possibilitem o desenvolvimento da mobilidade eletrificada no país.

Importa ressaltar que a eletrificação do setor de transportes é uma tendência global, e que diversos países ao redor do mundo vêm consolidando um mercado sólido para o desenvolvimento de veículos eletrificados. A disponibilidade de modelos deste tipo vem sendo gradualmente difundida em solo nacional, em consonância com o aumento no número de consumidores interessados em trocarem os carros tradicionais por modelos sustentáveis, o que demanda um esforço por políticas públicas que atendam a tais demandas.

A abertura de mercado é parte essencial do desenvolvimento de novos nichos produtivos, considerando que o setor produtivo brasileiro ainda está adquirindo a experiência necessária para se tornar um líder de mercado. A manutenção de incentivos e benefícios que possibilitem a chegada de novas empresas é parte indispensável



Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2024.

Deputado **ADRIANO DO BALDY**
PP/GO



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249566397800>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriano do Baldy





CONGRESSO NACIONAL

Gab. Dep. Adriano do Baldy

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023

(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se o inciso III ao § 3º do art. 16 da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 16.....

§ 3º

III – utilizar eventual crédito como cotas de importação de veículos elétricos, híbridos e híbridos plug-in com redução de imposto de importação.”

JUSTIFICAÇÃO

Em linha com o compromisso firmado pelo Brasil durante a COP 28, bem como com a tendência global de busca por uma transição energética justa, propomos a referida alteração com a finalidade de assegurar a já notável consistência do mercado de veículos elétricos no Brasil.

O crescimento exponencial do número de emplacamentos de veículos elétricos no país e o crescente interesse que as empresas do ramo vêm demonstrando em estabelecerem seus negócios em solo brasileiro demonstram que existe uma necessidade de que o Programa de Mobilidade Verde contemple, de forma específica e direcionada, previsões legislativas que possibilitem o desenvolvimento da mobilidade eletrificada no país.

Importa ressaltar que a eletrificação do setor de transportes é uma tendência global, e que diversos países ao redor do mundo vêm consolidando um mercado sólido para o desenvolvimento de veículos eletrificados. A disponibilidade de modelos deste tipo vem sendo gradualmente difundida em solo nacional, em consonância com o aumento no número de consumidores interessados em trocarem os carros tradicionais por modelos sustentáveis, o que demanda um esforço por políticas públicas que atendam a tais demandas.

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2024.

Deputado **ADRIANO DO BALDY**

PP/GO



* CD 249961735000 *
ExEdit



CONGRESSO NACIONAL

Gab. Dep. Adriano do Baldy

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023

(à MPV 1205/2023)

Dê-se nova redação à alínea “a” do inciso III do art. 18, nos termos a seguir:

Art. 18.

.....
.....

III - produção no País de:

- a) tecnologias de propulsão avançadas e sustentáveis, inclusive seus sistemas auxiliares; ou

.....
.....

JUSTIFICAÇÃO

Em linha com o compromisso firmado pelo Brasil durante a COP 28, bem como com a tendência global de busca por uma transição energética justa, propomos a referida alteração com a finalidade de assegurar a já notável consistência do mercado de veículos elétricos no Brasil.

O crescimento exponencial do número de emplacamentos de veículos elétricos no país e o crescente interesse que as empresas do ramo vêm demonstrando em estabelecerem seus negócios em solo brasileiro demonstram que existe uma necessidade de que o Programa de Mobilidade Verde contemple, de forma específica e direcionada, previsões legislativas que possibilitem o desenvolvimento da mobilidade eletrificada no país.

Importa ressaltar que a eletrificação do setor de transportes é uma tendência global, e que diversos países ao redor do mundo vêm consolidando um mercado sólido para o desenvolvimento de veículos eletrificados. A disponibilidade de modelos deste tipo vem sendo gradualmente difundida em solo nacional, em consonância com o aumento no número de consumidores interessados em trocarem os carros tradicionais por modelos sustentáveis, o que demanda um esforço por políticas públicas que atendam a tais demandas.

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2024.

Deputado **ADRIANO DO BALDY**

PP/GO



* C D 2 4 7 2 2 1 3 3 8 8 0 0 *



CONGRESSO NACIONAL

Gab. Dep. Adriano do Baldy

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se, onde couber, o seguinte parágrafo ao art. 9º:

Art. 9º

§ [...] A diferenciação de alíquota de que trata o § 2º será reduzida em ao menos mais dois pontos percentuais, além das reduções previstas nos incisos I a III do § 2º, no caso de importação de veículos com relação aos projetos aprovados até 31 de dezembro de 2024 de pessoas jurídicas habilitadas à fruição dos benefícios estabelecidos pelo art. 11-C da Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, e pelos arts. 1º a 4º da Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999.

JUSTIFICAÇÃO

Em linha com o compromisso firmado pelo Brasil durante a COP 28, bem como com a tendência global de busca por uma transição energética justa, propomos a referida alteração com a finalidade de assegurar a já notável consistência do mercado de veículos elétricos no Brasil.

O crescimento exponencial do número de emplacamentos de veículos elétricos no país e o crescente interesse que as empresas do ramo vêm demonstrando em estabelecerem seus negócios em solo brasileiro demonstram que existe uma necessidade de que o Programa de Mobilidade Verde contemple, de forma específica e direcionada, previsões legislativas que possibilitem o desenvolvimento da mobilidade eletrificada no país.

Importa ressaltar que a eletrificação do setor de transportes é uma tendência global, e que diversos países ao redor do mundo vêm consolidando um mercado sólido para o desenvolvimento de veículos eletrificados. A disponibilidade de modelos deste tipo vem sendo gradualmente difundida em solo nacional, em consonância com o aumento no número de consumidores interessados em trocarem os carros tradicionais por modelos sustentáveis, o que demanda um esforço por políticas públicas que atendam a tais demandas.

A abertura de mercado é parte essencial do desenvolvimento de novos nichos produtivos, considerando que o setor de veículos elétricos brasileiro ainda está adquirindo a experiência necessária para se tornar um líder de mercado. Reconhecemos o potencial do Brasil para se tornar uma referência na transição energética global, e temos visto diversas iniciativas nesse sentido. No entanto, acreditamos que manter incentivos e benefícios para a entrada de novas empresas é crucial nesse percurso, pois tal abordagem não apenas permite a introdução de



* C D 2 4 6 2 2 7 3 4 3 6 0 0 *
ExEdit

novos produtos no país, mas também impulsiona a formação de um mercado consumidor diversificado. Esse mercado emergente, por sua vez, vai impulsionar a demanda por produtos, estimulando a competitividade e o desenvolvimento de um mercado nacional robusto e inovador.

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2024.

Deputado **ADRIANO DO BALDY**
PP/GO



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD246227343600>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriano do Baldy





CONGRESSO NACIONAL

Gab. Dep. Adriano do Baldy

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se, ao art. 15, o seguinte parágrafo:

Art. 15.....

.....
§ 5º Excepcionalmente, em relação ao valor dos investimentos alocados em 2024, ainda que pendentes de validação pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, poderá ser antecipada a conversão em cotas de importação com redução de imposto de importação, distribuídas aos beneficiários de acordo com a proporção em unidades das importações realizadas no ano anterior, dentro do limite disposto no inciso I do § 2º do caput deste artigo.

JUSTIFICAÇÃO

Em linha com o compromisso firmado pelo Brasil durante a COP 28, bem como com a tendência global de busca por uma transição energética justa, propomos a referida alteração com a finalidade de assegurar a já notável consistência do mercado de veículos elétricos no Brasil.

O crescimento exponencial do número de emplacamentos de veículos elétricos no país e o crescente interesse que as empresas do ramo vêm demonstrando em estabelecerem seus negócios em solo brasileiro demonstram que existe uma necessidade de que o Programa de Mobilidade Verde contemple, de forma específica e direcionada, previsões legislativas que possibilitem o desenvolvimento da mobilidade eletrificada no país.

Importa ressaltar que a eletrificação do setor de transportes é uma tendência global, e que diversos países ao redor do mundo vêm consolidando um mercado sólido para o desenvolvimento de veículos eletrificados. A disponibilidade de modelos deste tipo vem sendo gradualmente difundida em solo nacional, em consonância com o aumento no número de consumidores interessados em trocar os carros tradicionais por modelos sustentáveis, o que demanda um esforço por políticas públicas que atendam a tais demandas.

A abertura de mercado é parte essencial do desenvolvimento de novos nichos produtivos, considerando que o setor de veículos elétricos brasileiro ainda está adquirindo a experiência necessária para se tornar um líder de mercado. Reconhecemos o potencial do Brasil para se tornar uma referência na transição energética global, e temos visto diversas iniciativas nesse sentido. No entanto, acreditamos que manter incentivos e benefícios para a entrada de novas



*C D 2 4 8 0 2 3 2 0 0 3 0 0 *
ExEdit

empresas é crucial nesse percurso, pois tal abordagem não apenas permite a introdução de novos produtos no país, mas também impulsiona a formação de um mercado consumidor diversificado. Esse mercado emergente, por sua vez, vai impulsionar a demanda por produtos, estimulando a competitividade e o desenvolvimento de um mercado nacional robusto e inovador.

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2024.

Deputado **ADRIANO DO BALDY**
PP/GO





CONGRESSO NACIONAL

Gab. Dep. Adriano do Baldy

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se, ao art. 15, o seguinte parágrafo:

Art. 15.....

§ 6º Na hipótese de os créditos financeiros globais concedidos às pessoas jurídicas não atingirem os limites de que trata o § 2º do caput, eventual diferença será redistribuída para fins de ampliação de cotas de veículos elétricos, híbridos e híbridos plug-in importados com redução de imposto de importação, distribuídas aos beneficiários de acordo com a proporção em unidades das importações realizadas no ano anterior, na forma prevista no regulamento.

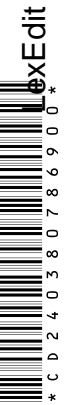
JUSTIFICAÇÃO

Em linha com o compromisso firmado pelo Brasil durante a COP 28, bem como com a tendência global de busca por uma transição energética justa, propomos a referida alteração com a finalidade de assegurar a já notável consistência do mercado de veículos elétricos no Brasil.

O crescimento exponencial do número de emplacamentos de veículos elétricos no país e o crescente interesse que as empresas do ramo vêm demonstrando em estabelecerem seus negócios em solo brasileiro demonstram que existe uma necessidade de que o Programa de Mobilidade Verde contemple, de forma específica e direcionada, previsões legislativas que possibilitem o desenvolvimento da mobilidade eletrificada no país.

Importa ressaltar que a eletrificação do setor de transportes é uma tendência global, e que diversos países ao redor do mundo vêm consolidando um mercado sólido para o desenvolvimento de veículos eletrificados. A disponibilidade de modelos deste tipo vem sendo gradualmente difundida em solo nacional, em consonância com o aumento no número de consumidores interessados em trocarem os carros tradicionais por modelos sustentáveis, o que demanda um esforço por políticas públicas que atendam a tais demandas.

A abertura de mercado é parte essencial do desenvolvimento de novos nichos produtivos, considerando que o setor de veículos elétricos brasileiro ainda está adquirindo a experiência necessária para se tornar um líder de mercado. Reconhecemos o potencial do Brasil para se tornar uma referência na transição energética global, e temos visto diversas iniciativas nesse sentido. No entanto, acreditamos que manter incentivos e benefícios para a entrada de novas



* CD 240380786900 *
ExEdit

empresas é crucial nesse percurso, pois tal abordagem não apenas permite a introdução de novos produtos no país, mas também impulsiona a formação de um mercado consumidor diversificado. Esse mercado emergente, por sua vez, vai impulsionar a demanda por produtos, estimulando a competitividade e o desenvolvimento de um mercado nacional robusto e inovador.

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2024.

Deputado **ADRIANO DO BALDY**
PP/GO





CONGRESSO NACIONAL

Gab. Dep. Adriano do Baldy

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se, ao art. 16, os parágrafos 6º e 7º:

Art. 16

§ 6º A fruição dos créditos previstos neste artigo poderá ser antecipada, com relação aos investimentos previstos nos projetos já aprovados de pessoas jurídicas habilitadas à fruição dos benefícios estabelecidos pelo art. 11-C da Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, e pelos arts. 1º a 4º da Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999.

§ 7º O descumprimento das condições dos projetos a que se refere o parágrafo anterior implicará a exigência imediata dos tributos que houverem sido compensados com o crédito financeiro de que trata este artigo, acrescidos dos respectivos encargos legais, a partir do vencimento original, sem prejuízo de outras sanções administrativas.

JUSTIFICAÇÃO

Em linha com o compromisso firmado pelo Brasil durante a COP 28, bem como com a tendência global de busca por uma transição energética justa, propomos a referida alteração com a finalidade de assegurar a já notável consistência do mercado de veículos elétricos no Brasil.

O crescimento exponencial do número de emplacamentos de veículos elétricos no país e o crescente interesse que as empresas do ramo vêm demonstrando em estabelecerem seus negócios em solo brasileiro demonstram que existe uma necessidade de que o Programa de Mobilidade Verde contemple, de forma específica e direcionada, previsões legislativas que possibilitem o desenvolvimento da mobilidade eletrificada no país.

Importa ressaltar que a eletrificação do setor de transportes é uma tendência global, e que diversos países ao redor do mundo vêm consolidando um mercado sólido para o desenvolvimento de veículos eletrificados. A disponibilidade de modelos deste tipo vem sendo gradualmente difundida em solo nacional, em consonância com o aumento no número de consumidores interessados em trocarem os carros tradicionais por modelos sustentáveis, o que demanda um esforço por políticas públicas que atendam a tais demandas.



* C D 2 4 2 5 2 8 3 1 5 5 0 0 *

A abertura de mercado é parte essencial do desenvolvimento de novos nichos produtivos, considerando que o setor de veículos elétricos brasileiro ainda está adquirindo a experiência necessária para se tornar um líder de mercado. Reconhecemos o potencial do Brasil para se tornar uma referência na transição energética global, e temos visto diversas iniciativas nesse sentido. No entanto, acreditamos que manter incentivos e benefícios para a entrada de novas empresas é crucial nesse percurso, pois tal abordagem não apenas permite a introdução de novos produtos no país, mas também impulsiona a formação de um mercado consumidor diversificado. Esse mercado emergente, por sua vez, vai impulsionar a demanda por produtos, estimulando a competitividade e o desenvolvimento de um mercado nacional robusto e inovador.

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2024.

Deputado **ADRIANO DO BALDY**
PP/GO





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

O § 1º e o inciso V do § 2º do art. 1º da Medida Provisória nº 1.205, de 2023, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art.1º.....

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

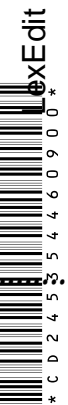
.....

§2º.....

V - promoção do uso de biocombustíveis, de outros combustíveis de baixo teor de carbono e de formas alternativas de propulsão, **incluindo propulsão humana**, e valorização da matriz energética brasileira;”(NR)

Acrescenta-se o seguinte inciso IV ao caput do art. 13 da Medida Provisória nº 1.205, de 2023:

“Art.13.....



* CD 2 4 5 3 5 4 4 6 0 9 0 0 *

IV - produzam, no País, veículos à propulsão humana, suas peças e implementos;”

Acrescenta-se o seguinte § 2º do art. 13 da Medida Provisória nº 1.205, de 2023, renumerando-se os demais:

“Art.13.....”

§ 2º Na habilitação das empresas previstas no inciso IV do art. 13 desta lei, haverá dispensa dos requisitos previstos nos incisos I e II do § 1º do mesmo artigo, desde que seja apresentado projeto de pesquisa e desenvolvimento.”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

Desde a segunda metade do século XX, cidades do mundo inteiro convivem com o agravamento dos problemas decorrentes do transporte de pessoas e mercadorias no meio urbano. As políticas de transporte predominantemente adotadas não priorizavam de fato os transportes coletivos e ativos, também denominados não-motorizados, à medida que as políticas urbanas não conseguiram conter o espraiamento das grandes e médias cidades, quando não o provocaram. Estas inversões de prioridade, resultaram em facilidades para o deslocamento das pessoas em veículos motorizados particulares, beneficiando apenas uma parcela da sociedade e aumentando os impactos decorrentes das opções (e falta de opção) nos deslocamentos.

No Brasil, a maioria da população, cerca de 85%, ocupa áreas urbanas, portanto, as externalidades negativas decorrentes destas políticas urbanas e de transporte são patentes na vida dos brasileiros e brasileiras, afetando a sustentabilidade ambiental, social e econômica das cidades e a mobilidade das pessoas e das cargas. Com raras exceções, as cidades não têm conseguido resolver seus problemas de mobilidade e ainda têm permitido o crescimento dos impactos negativos decorrentes dos deslocamentos de pessoas e bens nos transportes motorizados individuais.



O conceito de mobilidade urbana sustentável - ou mobilidade urbana que contribui para o desenvolvimento sustentável das cidades - passa a ser defendida, então, como instrumento de transformação que está presente no processo de debates que acompanharam a formulação do marco regulatório do setor, a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) - Lei nº 12.586 de 2012.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) apresenta alguns princípios que precisam ser seguidos pelos municípios e todos os entes federativos do Brasil, dentre eles a busca do desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais. Entre as diretrizes da Lei, destaca-se a integração da política de mobilidade com as de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos, assim como a prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado e, por fim, a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade. Nesse contexto de princípios, diretrizes e objetivos da PNMU, o estímulo à cadeia produtiva de veículos à propulsão humana, como a bicicleta, por exemplo, como parte de um conjunto de soluções para a melhoria da mobilidade e da logística urbana nos municípios brasileiros, precisa ser valorizado e promovido.

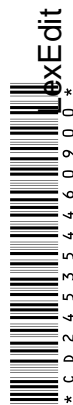
Assim, a inclusão de veículos à propulsão humana no Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER, em especial em seu capítulo de estímulo à pesquisa e desenvolvimento tecnológico, representa uma medida essencial para fomentar a diversidade de meios de transporte sustentáveis, promovendo não apenas a mobilidade urbana, mas também alinhando-se aos princípios de descarbonização e sustentabilidade ambiental, indispensáveis em um contexto de perseguição das metas para limitar o aquecimento global estabelecidas pelo Acordo de Paris e em convergência os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU de cidades e comunidades sustentáveis e ações contra a mudança global do clima.



A partir de estímulos à pesquisa e aprimoramento da cadeia logística de veículos à propulsão humana, suas peças e implementos, conforme previsto nesta emenda, o Estado brasileiro ampliará as possibilidades de mobilidade e logística urbana sustentável no país. Poderá, também, conquistar patentes e registros, garantindo sua participação ativa no cenário internacional de inovação e tecnologia. Ao fomentar a inovação na indústria com incentivo à pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias mais eficientes, resultará na promoção de bicicletas cada vez mais eficazes, seguras e adaptadas às necessidades do transporte moderno. Assim, a promoção de tecnologias para o setor de bicicletas é de extrema importância, uma vez que o Brasil é polo de desenvolvimento industrial, porém com pouco desenvolvimento tecnológico, situação que essa emenda enfrenta.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputada Tabata Amaral
(PSB - SP)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

O § 1º e o inciso V do § 2º do art. 1º da Medida Provisória nº 1.205, de 2023, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art.1º.....

§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 **veículos à propulsão humana e de suas peças e implementos**, automóveis, de caminhões e de seus implementos rodoviários, de ônibus, de chassis com motor, de máquinas autopropulsadas e de autopeças.”(NR)

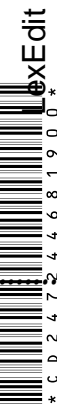
.....

§2º.....

V - promoção do uso de biocombustíveis, de outros combustíveis de baixo teor de carbono e de formas alternativas de propulsão, **incluindo propulsão humana**, e valorização da matriz energética brasileira;”(NR)

Acrescenta-se o seguinte inciso IV ao caput do art. 13 da Medida Provisória nº 1.205, de 2023:

“Art.13.....



* CD 2 4 7 2 4 4 6 8 1 9 0 0 *

IV - produzam, no País, veículos à propulsão humana, suas peças e implementos;”

Acrescenta-se o seguinte § 2º do art. 13 da Medida Provisória nº 1.205, de 2023, renumerando-se os demais:

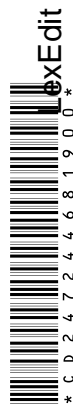
“Art.13.....”

§ 2º Na habilitação das empresas previstas no inciso IV do art. 13 desta lei, haverá dispensa dos requisitos previstos nos incisos I e II do § 1º do mesmo artigo, desde que seja apresentado projeto de pesquisa e desenvolvimento.”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

Desde a segunda metade do século XX, cidades do mundo inteiro convivem com o agravamento dos problemas decorrentes do transporte de pessoas e mercadorias no meio urbano. As políticas de transporte predominantemente adotadas não priorizavam de fato os transportes coletivos e ativos, também denominados não-motorizados, à medida que as políticas urbanas não conseguiram conter o espraiamento das grandes e médias cidades, quando não o provocaram. Estas inversões de prioridade, resultaram em facilidades para o deslocamento das pessoas em veículos motorizados particulares, beneficiando apenas uma parcela da sociedade e aumentando os impactos decorrentes das opções (e falta de opção) nos deslocamentos.

No Brasil, a maioria da população, cerca de 85%, ocupa áreas urbanas, portanto, as externalidades negativas decorrentes destas políticas urbanas e de transporte são patentes na vida dos brasileiros e brasileiras, afetando a sustentabilidade ambiental, social e econômica das cidades e a mobilidade das pessoas e das cargas. Com raras exceções, as cidades não têm conseguido resolver seus problemas de mobilidade e ainda têm permitido o crescimento dos impactos negativos decorrentes dos deslocamentos de pessoas e bens nos transportes motorizados individuais.



O conceito de mobilidade urbana sustentável - ou mobilidade urbana que contribui para o desenvolvimento sustentável das cidades - passa a ser defendida, então, como instrumento de transformação que está presente no processo de debates que acompanharam a formulação do marco regulatório do setor, a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) - Lei nº 12.586 de 2012.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) apresenta alguns princípios que precisam ser seguidos pelos municípios e todos os entes federativos do Brasil, dentre eles a busca do desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais. Entre as diretrizes da Lei, destaca-se a integração da política de mobilidade com as de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos, assim como a prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado e, por fim, a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade. Nesse contexto de princípios, diretrizes e objetivos da PNMU, o estímulo à cadeia produtiva de veículos à propulsão humana, como a bicicleta, por exemplo, como parte de um conjunto de soluções para a melhoria da mobilidade e da logística urbana nos municípios brasileiros, precisa ser valorizado e promovido.

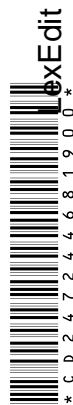
Assim, a inclusão de veículos à propulsão humana no Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER, em especial em seu capítulo de estímulo à pesquisa e desenvolvimento tecnológico, representa uma medida essencial para fomentar a diversidade de meios de transporte sustentáveis, promovendo não apenas a mobilidade urbana, mas também alinhando-se aos princípios de descarbonização e sustentabilidade ambiental, indispensáveis em um contexto de perseguição das metas para limitar o aquecimento global estabelecidas pelo Acordo de Paris e em convergência os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU de cidades e comunidades sustentáveis e ações contra a mudança global do clima.



A partir de estímulos à pesquisa e aprimoramento da cadeia logística de veículos à propulsão humana, suas peças e implementos, conforme previsto nesta emenda, o Estado brasileiro ampliará as possibilidades de mobilidade e logística urbana sustentável no país. Poderá, também, conquistar patentes e registros, garantindo sua participação ativa no cenário internacional de inovação e tecnologia. Ao fomentar a inovação na indústria com incentivo à pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias mais eficientes, resultará na promoção de bicicletas cada vez mais eficazes, seguras e adaptadas às necessidades do transporte moderno. Assim, a promoção de tecnologias para o setor de bicicletas é de extrema importância, uma vez que o Brasil é polo de desenvolvimento industrial, porém com pouco desenvolvimento tecnológico, situação que essa emenda enfrenta.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputada Duda Salabert
(PDT - MG)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Rodrigo Cunha

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescentem-se arts. 11-1 a 11-4 ao Capítulo III da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 11-1.** A produção de bicicletas elétricas, autopropelidos elétricos, cicloelétricos, motonetas elétricas, motocicletas elétricas, triciclos elétricos e quadriciclos elétricos, no âmbito do Programa de Mobilidade Verde, seguirá as diretrizes estabelecidas pelo Processo Produtivo Básico (PPB), conforme determinado na Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020 e Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011, respectivamente.

§ 1º Fica estabelecido um regime especial de incentivo à mobilidade verde, com foco na produção e no uso de bicicletas elétricas, autopropelidos elétricos, cicloelétricos, motonetas elétricas, motocicletas elétricas, triciclos elétricos e quadriciclos elétricos, visando a redução gradativa do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para as empresas que atendam ao Processo Produtivo Básico (PPB).

§ 2º As empresas fabricantes de bicicletas elétricas, autopropelidos elétricos, cicloelétricos, motonetas elétricas, motocicletas elétricas, triciclos elétricos e quadriciclos elétricos que atenderem aos requisitos do PPB terão direito a uma redução progressiva do IPI.”

“**Art. 11-2.** Fica estabelecida a redução de 70% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) de bicicletas elétricas, autopropelidos elétricos, cicloelétricos, motonetas elétricas, motocicletas elétricas, triciclos elétricos e quadriciclos elétricos, de acordo com a execução de todas as etapas estabelecida no Processo Produtivo Básico (PPB):



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

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

II – soldagem final no chassi de, no mínimo, 4 (quatro) das partes definidas a seguir:

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

III – pintura do chassi;

IV – montagem:

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



b) montagem completa do produto final.

§ 1º O disposto nos incisos II e III do art. 13 ficará dispensado até o limite de produção de 20.000 (vinte mil) unidades de chassis soldados e pintados, no ano calendário, de quaisquer modelos, a critério das empresas.

§ 2º As atividades ou operações inerentes às etapas de produção poderão ser realizadas por terceiros, em qualquer região do país, desde que obedecido o Processo Produtivo Básico.”

“**Art. 11-3.** O Programa de Mobilidade Verde incentivará a pesquisa, desenvolvimento e inovação relacionados à produção de bicicletas elétricas, autopropelidos elétricos, cicloelétricos, motonetas elétricas, motocicletas elétricas, triciclos elétricos e quadriciclos elétricos com processos industriais nacionais.”

“**Art. 11-4.** As disposições contidas nesta lei aplicam-se às bicicletas elétricas, autopropelidos elétricos, cicloelétricos, motonetas elétricas, motocicletas elétricas, triciclos elétricos e quadriciclos elétricos, observando-se as normativas vigentes do Processo Produtivo Básico estabelecidos pela Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020. e da Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011, respectivamente.

Parágrafo único. A alteração, revogação ou substituição da Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020 e da Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011 não prejudicarão a vigência e a eficácia desta lei, a menos que expressamente disposto em legislação específica.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

Os chamados veículos levíssimos – e, crescentemente, os levíssimos elétricos – já são parte essencial dos modais de transporte nas grandes cidades, e não apenas para no caso do transporte individual, mas também no apoio ao crescente mercado de transporte de passageiros por aplicativo, entrega de



refeições, encomendas e cargas leves e prestação de serviços profissionais de diferentes naturezas.

Os veículos elétricos levíssimos têm um papel fundamental na organização dos fluxos de trânsito nas grandes cidades, na redução emissões de gás carbônico e gases tóxicos à saúde humana, como os óxidos de nitrogênio (NOx) e material particulado (MP) e na oferta de melhores condições de trabalho e renda para uma crescente parcela de brasileiros envolvidos no transporte de passageiros e mercadorias – particularmente, os trabalhadores de baixa qualificação profissional.

Segundo dados do IBGE de 2022, existem no Brasil 1,5 milhão de motoristas de aplicativo, 589 mil entregadores de aplicativos de entrega de refeições e mercadorias. Além disso, há cerca de 207 mil taxistas e 197 mil prestadores de diferentes serviços.

Portanto, temos um contingente superior a 2 milhões de trabalhadores que podem se beneficiar diretamente do uso de veículos elétricos levíssimos para potencializar seus pequenos negócios e suas fontes de renda, por meio de veículos silenciosos, não poluentes, com muito maior eficiência energética.

Os veículos elétricos levíssimos também são muito mais econômicos ao longo da vida, já que o custo de manutenção é 60% a 70% inferior e o custo do km rodado pode ser até cinco vezes menor do que o dos similares a combustível fóssil.

Por tais considerações, é indispensável que um programa automotivo tão importante quanto o MOVER abrigue também os veículos elétricos levíssimos, a saber: bicicletas elétricas, autopropelidos elétricos, cicloelétricos, motonetas elétricas, motocicletas elétricas, triciclos elétricos e quadriciclos elétricos.

A inclusão dos veículos elétricos levíssimos no Programa Mobilidade Verde e Inovação é, de fato, uma medida essencial para oferecer melhores condições de trabalho e renda para uma parcela significativa de trabalhadores brasileiro, fomentar a diversidade do transporte de baixa ou zero emissão de



poluentes, promover a mobilidade urbana, a descarbonização da economia e a sustentabilidade ambiental.

O incentivo à ampliação das frotas de veículos elétricos levíssimos colabora com a mitigação de poluentes nos centros urbanos e contribui para retirar um grande número de carros das ruas, diminuindo assim os congestionamentos e desafogando as cidades.

Trata-se de medida totalmente alinhada com as metas de transição energética e descarbonização da economia até 2050 já assumidas pelo Governo Brasileiro

A promoção dos veículos elétricos levíssimos no Brasil, ao abrigo do MOVER, também contribui para o desenvolvimento de um ecossistema de inovação e empreendedorismo em diferentes regiões do País, reforçando a meta de “neoindustrialização” defendida pelo Governo Federal.

Por fim, mas não menos importante, o fomento à cadeia produtiva do veículo elétrico levíssimo no Brasil - bicicletas elétricas, autopropelidos elétricos, cicloelétricos, motonetas elétricas, motocicletas elétricas, triciclos elétricos e quadriciclos elétricos – contribuirá para o objetivo apresentado no programa Nova Indústria Brasileira (NIB), lançado no dia 22 de janeiro de 2024, de transformar o Brasil, até 2030, num hub global de produção e desenvolvimento de veículos elétricos e híbridos.

Por tais motivos, contamos com o apoio dos pares para a aprovação desta emenda.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Senador Rodrigo Cunha
(PODEMOS - AL)





MEDIDA PROVISÓRIA DE Nº 1.205, DE 2023

Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação - Programa MOVER.

EMENDA Nº

O § 1º e o inciso V do § 2º do art. 1º da Medida Provisória nº 1.205, de 2023, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art.1º

§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 **veículos à propulsão humana e de suas peças e implementos**, automóveis, de caminhões e de seus implementos rodoviários, de ônibus, de chassis com motor, de máquinas autopropulsadas e de autopeças.”(NR)

§2º

V - promoção do uso de biocombustíveis, de outros combustíveis de baixo teor de carbono e de formas alternativas de propulsão, **incluindo propulsão humana**, e valorização da matriz energética brasileira;”(NR)



* CD 247298772800 *
ExEdit



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Acrescenta-se o seguinte inciso IV ao caput do art. 13 da Medida Provisória nº 1.205, de 2023:

“Art.13.....

IV - **produzam, no País, veículos à propulsão humana, suas peças e implementos;”**

Acrescenta-se o seguinte § 2º do art. 13 da Medida Provisória nº 1.205, de 2023, renumerando-se os demais:

“Art.13.....

§ 2º Na habilitação das empresas previstas no inciso IV do art. 13 desta lei, haverá dispensa dos requisitos previstos nos incisos I e II do § 1º do mesmo artigo, desde que seja apresentado projeto de pesquisa e desenvolvimento.”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

Desde a segunda metade do século XX, cidades do mundo inteiro convivem com o agravamento dos problemas decorrentes do transporte de pessoas e mercadorias no meio urbano. As políticas de transporte predominantemente adotadas não priorizavam de fato os transportes coletivos e ativos, também denominados não-motorizados, à medida que as políticas urbanas não conseguiram conter o espraiamento das grandes e médias cidades, quando não o provocaram. Estas inversões de prioridade, resultaram em facilidades para o deslocamento das pessoas em veículos motorizados particulares, beneficiando apenas uma parcela da sociedade e aumentando os impactos decorrentes das opções (e falta de opção) nos deslocamentos.

No Brasil, a maioria da população, cerca de 85%, ocupa áreas urbanas, portanto, as externalidades negativas decorrentes destas políticas urbanas e de transporte são patentes na vida dos brasileiros e brasileiras, afetando a sustentabilidade ambiental, social e econômica das cidades e a mobilidade das pessoas e das cargas. Com raras exceções, as cidades não têm conseguido resolver seus problemas de mobilidade e ainda têm permitido o crescimento dos impactos negativos decorrentes dos deslocamentos de pessoas e bens nos transportes motorizados individuais.

O conceito de mobilidade urbana sustentável - ou mobilidade urbana que





CÂMARA DOS DEPUTADOS

contribui para o desenvolvimento sustentável das cidades - passa a ser defendida, então, como instrumento de transformação que está presente no processo de debates que acompanharam a formulação do marco regulatório do setor, a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) - Lei nº 12.586 de 2012.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) apresenta alguns princípios que precisam ser seguidos pelos municípios e todos os entes federativos do Brasil, dentre eles a busca do desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais. Entre as diretrizes da Lei, destaca-se a integração da política de mobilidade com as de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos, assim como a prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado e, por fim, a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade. Nesse contexto de princípios, diretrizes e objetivos da PNMU, o estímulo à cadeia produtiva de veículos à propulsão humana, como a bicicleta, por exemplo, como parte de um conjunto de soluções para a melhoria da mobilidade e da logística urbana nos municípios brasileiros, precisa ser valorizado e promovido.

Assim, a inclusão de veículos à propulsão humana no Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER, em especial em seu capítulo de estímulo à pesquisa e desenvolvimento tecnológico, representa uma medida essencial para fomentar a diversidade de meios de transporte sustentáveis, promovendo não apenas a mobilidade urbana, mas também alinhando-se aos princípios de descarbonização e sustentabilidade ambiental, indispensáveis em um contexto de perseguição das metas para limitar o aquecimento global estabelecidas pelo Acordo de Paris e em convergência os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU de cidades e comunidades sustentáveis e ações contra a mudança global do clima.

A partir de estímulos à pesquisa e aprimoramento da cadeia logística de veículos à propulsão humana, suas peças e implementos, conforme previsto nesta emenda, o Estado brasileiro ampliará as possibilidades de mobilidade e logística urbana sustentável no país. Poderá, também, conquistar patentes e registros, garantindo sua participação ativa no cenário internacional de inovação e tecnologia. Ao fomentar a inovação na indústria com incentivo à pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias mais eficientes, resultará na promoção de bicicletas cada vez mais eficazes, seguras e adaptadas às necessidades do transporte moderno. Assim, a promoção de tecnologias para o setor de bicicletas é de extrema importância, uma vez que o Brasil é polo de desenvolvimento industrial, porém com pouco desenvolvimento tecnológico, situação que essa emenda enfrenta.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Sala das Sessões, em de de 2024.

Deputado Federal DUARTE JR
PSB/MA



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD247298772800>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Duarte Jr.

* CD 247298772800 *
ExEdit



CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)**

Dê-se ao § 4º do art. 29 da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 29.

.....

§ 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, assegurada a participação de representantes do setor industrial.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

O dispositivo modificado nesta emenda prevê a criação de um Conselho Diretor para o FNDIT, cuja composição e competências serão definidas por meio de regulamentação.

Contudo, apesar do texto legal citar o caráter colegiado deste Conselho, o que remete a observância da diversidade entre seus componentes, é importante ter a garantia expressa da presença do setor industrial, principal fonte de recursos e cujo desenvolvimento é um dos objetos finalísticos do Fundo.

A participação da sociedade civil, notadamente dos setores mais impactados por políticas públicas e investimentos de fundos criados por Lei, é



usual e constitui uma boa prática de governança para garantir o cumprimento de seus objetivos legais e prevenir ingerências indevidas.

No presente caso, o Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico – FNDIT, nasce com o objetivo central de conferir apoio financeiro a programas e projetos prioritários de desenvolvimento industrial, científico e tecnológico.

Por outro lado, a medida estabelece como sua finalidade a captação de recursos oriundos de políticas industriais voltadas para a inovação, incluindo os valores da aplicação de multas no âmbito do Programa Mover.

Desta forma, a exemplo do Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – FNDCT e o Fundo de Universalização dos Serviços de Telecomunicação – FUST, que possuem em seus Conselhos Gestores a presença de representantes do setor privado, nada mais natural e necessário que o setor industrial tenha voz na gestão e na definição das prioridades a serem apoiadas pelo FNDIT.

Pelas razões expostas é que apresento esta emenda, para qual solicito o apoio de meus pares

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Senador Mecias de Jesus
(REPUBLICANOS - RR)





MEDIDA PROVISÓRIA DE Nº 1.205, DE 2023

Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação - Programa MOVER.

EMENDA Nº

O § 1º e o inciso V do § 2º do art. 1º da Medida Provisória nº 1.205, de 2023, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art.1º

§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 **veículos à propulsão humana e de suas peças e implementos**, automóveis, de caminhões e de seus implementos rodoviários, de ônibus, de chassis com motor, de máquinas autopropulsadas e de autopeças.”(NR)

§2º

V - promoção do uso de biocombustíveis, de outros combustíveis de baixo teor de carbono e de formas alternativas de propulsão, **incluindo propulsão humana**, e valorização da matriz energética brasileira;”(NR)



* CD 242584089500 *
ExEdit



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Acrescenta-se o seguinte inciso IV ao caput do art. 13 da Medida Provisória nº 1.205, de 2023:

“Art.13.....

IV - **produzam, no País, veículos à propulsão humana, suas peças e implementos;”**

Acrescenta-se o seguinte § 2º do art. 13 da Medida Provisória nº 1.205, de 2023, renumerando-se os demais:

“Art.13.....

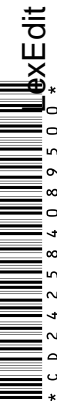
§ 2º Na habilitação das empresas previstas no inciso IV do art. 13 desta lei, haverá dispensa dos requisitos previstos nos incisos I e II do § 1º do mesmo artigo, desde que seja apresentado projeto de pesquisa e desenvolvimento.”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

Desde a segunda metade do século XX, cidades do mundo inteiro convivem com o agravamento dos problemas decorrentes do transporte de pessoas e mercadorias no meio urbano. As políticas de transporte predominantemente adotadas não priorizavam de fato os transportes coletivos e ativos, também denominados não-motorizados, à medida que as políticas urbanas não conseguiram conter o espraiamento das grandes e médias cidades, quando não o provocaram. Estas inversões de prioridade, resultaram em facilidades para o deslocamento das pessoas em veículos motorizados particulares, beneficiando apenas uma parcela da sociedade e aumentando os impactos decorrentes das opções (e falta de opção) nos deslocamentos.

No Brasil, a maioria da população, cerca de 85%, ocupa áreas urbanas, portanto, as externalidades negativas decorrentes destas políticas urbanas e de transporte são patentes na vida dos brasileiros e brasileiras, afetando a sustentabilidade ambiental, social e econômica das cidades e a mobilidade das pessoas e das cargas. Com raras exceções, as cidades não têm conseguido resolver seus problemas de mobilidade e ainda têm permitido o crescimento dos impactos negativos decorrentes dos deslocamentos de pessoas e bens nos transportes motorizados individuais.

O conceito de mobilidade urbana sustentável - ou mobilidade urbana que



* CD 242584089500 *
ExEdit



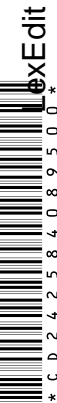
CÂMARA DOS DEPUTADOS

contribui para o desenvolvimento sustentável das cidades - passa a ser defendida, então, como instrumento de transformação que está presente no processo de debates que acompanharam a formulação do marco regulatório do setor, a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) - Lei nº 12.586 de 2012.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) apresenta alguns princípios que precisam ser seguidos pelos municípios e todos os entes federativos do Brasil, dentre eles a busca do desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais. Entre as diretrizes da Lei, destaca-se a integração da política de mobilidade com as de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos, assim como a prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado e, por fim, a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade. Nesse contexto de princípios, diretrizes e objetivos da PNMU, o estímulo à cadeia produtiva de veículos à propulsão humana, como a bicicleta, por exemplo, como parte de um conjunto de soluções para a melhoria da mobilidade e da logística urbana nos municípios brasileiros, precisa ser valorizado e promovido.

Assim, a inclusão de veículos à propulsão humana no Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER, em especial em seu capítulo de estímulo à pesquisa e desenvolvimento tecnológico, representa uma medida essencial para fomentar a diversidade de meios de transporte sustentáveis, promovendo não apenas a mobilidade urbana, mas também alinhando-se aos princípios de descarbonização e sustentabilidade ambiental, indispensáveis em um contexto de perseguição das metas para limitar o aquecimento global estabelecidas pelo Acordo de Paris e em convergência os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU de cidades e comunidades sustentáveis e ações contra a mudança global do clima.

A partir de estímulos à pesquisa e aprimoramento da cadeia logística de veículos à propulsão humana, suas peças e implementos, conforme previsto nesta emenda, o Estado brasileiro ampliará as possibilidades de mobilidade e logística urbana sustentável no país. Poderá, também, conquistar patentes e registros, garantindo sua participação ativa no cenário internacional de inovação e tecnologia. Ao fomentar a inovação na indústria com incentivo à pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias mais eficientes, resultará na promoção de bicicletas cada vez mais eficazes, seguras e adaptadas às necessidades do transporte moderno. Assim, a promoção de tecnologias para o setor de bicicletas é de extrema importância, uma vez que o Brasil é polo de desenvolvimento industrial, porém com pouco desenvolvimento tecnológico, situação que essa emenda enfrenta.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Sala das Sessões, em de de 2024.

Deputado Federal DUARTE JR
PSB/MA



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD242584089500>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Duarte Jr.



* CD 242584089500 *
ExEdit

**EMENDA AO PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO DA MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 1.205, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2023.**

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Inclua-se o seguinte dispositivo na Lei de Conversão da Medida Provisória nº 1.205, de 30 de dezembro de 2023:

“Art..... O prazo de vigência dos estímulos econômico-financeiros previstos na Lei nº 8.248, de 23 de outubro de 1991 e na Lei nº 13.969, de 26 de dezembro de 2019, passa a ser o mesmo prazo de vigência do Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967, com as posteriores alterações, e da Lei nº 8.387, de 30 de dezembro de 1991, ficando, assim, automaticamente prorrogados para além de 31 de dezembro de 2029, nas mesmas condições atualmente em vigor.”

JUSTIFICAÇÃO

A Política de TICs, prevista nas Leis nº 8.248/1991, 8.387/1991 e 13.969/2019, é um exemplo bem-sucedido de política industrial elaborada e mantida pelo Estado brasileiro desde o início da década de 1990.

O setor industrial de TICs (bens de informática e telecomunicações) possui grande relevância na economia nacional. Dados oficiais apontam que o setor emprega mais de 130 mil trabalhadores, sendo 30mil na Zona Franca de Manaus e 100 mil no restante do país.

Além disso, as medidas de fomento ao setor de TICs se revestem de inegável interesse público, com resultados importantes na indução do setor produtivo a realizar atividades de P&D.

Isso pode ser observado pelo crescimento nos valores investidos e na expansão do ecossistema de suporte tecnológico do setor. E, sabidamente, grande parte desses investimentos são aplicados em Universidades e Institutos de Pesquisa – ICTs, situados nas regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste do País.



Nos últimos 30 anos, as indústrias do Setor de TICs transformaram o Brasil no maior produtor mundial de computadores e celulares fora da Ásia. E isto foi obtido graças a um perfeito equilíbrio criado e existente entre as leis de TICs da Zona Franca de Manaus – ZFM (lei nº 8.387/1991) e as Leis de TICs nacional (lei nº 8.248/1991 e lei 13.969/2019).

É nesse contexto que se insere o tema tratado nesta Emenda.

Os estímulos ao Setor de TICs da Zona Franca de Manaus (lei nº 8.387/1991) foram recentemente prorrogados para 31/12/2073, conforme Lei nº 14.788, de 28 de dezembro de 2023, estabelecendo assim longo prazo para validade do ambiente fiscal-econômico favorecido, porém restrito às indústrias sediadas em Manaus.

Ocorre que para as indústrias do setor industrial de TICs situadas nas demais Unidades a Federação, os incentivos das leis nº 8.248/1991 e 13.969/2019 se encerram em 2029, sendo que já a partir de 2025 os créditos financeiros começam a diminuir gradativamente, encerrando-se totalmente em 2029.

Para além do fato de que os incentivos das leis nºs 8.248/1991 e 13.969/2019 já começarem a diminuir no próximo ano, a verdade é que, por ser o Setor de TICs extremamente competitivo, o planejamento e programação de investimentos requerem prazos longos e previsibilidade jurídica.

Por tais motivos, e objetivando conferir segurança para os investimentos produtivos já instalados em outras regiões do País, bem como para atração de novos, apresentamos a presente emenda para prorrogar a vigência das Leis nº 13.969/2019 e 8.248/1991 para 31/12/2073, tal como ocorreu em relação à lei nº 8.387/1991, da Zona Franca de Manaus, retirando-se, ademais, a redução gradual do crédito ao longo dos anos, para assim se igualarem definitivamente as duas legislações de TICs existentes no Brasil.

ANDRE FIGUEIREDO
DEPUTADO FEDERAL
PDT/CE





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

O § 1º e o inciso V do § 2º do art. 1º da Medida Provisória nº 1.205, de 2023, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art.1º.....

§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 **veículos à propulsão humana e de suas peças e implementos**, automóveis, de caminhões e de seus implementos rodoviários, de ônibus, de chassis com motor, de máquinas autopropulsadas e de autopeças.”(NR)

.....

§2º.....

V - promoção do uso de biocombustíveis, de outros combustíveis de baixo teor de carbono e de formas alternativas de propulsão, **incluindo propulsão humana**, e valorização da matriz energética brasileira;”(NR)

Acrescenta-se o seguinte inciso IV ao caput do art. 13 da Medida Provisória nº 1.205, de 2023:

“Art.13.....



* CD 245959591200 *
ExEdit

IV - produzam, no País, veículos à propulsão humana, suas peças e implementos;”

Acrescenta-se o seguinte § 2º do art. 13 da Medida Provisória nº 1.205, de 2023, renumerando-se os demais:

“Art.13.....”

§ 2º Na habilitação das empresas previstas no inciso IV do art. 13 desta lei, haverá dispensa dos requisitos previstos nos incisos I e II do § 1º do mesmo artigo, desde que seja apresentado projeto de pesquisa e desenvolvimento.”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

Desde a segunda metade do século XX, cidades do mundo inteiro convivem com o agravamento dos problemas decorrentes do transporte de pessoas e mercadorias no meio urbano. As políticas de transporte predominantemente adotadas não priorizavam de fato os transportes coletivos e ativos, também denominados não-motorizados, à medida que as políticas urbanas não conseguiram conter o espraiamento das grandes e médias cidades, quando não o provocaram. Estas inversões de prioridade, resultaram em facilidades para o deslocamento das pessoas em veículos motorizados particulares, beneficiando apenas uma parcela da sociedade e aumentando os impactos decorrentes das opções (e falta de opção) nos deslocamentos.

No Brasil, a maioria da população, cerca de 85%, ocupa áreas urbanas, portanto, as externalidades negativas decorrentes destas políticas urbanas e de transporte são patentes na vida dos brasileiros e brasileiras, afetando a sustentabilidade ambiental, social e econômica das cidades e a mobilidade das pessoas e das cargas. Com raras exceções, as cidades não têm conseguido resolver seus problemas de mobilidade e ainda têm permitido o crescimento dos impactos negativos decorrentes dos deslocamentos de pessoas e bens nos transportes motorizados individuais.



O conceito de mobilidade urbana sustentável - ou mobilidade urbana que contribui para o desenvolvimento sustentável das cidades - passa a ser defendida, então, como instrumento de transformação que está presente no processo de debates que acompanharam a formulação do marco regulatório do setor, a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) - Lei nº 12.586 de 2012.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) apresenta alguns princípios que precisam ser seguidos pelos municípios e todos os entes federativos do Brasil, dentre eles a busca do desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais. Entre as diretrizes da Lei, destaca-se a integração da política de mobilidade com as de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos, assim como a prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado e, por fim, a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade. Nesse contexto de princípios, diretrizes e objetivos da PNMU, o estímulo à cadeia produtiva de veículos à propulsão humana, como a bicicleta, por exemplo, como parte de um conjunto de soluções para a melhoria da mobilidade e da logística urbana nos municípios brasileiros, precisa ser valorizado e promovido.

Assim, a inclusão de veículos à propulsão humana no Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER, em especial em seu capítulo de estímulo à pesquisa e desenvolvimento tecnológico, representa uma medida essencial para fomentar a diversidade de meios de transporte sustentáveis, promovendo não apenas a mobilidade urbana, mas também alinhando-se aos princípios de descarbonização e sustentabilidade ambiental, indispensáveis em um contexto de perseguição das metas para limitar o aquecimento global estabelecidas pelo Acordo de Paris e em convergência os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU de cidades e comunidades sustentáveis e ações contra a mudança global do clima.



A partir de estímulos à pesquisa e aprimoramento da cadeia logística de veículos à propulsão humana, suas peças e implementos, conforme previsto nesta emenda, o Estado brasileiro ampliará as possibilidades de mobilidade e logística urbana sustentável no país. Poderá, também, conquistar patentes e registros, garantindo sua participação ativa no cenário internacional de inovação e tecnologia. Ao fomentar a inovação na indústria com incentivo à pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias mais eficientes, resultará na promoção de bicicletas cada vez mais eficazes, seguras e adaptadas às necessidades do transporte moderno. Assim, a promoção de tecnologias para o setor de bicicletas é de extrema importância, uma vez que o Brasil é polo de desenvolvimento industrial, porém com pouco desenvolvimento tecnológico, situação que essa emenda enfrenta.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputada Camila Jara
(PT - MS)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Jorge Seif

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Suprima-se o inciso I, do artigo 3º da MPV 1205/2023.

JUSTIFICAÇÃO

O artigo terceiro da proposição, em seu inciso I, determina que as empresas interessadas em obter o ato de registro dos compromissos de que trata o § 2º do art. 2º, deverão comprovar que estão formalmente autorizadas a realizar, em território nacional, as atividades de prestação de serviços de assistência técnica, de organização de rede de distribuição e a utilizar as marcas do fabricante dos veículos objeto de importação, mediante documento válido no País.

Ocorre que os critérios criam um limite às operações do mercado de importações, resultando em restrições operacionais, um aumento significativo da burocracia e prejuízos financeiros decorrentes do subsequente fechamento do mercado, além de impor, dessa forma, barreiras à entrada de novas empresas, restringindo a concorrência e o livre mercado.

Ademais, destacamos que o artigo carece de uma definição clara e objetiva do que seria considerado “utilizar as marcas do fabricante em relação aos veículos objeto de importação, mediante documento válido no País”. A falta de clareza da alínea leva a interpretações distintas e subjetivas, resultando na criação de potenciais reservas de mercados no setor.

Destaca-se que as regulamentações servem para desempenhar um papel fundamental na proteção dos consumidores e na certeza da qualidade dos produtos, entretanto, é imperativo que essas normas sejam equilibradas de



maneira a fomentar a concorrência e estimular a inovação no âmbito do livre mercado.

Ressaltamos que a imposição de penalidades como o cancelamento do ato de compromisso em virtude do não cumprimento de exigências burocráticas impostas pelas alíneas questionadas pode gerar um clima de insegurança jurídica e temor de consequências legais para as empresas relacionadas.

Por fim, o excesso de burocracias, como já apontado, pode afugentar os agentes do setor, o que inevitavelmente impacta na arrecadação advinda deste tipo de negociação.

Ante o exposto, rogo aos nobres pares pela aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Senador Jorge Seif
(PL - SC)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Jorge Seif

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Inclua-se o seguinte § 4 no art. 4o da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 4.....

.....

§ 4 Para fins do disposto no caput, fica autorizada a importação de veículos seminovos, em bom estado de conservação, condicionado ao atendimento dos limites legais de emissões veiculares vigentes no Brasil, relativamente ao seu ano de fabricação e categoria.’ (NR).”

JUSTIFICAÇÃO

A autorização para a importação de veículos seminovos, conforme estabelecido na emenda proposta, é uma medida que visa ampliar as opções disponíveis no mercado automobilístico brasileiro, promovendo a diversificação e competitividade, além de beneficiar os consumidores.

A emenda proposta busca permitir a importação de veículos seminovos em bom estado de conservação, desde que atendam aos limites legais de emissões veiculares vigentes no Brasil. Isso significa que os veículos importados devem cumprir com os padrões de emissões estabelecidos para o seu ano de fabricação e categoria, garantindo que não representem um impacto negativo ao meio ambiente ou à saúde pública.

Essa medida traz benefícios significativos para os consumidores brasileiros. Em primeiro lugar, amplia as opções de escolha, permitindo o acesso



a uma gama mais diversificada de veículos, incluindo modelos e marcas que não estão disponíveis no mercado interno. Isso pode resultar em uma maior concorrência entre os fabricantes e importadores, levando a uma redução dos preços.

Ante o exposto, rogo aos nobres pares pela aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Senador Jorge Seif
(PL - SC)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Jorge Seif

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Inclua-se o seguinte § 4 no art. 4o da Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art.4.....

.....

§ 4 Para fins do disposto no caput, fica autorizada a importação de veículos novos, condicionado ao atendimento dos limites legais de emissões veiculares vigentes no Brasil.’ (NR).”

JUSTIFICAÇÃO

A emenda proposta destaca-se por proporcionar uma maior liberdade de escolha para os consumidores e por promover benefícios significativos para a liberdade econômica.

Ao permitir a importação de carros novos, os consumidores brasileiros ganham acesso a uma gama mais ampla de opções de veículos, possibilitando a escolha de modelos, marcas e tecnologias que antes não estavam disponíveis no mercado interno. Essa liberdade de escolha coloca o poder nas mãos dos consumidores, permitindo que eles façam compras de acordo com suas preferências e necessidades individuais.

Além disso, a permissão para importação de carros novos fomenta a competição no mercado automobilístico, incentivando os fabricantes nacionais a melhorar seus produtos e serviços para acompanhar os modelos estrangeiros.



Esse ambiente competitivo pode resultar em preços mais competitivos, melhor qualidade e maior inovação, beneficiando diretamente os consumidores.

Do ponto de vista da liberdade econômica, a autorização para importação de carros novos promove um ambiente mais aberto e dinâmico, permitindo que as forças do mercado determinem os melhores produtos e preços. Essa abertura para importação também pode estimular investimentos estrangeiros e contribuir para o crescimento econômico, criando oportunidades de negócios e empregos em setores relacionados à importação, distribuição e comercialização de veículos.

Ante o exposto, rogo aos nobres pares pela aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Senador Jorge Seif
(PL - SC)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Jorge Seif

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se, onde couber, novo capítulo à Medida Provisória nº 1.205, de 31 de dezembro de 2023:

CAPÍTULO xxxxx

DO REGIME DE SUSPENSÃO DE TRIBUTOS
FEDERAIS NA PRODUÇÃO AUTOMOTIVA

Art... Fica instituído o Regime de Suspensão de Tributos Federais na Produção Automotiva, com objetivo de suspender os impostos e contribuições federais incidentes na cadeia de suprimentos da indústria automotiva.

§ 1º Ficam suspensos na importação:

I - Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI;

II - Imposto de Importação - II;

III - Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público incidente na Importação de Produtos Estrangeiros ou Serviços - PIS/Pasep-Importação; e

IV - Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social devida pelo Importador de Bens Estrangeiros ou Serviços do Exterior - Cofins-Importação.

§ 2º Ficam suspensos nas aquisições no mercado interno:

I - Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI;



II - Contribuição para o Programa de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/Pasep; e

III - Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - Cofins.

§ 3º Ficam dispensadas de retenção na fonte as operações com impostos e contribuições federais suspensos por este Regime.

§ 4º Na hipótese de extinção dos tributos de que tratam os §§ 1º e 2º, a suspensão de que trata este artigo aplicar-se-á aos tributos que os substituírem.

Art... A suspensão de que trata este Regime:

I - não se aplica à aquisição de bens, serviços e direitos que não possam ser admitidos como custo de produção, de comercialização, ou despesa necessária às atividades da empresa assim considerada dedutível nos termos da legislação do imposto sobre a renda, ainda que registrados contabilmente como ativo imobilizado ou intangível;

II - não se aplica às pessoas jurídicas optantes pelo Regime Especial Unificado de Arrecadação de Tributos e Contribuições devidos pelas Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Simples Nacional), de que trata a Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, seja em relação à aquisição de seus fornecedores, seja no tocante a saída dos produtos que industrialize;

III - se encerra quando da saída do produto final do estabelecimento do beneficiário, de acordo com sua respectiva tributação, quando destinados ao consumidor final, comerciante atacadista ou varejista no mercado interno;

IV - perdurará até que ocorra a saída a qualquer título da mercadoria importada, da mercadoria adquirida no mercado interno para revenda, ou do produto resultante do processo de industrialização, salvo se houver disposição específica de nova suspensão para a operação, hipótese em que prevalecerá a norma pertinente ou ainda no caso de exportação em que os tributos suspensos passarão a ser isentos; e

V - não impede a manutenção ou utilização dos créditos dos impostos e contribuições federais pela pessoa jurídica remetente ou prestadora de serviço.



§ 1º Fica garantido o direito ao desconto de crédito das Contribuições para PIS/Pasep, Cofins e do IPI, quando incidente, nas aquisições de bens, serviços e direitos das pessoas jurídicas optantes pelo Simples Nacional e as de que trata a Lei Complementar nº 123, de 2006.

§ 2º O disposto no inciso III do caput também se aplica caso a mercadoria ou produto seja objeto de imobilização no ativo do beneficiário, extravio, furto, roubo, perda ou deterioração.

Art... São beneficiárias do regime as pessoas jurídicas que:

I - produzam, no País, os produtos classificados nos códigos 84.29, 84.32, 84.33, 87.01, 87.02, 87.03, 87.04, 87.05, 87.06, 87.07, 87.10, 87.11 8716.20.00 e 87.16.3, da Tipi; e

II - produzam, no País, preponderantemente, componentes, chassis, carroçarias, acessórios, partes e peças, sistemas de tração elétrica e suas partes e peças, todos empregados para produção dos produtos classificados nos códigos 84.29, 84.32, 84.33, 87.01, 87.02, 87.03, 87.04, 87.05, 87.06, 87.07, 87.10, 87.11 8716.20.00 e 87.16.3 da Tipi.

§ 1º A preponderância de que trata o inciso II do caput poderá ser determinada por pessoa jurídica ou por estabelecimento que, no ano-calendário imediatamente anterior ao da aquisição, teve receita bruta, incluindo exportações, com a venda dos componentes, chassis, carroçarias, partes e peças, sistemas de tração elétrica e suas partes e peças, todos utilizados nos produtos classificados nos códigos 84.29, 84.32, 84.33, 85.07, 85.11, 85.12, 85.27, 85.29, 85.44, 87.01, 87.02, 87.03, 87.04, 87.05, 87.06, 87.07, 87.08, 87.10, 87.11 8716.20.00, 8716.3, 90.32 e 94.01 da Tipi, superior a 60% (sessenta por cento) da receita bruta total no mesmo período.

§ 2º Caso a pessoa jurídica faça a opção de apurar a preponderância para apenas um ou mais estabelecimentos, somente estes poderão ser beneficiários do Regime, nos termos do inciso II do caput, devendo, nesta hipótese, a preponderância ser apurada individualmente por estabelecimento.

§ 3º A pessoa jurídica em início de atividade poderá se beneficiar do regime caso assuma o compromisso de auferir durante o período de 3 (três)



anos-calendários, acumuladamente, receita bruta decorrente da venda dos bens e produtos referidos no inciso II do caput, superior a 60% da receita bruta total.

§ 4º Caso a pessoa jurídica de que trata o § 3º não consiga atingir o percentual mencionado no § 1º, ficará obrigada a efetuar o recolhimento dos tributos suspensos com os acréscimos legais e poderá faturar o valor do principal contra os seus clientes, por meio de nota fiscal eletrônica.

§ 5º Para efeitos desta Medida Provisória, considera-se:

I - receita bruta total: o produto da venda de bens e serviços nas operações de conta própria, o preço dos serviços prestados e o resultado auferido nas operações de conta alheia; e

II - receita bruta decorrente de exportações: o produto da venda para o exterior e para empresa comercial exportadora com o fim específico de exportação.

Art.... Os tributos federais suspensos pelo Regime de que trata este Capítulo serão considerados recolhidos quando da saída tributada da mercadoria ou do produto final, relacionados nos incisos I e II do caput do artigo anterior, de acordo com sua respectiva tributação, quando destinados ao consumidor final, comerciante atacadista ou varejista no mercado interno.

Parágrafo único. O disposto no caput deste artigo aplica-se também às saídas não tributadas, isentas, imunes ou tributadas à alíquota zero, bem como às saídas dos bens cedidos em comodato exclusivamente para serem utilizados pelos comodatários na fabricação de produtos destinados aos beneficiários deste Regime, inclusive nas saídas de subprodutos, sucatas, aparas e resíduos decorrentes do processo industrial.

Art.... As pessoas jurídicas que aderirem ao programa poderão apropriar e utilizar os créditos fiscais acumulados até o início de vigência desta Lei.

§ 1º Para fins da apropriação de créditos fiscais acumulados a partir do início de vigência do programa, as pessoas jurídicas beneficiárias poderão, a qualquer tempo, solicitar a restituição, o ressarcimento ou compensar os eventuais créditos tributários, de qualquer natureza, origem ou período em que



foram apropriados ou acumulados, com impostos e contribuições sociais federais administrados pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil.

§ 2º As pessoas jurídicas beneficiárias poderão, a cada período, compensar de forma centralizada em estabelecimento único, os saldos devedores e credores do IPI resultantes da apuração efetuada por cada estabelecimento da pessoa jurídica, sendo o resultado, quando devedor, objeto de recolhimento único.

Art... Aplica-se o disposto neste Capítulo às pessoas jurídicas que produzam, no País, preponderantemente, os produtos eletrônicos classificados nos códigos 84.14, 84.43, 84.79, 85.01, 85.02, 85.04, 85.07, 85.11, 85.17, 85.31, 85.32, 85.36, 85.41, 85.44, 90.19, 90.28 e 90.32, desde que credenciada como Operador Econômico Autorizado – OEA.

JUSTIFICAÇÃO

A MP 1.205/2024, institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – MOVER, estabelecendo requisitos obrigatórios para comercialização de veículos novos produzidos no Brasil e para a importação de veículos novos, além de tratar sobre novo regime de incentivos, que contempla as atividades de pesquisa e desenvolvimento e o regime de autopeças não produzidas, e disciplinar as disposições do Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT).

A justificativa apresentada para a edição da MP é o objetivo de desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, entre outros objetivos voltados à sustentabilidade do ecossistema automotivo.

Em linha com a fundamentação da MP, a emenda proposta visa o aumento da competitividade e ampliação da cadeia produtiva do setor automotivo brasileiro, promovendo a eliminação de resíduos tributários e de acúmulo de crédito, a simplificação na apuração, diferindo o recolhimento dos tributos federais até a saída do produto do estabelecimento do beneficiário.



Nesse passo, fica estabelecido que tal medida não caracteriza renúncia fiscal, considerando que os tributos efetivamente serão recolhidos na saída dos produtos. Além disso, a sua implementação ampararia o período de transição do atual sistema tributário para o estabelecido pela Emenda Constitucional nº 132/2023, que reformou todo o arcabouço tributário previsto na Constituição Federal.

Neste sentido, contamos com a concordância dos nobres colegas com esta proposta de emenda.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Senador Jorge Seif
(PL - SC)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Jorge Seif

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescenta-se à Seção I ao capítulo III, “Da Tributação e dos veículos sustentáveis”, nos seguintes termos e onde couber, renumerando-se os demais artigos:

Seção I

Da tributação para veículos de propulsão humana

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

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

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

§ 3º A produção de bicicletas com e sem câmbio, e bicicletas elétricas, no âmbito do Programa de Mobilidade Verde, seguirá as diretrizes estabelecidas pelo Processo Produtivo Básico (PPB), conforme determinado na Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020 e Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011, respectivamente.



Art. 13. Fica estabelecido um regime especial de incentivo à mobilidade verde, com foco na produção e no uso de bicicletas com e sem câmbio e bicicletas elétricas, visando a redução gradativa do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para as empresas que atendam ao Processo Produtivo Básico (PPB).

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

Art. 14. Fica estabelecida a redução progressiva no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), podendo somar 100% se cumpridas todas as etapas, para bicicletas equipadas com câmbio, de acordo com a execução de cada etapa estabelecida no Processo Produtivo Básico (PPB), conforme segue:

I - Fabricação do Garfo, Guidão e Aros das Rodas: A redução do IPI será aplicada na fase de fabricação do garfo, guidão e aros das rodas da bicicleta, correspondendo a 12% do valor total do imposto.

II - Soldagem Total do Quadro: Será concedida uma redução de 12% no IPI na etapa de soldagem total do quadro da bicicleta.

III - Pintura Completa do Quadro e Garfo: A aplicação da redução de 12% no IPI ocorrerá durante a fase de pintura completa do quadro e garfo da bicicleta.

IV - Montagem Completa das Rodas: A redução de 12% no IPI será concedida na etapa de montagem completa das rodas, a partir de suas partes e peças.

V - Centragem das Rodas: A fase de centragem das rodas da bicicleta será contemplada com uma redução de 12% no valor total do IPI.

VI - Montagem Final do Produto: A última etapa do processo produtivo, a montagem final do produto, terá uma redução de 40% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI).

Art. 15. Fica estabelecida a redução de 100% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para bicicletas sem câmbio, de acordo com a



execução integral de todas as etapas estabelecida no Processo Produtivo Básico (PPB), conforme segue:

I - fabricação dos componentes abaixo relacionados:

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

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

III - soldagem total do quadro;

IV - pintura completa do quadro e garfo;

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

VI - centragem das rodas; e

VII - montagem final do produto.

Parágrafo Único. As atividades ou operações inerentes às etapas de produção poderão ser realizadas por terceiros, em qualquer região do país, desde que obedecido o Processo Produtivo Básico.

Art. 16. Fica estabelecida a redução de 70% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para bicicletas elétricas de acordo com a execução de todas as etapas estabelecida no Processo Produtivo Básico (PPB), conforme segue:



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

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

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

- a) tubo de direção;
- b) suporte do motor;
- c) caixa e/ou suporte de bateria;



- d) suporte do selim;
- e) suporte dos amortecedores;
- f) suporte do garfo traseiro;
- g) suporte dianteiro e/ou traseiro dos estribos;
- h) tubo estrutural superior; e
- i) tubo estrutural inferior.

III - pintura do chassi.

IV - montagem:

- a) montagem do motor elétrico a partir de partes e peças; e
- b) montagem completa do produto final.

§ 1º O disposto nos incisos II e III do art. 15 ficará dispensado até o limite de produção de 20.000 (vinte mil) unidades de chassis soldados e pintados, no ano calendário, de quaisquer modelos, a critério das empresas.

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

Art. 17. O Programa de Mobilidade Verde incentivará a pesquisa, desenvolvimento e inovação relacionados à produção de bicicletas com e sem câmbio e bicicletas elétricas com processos industriais nacionais.

Art. 18. As disposições contidas nesta emenda aplicam-se tanto às bicicletas com câmbio, quanto às bicicletas sem câmbio e às bicicletas elétricas, observando-se as normativas vigentes do Processo Produtivo Básico estabelecidos pela Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020. e da Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011.

Parágrafo único. A alteração, revogação ou substituição das Portarias Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020 e da Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011 que disciplina a aplicação desta



lei não prejudicará a vigência e a eficácia desta lei, a menos que expressamente disposto em legislação específica. [NR]

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão de bicicletas e bicicletas elétricas no Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER representa uma medida essencial para fomentar a diversidade de meios de transporte sustentáveis, promovendo não apenas a mobilidade urbana, mas também alinhando-se aos princípios de descarbonização e sustentabilidade ambiental. Além disso, essa nova redação proposta visa integrar o PPB das bicicletas no Programa de Mobilidade Verde, promovendo benefícios fiscais para os veículos sustentáveis e incentivando a produção nacional no contexto da mobilidade sustentável.

A relevância deste acréscimo à medida provisória reside na compreensão de que as bicicletas e bicicletas elétricas, por serem veículos de propulsão humana, representam uma alternativa ambientalmente e socialmente inclusiva e economicamente eficiente, contribuindo para a transição energética.

A promoção das bicicletas como meio de transporte alinha-se perfeitamente aos objetivos da transição energética. Ao adotar as bicicletas como uma opção viável e acessível, incentivamos uma forma de deslocamento que não depende de combustíveis fósseis, reduzindo significativamente a pegada de carbono e contribuindo para a mitigação das mudanças climáticas.

Importante ressaltar ainda que as bicicletas são veículos de baixo impacto ambiental, com emissões de gases de efeito estufa praticamente nulas durante seu uso. Além disso, promovem a redução da poluição do ar, a diminuição do tráfego rodoviário e a melhoria da qualidade de vida nas áreas urbanas. Adicionalmente, ao tornar as bicicletas mais acessíveis e incentivadas, proporcionamos uma solução de mobilidade mais inclusiva, contribuindo para a equidade social e a redução das disparidades de acesso aos meios de transporte.

No quesito de acessibilidade econômica, a incorporação das bicicletas no Programa de Mobilidade Verde não apenas atende às demandas ambientais e sociais, mas também apresenta benefícios econômicos tangíveis. A produção e



uso de bicicletas podem gerar empregos locais, promover a indústria nacional e reduzir os custos associados ao transporte motorizado tanto coletivo quanto individual, contribuindo para a eficiência econômica. Além disso, é importante destacar ainda que, no cenário globalizado em que vivemos, as bicicletas emergem como uma poderosa ferramenta não apenas para a mobilidade sustentável, mas também como um meio para impulsionar a inovação e a autonomia diante do mercado internacional.

A promoção do uso de bicicletas não apenas impulsiona a indústria, mas também cria um ambiente propício para a inovação. Ao apoiar pesquisas e desenvolvimento nesta área, o Brasil pode conquistar patentes e registros, garantindo sua participação ativa no cenário internacional de inovação e tecnologia.

Assim, a sugestão de alteração na referida medida provisória é de estimular o processo produtivo básico – PPB, de acordo com as portarias e normativas já existentes (Processo Produtivo Básico estabelecidos pela Portaria Interministerial SEPEC/ME/SEXEC/MCTI nº 35, de 16.07.2020 [\[1\]](#) e da Portaria Interministerial MDIC/MCT nº 139, de 15.06.2011 [\[2\]](#), respectivamente) a fim de que o imposto a ser aplicado seja progressivamente aplicado conforme as especificações e alcance do processo de cada ente participante do processo da indústria da bicicleta. Importante ressaltar ainda que, os processos produtivos básicos diferem para as bicicletas com câmbio, sem câmbio e bicicletas elétricas.

Sobre a pesquisa e inovação que é promovida pela referida medida provisória, proporcionará com a integração do setor, benefícios fiscais e incentivos para bicicletas e bicicletas elétricas. Ao fomentar a inovação na indústria com incentivo à pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias mais eficientes, resultará na promoção de bicicletas cada vez mais eficazes, seguras e adaptadas às necessidades do transporte moderno. Assim, a promoção de tecnologias para o setor de bicicletas é de uma importância, uma vez que o Brasil é polo de desenvolvimento industrial, porém com pouco desenvolvimento tecnológico.

Em resumo, a inclusão das bicicletas e bicicletas elétricas no Programa de Mobilidade Verde não apenas representa um compromisso com a sustentabilidade ambiental e social por parte do Governo, mas também é uma



estratégia econômica inteligente. Ao criar um ambiente favorável para a adoção e produção de bicicletas, estamos construindo um futuro mais equitativo, saudável e economicamente acessível.

Dessa forma, contamos com apoio dos nobres pares para aprovação desta emenda.

^[1] [https://antigo.mctic.gov.br/mctic/opencms/legislacao/portarias_interministeriais/Portaria Interministerial SEPEC ME SEXEC MCTI n 35 de 16072020.html#:~:text=Seu%20Nome%3A-,Portaria%20Interministerial%20SEPEC%2FME%2FSEXEC%2FMCTI,n%C2%BA%2035%2C%20de%2016.07.2020&text=Alterar%20os%20Processos%20Produtivos%20B%C3%A1sicos,na%20Zona%20Franca%20de%20Manaus](https://antigo.mctic.gov.br/mctic/opencms/legislacao/portarias_interministeriais/Portaria_Interministerial_SEPEC_ME_SEXEC_MCTI_n_35_de_16072020.html#:~:text=Seu%20Nome%3A-,Portaria%20Interministerial%20SEPEC%2FME%2FSEXEC%2FMCTI,n%C2%BA%2035%2C%20de%2016.07.2020&text=Alterar%20os%20Processos%20Produtivos%20B%C3%A1sicos,na%20Zona%20Franca%20de%20Manaus).

^[2] [https://antigo.mctic.gov.br/mctic/opencms/legislacao/portarias_interministeriais/migracao/Portaria Interministerial MDICMCT n 139 de 15062011.html](https://antigo.mctic.gov.br/mctic/opencms/legislacao/portarias_interministeriais/migracao/Portaria_Interministerial_MDICMCT_n_139_de_15062011.html)

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Jorge Seif

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Inclua-se no Art. 2º, o seguinte parágrafo ao texto da Medida Provisória 1.205 de 28 de agosto de 2023, com a seguinte redação:

“Art.2º.....

§ 9 Fica autorizada a importação de veículos usados para comercialização no território nacional, observadas as disposições desta lei.(NR).”

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de inclusão do parágrafo acima que consiste na importação de veículos usados para comercialização em território nacional, fundamenta-se na harmonização de princípios constitucionais e legais, com o intuito de promover a livre iniciativa, a liberdade econômica e o respeito aos tratados internacionais.

A autorização proposta alinha-se aos preceitos da Constituição Federal, notadamente os princípios da livre concorrência e da liberdade econômica, proporcionando um ambiente propício à dinamização do mercado automotivo. Tal medida, ao viabilizar a entrada de veículos usados, respeitando as normativas pertinentes, busca fortalecer a competitividade, estimulando a inovação e o empreendedorismo no setor.

Além disso, a medida se insere na perspectiva de acordos comerciais internacionais, proporcionando uma integração mais efetiva do Brasil no cenário global. Essa abertura para a importação de veículos usados respeita os compromissos assumidos pelo país em tratados internacionais, fortalecendo



relações comerciais e contribuindo para a inserção internacional da economia brasileira.

No âmbito do respeito ao consumidor, a proposta atende às demandas por uma maior variedade de opções de veículos, considerando critérios econômicos e sustentáveis. Essa adaptação às expectativas do consumidor é relevante, garantindo a observância ao princípio da dignidade da pessoa humana e fortalecendo a proteção aos direitos fundamentais.

Portanto, a inclusão do parágrafo supracitado na legislação busca equacionar as necessidades econômicas do mercado automotivo com os princípios e normas jurídicas que regem a atividade comercial, promovendo um ambiente favorável ao desenvolvimento sustentável, ao empreendedorismo e à competitividade, sempre em conformidade com os preceitos constitucionais e legais que norteiam a economia brasileira.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Senador Jorge Seif
(PL - SC)

