



SENADO FEDERAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Mesa do Senado Federal ao **Projeto de Lei nº 914, de 2024**, que *"Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação (Programa Mover); estabelece a política de conteúdo local; altera o Decreto-Lei nº 1.804, de 3 de setembro de 1980; e revoga dispositivos da Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018."*

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Senador Efraim Filho (UNIÃO/PB)	001
Senador Rogerio Marinho (PL/RN)	002
Senador Mecias de Jesus (REPUBLICANOS/RR)	003; 004
Senador Otto Alencar (PSD/BA)	005; 006
Senador Eduardo Girão (NOVO/CE)	007; 013; 015
Senador Eduardo Braga (MDB/AM)	008; 009
Senadora Margareth Buzetti (PSD/MT)	010
Senador Styvenson Valentim (PODEMOS/RN)	011
Senador Carlos Portinho (PL/RJ)	012
Senador Astronauta Marcos Pontes (PL/SP)	014
Senador Magno Malta (PL/ES)	016
Senador Rogerio Marinho (PL/RN), Senador Flávio Bolsonaro (PL/RJ)	017
Senador Marcos do Val (PODEMOS/ES)	018

TOTAL DE EMENDAS: 18



[Página da matéria](#)

EMENDA Nº - PLEN
(ao PL nº 914, de 2024)

Suprima-se o inciso IV, do § 3º, do art. 9º, do Projeto de Lei nº 914, de 2024.

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei nº 914, de 2024, cria o Programa Mobilidade Verde e Inovação (Mover) com o objetivo de apoiar a descarbonização dos veículos brasileiros, o desenvolvimento tecnológico e a competitividade global. Para tanto, o PL concede incentivos fiscais para empresas do setor automotivo que investem em sustentabilidade e prevê novas obrigações à indústria automotiva para diminuir seu impacto ambiental.

Conforme o art. 9º, o Governo Federal irá estabelecer as taxas do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) com base em determinadas características dos veículos visando garantir a sustentabilidade da mobilidade e logística do país. Apesar do nobre intencão do legislador, acreditamos que a simplificação desses requisitos tornará mais efetiva sua aplicação nesse aspecto particular. Assim, propomos a supressão do inciso IV, do § 3º, do art. 9º do PL.

Sala das Sessões,

Senador **EFRAIM FILHO**





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Rogério Marinho

EMENDA Nº
(ao PL 914/2024)

Suprimam-se os artigos 37 a 48 do Projeto de Lei nº 914 de 2024.

JUSTIFICAÇÃO

O Capítulo VIII do Projeto de Lei nº 914 foi introduzido de última hora pela Câmara dos Deputados por ocasião da votação no dia 28/05/2024. Ao fazê-lo, ressuscitou uma política que já trouxe enormes prejuízos ao setor de Petróleo e Gás Natural no Brasil. Isso porque afastou a possibilidade de se exigir conteúdo local, a partir das características de cada projeto, por meio de regras da Agência Nacional do Petróleo (ANP) e pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE).

Assim, passou a fixar em lei percentuais mínimos sem nenhuma razoabilidade ou critério técnico. Atualmente, a definição do que é ou não nacional se dá em função das características geológicas dos reservatórios e da capacidade de fornecimento de equipamentos da indústria brasileira. Frisa-se que a flexibilização da política, ocorrida em 2017, se deu após anos de baixos investimentos no setor e pouco interesse das petroleiras em participar dos leilões para exploração de novas áreas.

Insistir nos mesmos erros do passado é o mesmo que renunciar a novos investimentos. Lembremos todos que esse episódio foi documentado no livro “Para não esquecer: políticas públicas que empobrecem o Brasil”, organizado por Marcos Mendes com a colaboração de 33 especialistas, que retrataram erros de concepção, em 25 capítulos, de políticas mal desenhadas, formuladas e executadas no país.



Diante do exposto, solicito apoio dos Nobres Parlamentares na aprovação desta emenda, de forma a afastarmos o risco que seria submetido o setor de Petróleo e Gás brasileiro.

Sala das sessões, 30 de maio de 2024.

Senador Rogerio Marinho
(PL - RN)
Líder da Oposição



Assinado eletronicamente, por Sen. Rogerio Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5645818364>



CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Mecias de Jesus

EMENDA Nº
(ao PL 914/2024)

Suprimam-se os art. 50 e o inciso II do art. 51 do Projeto de Lei nº 914, de 2024.

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei (PL) nº 914, de 2024, visa instituir o Programa Mobilidade Verde e Inovação - Programa MOVER. Para tanto, apoia o desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, a descarbonização e o alinhamento a uma economia de baixo carbono no ecossistema produtivo e inovativo de automóveis, caminhões, implementos rodoviários, ônibus, chassis com motor, máquinas autopropulsadas e autopeças. A ideia central da proposição é garantir maior inserção global progressiva, possibilitando que, ao final da política pública, o Brasil esteja mais inserido e no estado das artes da produção global de veículos automotores.

Em que pese o mérito da proposta, o Executivo inclui matéria estranha com nova tributação em desfavor do contribuinte brasileiro. Há necessidade de regulamentação pelo Congresso Nacional da reforma tributária; no entanto, assim como ocorreu com o SPVAT, o governo, visando apenas angariar recursos em prol da sua arrecadação, revoga o inciso II do art. 2º do Decreto-Lei nº 1.804, de 03 de setembro de 1980, que dispõe sobre a isenção do imposto de importação dos bens contidos em remessas de valor até 100 (cem) dólares norte-americanos, ou o equivalente em outras moedas, quando destinados a pessoas físicas.

Não temos dúvidas que tal benefício é relevante para a população menos favorecida do país, que paga menores valores nas suas compras, além de



que tal medida aumenta o cenário de competição entre as grandes empresas, tudo isso em favor do consumidor brasileiro.

Esse caminho do governo, sem limites, em busca de arrecadação sobre a tributação simplificada das remessas internacionais, além de desproporcional com a carga tributária incidente sobre o varejo nacional, reduz a capacidade de compra os consumidores brasileiros, conseqüentemente, haverá restrição do acesso da população a bens e resultará no aumento de preços.

Desta forma, em prol dos contribuintes brasileiros, a presente emenda garante a isenção do imposto de importação dos bens contidos em remessas de valor até cem dólares norte-americanos, ou o equivalente em outras moedas, quando destinados a pessoas físicas.

Ante o exposto, considerando a relevância da temática proposta e demonstrando o compromisso do Congresso Nacional com a população menos favorecida, esperamos contar com o apoio de nossos Pares a sua aprovação.

Sala das sessões, 3 de junho de 2024.

Senador Mecias de Jesus
(REPUBLICANOS - RR)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Mecias de Jesus

EMENDA Nº
(ao PL 914/2024)

Suprima-se o inciso II do art. 51 do Projeto de Lei nº 914, de 2024, e altere-se o §2º-A do art. 1º do Decreto-Lei nº 1.804, de 3 de setembro de 1980, modificado pelo art. 50 do Projeto de Lei nº 914, de 2024, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art.

50

‘Art. 1º

.....

§ 2º-A O imposto de importação do regime de tributação simplificada de que dispõe o art. 1º deste Decreto-Lei será calculado com alíquota de 30% de US\$ 100,01 até US\$ 3.000,00 e a parcela a deduzir do referido imposto será de US\$ 30,00.’

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei (PL) nº 914, de 2024, visa instituir o Programa Mobilidade Verde e Inovação - Programa MOVER. Para tanto, apoia o desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, a descarbonização e o alinhamento a uma economia de baixo carbono no ecossistema produtivo e inovativo de automóveis, caminhões, implementos rodoviários, ônibus, chassis com motor, máquinas autopropulsadas e autopeças. A ideia central da proposição é garantir maior inserção global



progressivo, possibilitando que ao final da política pública é que o Brasil esteja mais inserido e no estado das artes da produção global de veículos automotores.

Em que pese o mérito da proposta, o Executivo inclui matéria estranha com nova tributação em desfavor do contribuinte brasileiro. Há necessidade de regulamentação pelo Congresso Nacional da reforma tributária; no entanto, assim como ocorreu com o SPVAT, o governo, visando apenas angariar recursos em prol da sua arrecadação, revoga o inciso II do art. 2º do Decreto-Lei nº 1.804, de 03 de setembro de 1980, que dispõe sobre a isenção do imposto de importação dos bens contidos em remessas de valor até 100 (cem) dólares norte-americanos, ou o equivalente em outras moedas, quando destinados a pessoas físicas.

Não temos dúvidas que tal benefício é relevante para a população menos favorecida do país, que paga menores valores nas suas compras, além de que tal medida aumenta o cenário de competição entre as grandes empresas, tudo isso em favor do consumidor brasileiro.

Esse caminho do governo, sem limites, em busca de arrecadação sobre da tributação simplificada das remessas internacionais, além de desproporcional com a carga tributária incidente sobre o varejo nacional, reduz a capacidade de compra os consumidores brasileiros, conseqüentemente, haverá restrição do acesso da população a bens e resultará no aumento de preços.

Desta forma, a presente emenda estabelece que o imposto de importação do regime de tributação simplificada de que dispõe o Decreto-Lei nº 1.804, de 03 de setembro de 1980, seja calculado com alíquota de 30% de US\$ 100,01 até US\$ 3.000,00 e com parcela a deduzir de US\$ 30,00. Ato contínuo, garante a isenção do imposto de importação dos bens contidos em remessas de valor até cem dólares norte-americanos, ou o equivalente em outras moedas, quando destinados a pessoas físicas.

Ante o exposto, considerando a relevância da temática proposta e demonstrando o compromisso do Congresso Nacional com a população menos favorecida, esperamos contar com o apoio de nossos Pares a sua aprovação.



Sala das sessões, 3 de junho de 2024.

Senador Mecias de Jesus
(REPUBLICANOS - RR)



Assinado eletronicamente, por Sen. Mecias de Jesus

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3251523401>

EMENDA Nº
(ao PL 914/2024)

Altera-se o art. 28 do Projeto de Lei nº 914, de 2024, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 28. Fica instituído o Grupo de Acompanhamento do Programa Mover, composto por representantes do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, do Ministério da Fazenda, do Ministério de Minas e Energia e do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação, com o objetivo de definir os critérios para monitoramento dos impactos do Programa Mover, conforme o disposto em ato do Ministro de Estado do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.”

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei (PL) nº 914, de 2024, visa instituir o Programa Mobilidade Verde e Inovação - Programa MOVER. Para tanto, apoia o desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, a descarbonização e o alinhamento a uma economia de baixo carbono no ecossistema produtivo e inovativo de automóveis, caminhões, implementos rodoviários, ônibus, chassis com motor, máquinas autopropulsadas e autopeças. A ideia central da proposição é garantir maior inserção global.

O projeto institui o Grupo de Acompanhamento do Programa Mover, com o objetivo de definir os critérios para monitoramento dos impactos do programa. Acreditamos que a inclusão do Ministério de Minas e Energia (MME) se justifica pela necessidade de ser considerada a etapa de geração de energia tanto para Análise de Ciclo de Vida do Poço à Roda quanto para do Berço ao Túmulo.

A verdadeira integração das políticas públicas de geração de energia e da política automotiva precisa do diálogo constante do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços com o Ministério de Minas e



Energia. Dessa forma, considera-se oportuna a inclusão do MME no Grupo de Acompanhamento do Programa Mover, para melhor diálogo institucional.

Diante do exposto, solicito apoio dos Nobres Parlamentares na aprovação desta emenda.

Sala das sessões, 3 de junho de 2024.

Senador Otto Alencar
(PSD - BA)



Assinado eletronicamente, por Sen. Otto Alencar

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4041951760>

EMENDA Nº
(ao PL 914/2024)

Suprimam-se os artigos 37 a 48 do Projeto de Lei nº 914 de 2024.

JUSTIFICAÇÃO

A emenda para a supressão dos artigos 37 a 48 do Projeto de Lei nº 914, de 2024, o Capítulo da Política de Conteúdo Local, fundamenta-se em argumentos técnicos sólidos. Cada projeto deve ter a possibilidade de exigir conteúdo local de acordo com suas especificidades, sendo o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) o órgão responsável por avaliar a viabilidade dos índices de conteúdo local, fixando-os conforme critérios técnicos e econômicos.

A imposição de percentuais mínimos rígidos na lei, como proposto, carece de razoabilidade e critério técnico, comprometendo a adaptação às características geológicas dos reservatórios e à capacidade de fornecimento da indústria brasileira. Essa rigidez pode afastar o interesse de investimentos, uma vez que não permite a necessária flexibilização da política. Ao invés de proteger a indústria nacional, pode ter o efeito contrário e afastar investidores temerosos em não cumprir a regra de conteúdo local e, nesse caso, ficariam sujeito a multas e penalidades, encarecendo os projetos.

Portanto, a supressão dos artigos é essencial para manter a flexibilidade e a atratividade dos investimentos no setor, assegurando decisões baseadas em critérios técnicos e econômicos apropriados.

Diante do exposto, solicito apoio dos Nobres Parlamentares na aprovação desta emenda.

Sala das sessões, 3 de junho de 2024.

Senador Otto Alencar
(PSD - BA)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº
(ao PL 914/2024)

Inclua-se o seguinte parágrafo ao artigo 50:

§ 2º-B Fica expressamente proibida a venda, compra, divulgação e importação de qualquer substância abortiva nas remessas postais, sob pena de incorrer nos crimes contra a vida, nos termos do Código Penal, e multa de 50% do valor do faturamento do exercício anterior.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei tem como objetivo principal a proteção da vida e da saúde da mulher e do nascituro, bem como a preservação da ordem pública e do bem-estar social. A proibição da venda, divulgação e importação de substâncias abortivas é uma medida necessária para combater a prática clandestina do aborto, que representa um grave risco à saúde da mulher e constitui uma violação dos direitos fundamentais à vida e à dignidade humana.

Estudos demonstram que a utilização de substâncias abortivas, muitas vezes adquiridas sem qualquer controle ou prescrição médica, pode resultar em complicações severas, incluindo hemorragias, infecções, infertilidade e, em casos extremos, a morte. Além disso, a comercialização e o uso indiscriminado dessas substâncias, muitas vezes adquiridas via remessas postais internacionais, contrariam as leis vigentes e fomentam um mercado clandestino que escapa a qualquer tipo de regulação e fiscalização.

A legislação proposta visa também alinhar-se aos princípios constitucionais e aos compromissos internacionais assumidos pelo Brasil, que reconhecem a inviolabilidade do direito à vida desde a fecundação. Ao vedar a



comercialização, divulgação e importação de substâncias abortivas, reforçamos nosso compromisso com a proteção dos mais vulneráveis e com a promoção de uma cultura de respeito e valorização da vida.

Diante do exposto, solicito o apoio dos nobres parlamentares para a aprovação desta emenda.

Sala das sessões, 3 de junho de 2024.





CONGRESSO NACIONAL
Liderança do MDB

EMENDA Nº
(ao PL 914/2024)

Suprimam-se os artigos 12 ao 17, do capítulo IV - DA TRIBUTAÇÃO PARA VEÍCULOS DE PROPULSÃO HUMANA, do Projeto de Lei nº 914, de 2024.

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei nº 914, de 2024, cria o Programa Mobilidade Verde e Inovação (Mover) com o objetivo de apoiar a descarbonização dos veículos brasileiros, o desenvolvimento tecnológico e a competitividade global. Para tanto, o PL concede incentivos fiscais para empresas do setor automotivo que investem em sustentabilidade e prevê novas obrigações à indústria automotiva para diminuir seu impacto ambiental.

Durante a apreciação no Plenário da Câmara dos Deputados, a Federação Brasil da Esperança -- composta pelo Partido dos Trabalhadores (PT), pelo Partido Comunista do Brasil (PCdoB) e pelo Partido Verde (PV) -- apresentou o Destaque (DTQ) nº 20 relativo à Emenda de Plenário nº 75, de autoria do Deputado Jilmar Tatto (PT-SP), que foi aprovada e incorporada ao texto enviado ao Senado Federal.

A referida emenda estende o benefício do IPI aos fabricantes de bicicletas fora da ZFM e condiciona ao atendimento do PPB. Entretanto, compromete a competitividade dos fabricantes instalados em Manaus, que além do PPB, deve cumprir outras contrapartidas para usufruir dos benefícios. Além disso, a maioria dos importadores 70% estão enquadrados no Simples, e estes já não pagam o imposto.

Essa inovação inserida na Câmara dos Deputados, contamina texto do PL 914 de 2024 uma vez que possui vício formal e material de constitucionalidade.

Quanto ao vício formal, viola o disposto no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT). No mesmo sentido já decidiu o Supremo Tribunal Federal (STF) que a “Emenda Constitucional 95/2016, por meio da nova redação do art. 113 do ADCT, estabeleceu requisito adicional para a validade formal de leis que criem despesa ou concedam benefícios fiscais [...]”.



Nessa linha, o art. 14 da LRF, e o art. 132 da LDO de 2024 elencam requisitos adicionais.

O desrespeito às leis supracitadas poderia, em tese, ensejar vício de juridicidade. A importância do respeito às normas de direito financeiro foi comprovada na própria Câmara dos Deputados, pela Comissão de Finanças e Tributação (CFT) ao rejeitar proposições iniciadas no Senado Federal que não estavam acompanhadas da estimativa da renúncia fiscal. Nesse sentido, é o teor do verbete da Súmula nº 1, de 2008, da CFT.

Mais recentemente, na ação judicial em que a Advocacia Geral da União questiona a constitucionalidade da Lei nº 14.784/2023 (desoneração da folha de pagamentos), o Ministro Cristiano Zanin consignou que “o art. 113 do ADCT representou verdadeira constitucionalização da normatividade do art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal”¹.

Diante dessa jurisprudência recente da Suprema Corte, a proposição legislativa que crie despesa obrigatória ou represente renúncia de receita deve estar acompanhada da estimativa de impacto orçamentário e financeiro, sob pena de inconstitucionalidade formal. O corpo da emenda nº 75, texto inserido pela Câmara dos Deputados, não possui nenhum dado sobre seus efeitos na arrecadação pública. A nosso ver, essa ausência contamina a incorporação do conteúdo da emenda no PL com vício formal de constitucionalidade.

Quanto ao vício material, é importante destacar a importância dos benefícios fiscais de IPI para a sustentação do modelo de desenvolvimento regional consubstanciado na ZFM.

A relevância do IPI para a ZFM já foi reconhecida pelo STF mais de uma vez. Na ADI 7.153, o conflito subjacente envolvia a redução de alíquotas de IPI incidentes sobre produtos de todo o País e que também eram fabricados nas indústrias da ZFM². Na decisão que concedeu liminar para suspender os efeitos do decreto redutor, o Ministro Alexandre de Moraes consignou que:

[...] o Imposto sobre Produtos Industrializados mostra-se como um dos principais tributos integrantes do pacote de incentivos fiscais caracterizador da Zona Franca de Manaus, localidade isenta do pagamento desse imposto por força dos arts. 3º e 9º do Decreto-Lei 288/1967.

Em outra oportunidade, o STF declarou que³:

[...] O tratamento constitucional conferido aos incentivos fiscais direcionados para sub-região de Manaus é especialíssimo. A isenção do IPI em prol

1 Medida cautelar na ADI 7633.

2 Disponível em <https://cutt.ly/teulmhyV>. Acesso em 31/5/2024.

3 RE 592891, Relator(a): Rosa Weber, Tribunal Pleno, julgado em 25-04-2019, repercussão geral (Tema 322).



do desenvolvimento da região é de interesse da federação como um todo, pois este desenvolvimento é, na verdade, da nação brasileira.

Ademais, acresce que o art. 92-B do ADCT incluído pela Emenda Constitucional nº 132, de 2023, manteve o diferencial competitivo da ZFM após a reforma tributária.

Ainda que o foco desse dispositivo sejam o Imposto sobre bens e Serviços (IBS) e a Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), a redução do IPI no restante do território nacional implicaria, obviamente, a redução do diferencial em favor da ZFM. Por isso, a alínea “a” do inciso III do art. 126 do ADCT manteve alíquotas positivas de IPI para os produtos que tenham industrialização incentivada na ZFM.

À vista disso, consideramos essencial que a concessão de benefícios fiscais relacionados ao IPI pondere o impacto na atratividade de investimentos pela ZFM, sob pena de inconstitucionalidade formal e material.

Sala das sessões, 4 de junho de 2024.

Senador Eduardo Braga
(MDB - AM)
Líder do MDB





CONGRESSO NACIONAL
Liderança do MDB

EMENDA Nº
(ao PL 914/2024)

Suprima-se o inciso IV, do § 3º, do art. 9º, do Projeto de Lei nº 914, de 2024.

JUSTIFICAÇÃO

O MOVER é o programa de mobilidade sustentável do Brasil enquadrado na política de Neoindustrialização do Ministério de Indústria, Comércio e Serviços - MDIC.

A mobilidade sustentável é a forma de garantir o direito de ir e vir para esta e futuras gerações de brasileiros e para isso o MOVER utiliza alguns princípios fundamentais.

Importante destacar que o preceito do MOVER é promover a eficiência energética-ambiental em todas as etapas da mobilidade (chamado de ciclo de vida completo), desde a geração da energia usada para produzir as matérias-primas, componentes e montagem dos veículos até os combustíveis utilizados durante o uso dos veículos, chamado de ciclo poço-a-roda, de forma sustentável.

Este programa cria métodos e limites específicos para que essas eficiências sejam perenes, ou seja, que ao longo do tempo as três dimensões básicas da sustentabilidade: a econômica, a social e a ambiental tornem o MOVER efetivo no cumprimento das suas metas.

O primeiro desses princípios é o da eficiência: tanto energética quanto ambiental. Energética porque é necessário garantir que todas as fontes de energia disponíveis sejam utilizadas de forma eficiente e integradas para evitar choques de disponibilidade e preço. E ambiental, pois o acúmulo de gases de efeito estufa na atmosfera devido, especialmente, ao uso desenfreado de combustíveis fósseis é um ponto relevante e sensível para o desenvolvimento socioeconômico. Estas fontes foram, são e serão importantes para o progresso, mas precisam ser utilizadas de forma controlada, combinadas com energéticos de baixo carbono, mitigando o aumento da temperatura global.

Criado o arcabouço de regras do MOVER, uma forma de incentivar sua execução é premiar iniciativas que superem os requisitos legais, resguardada a neutralidade tecnológica e energética para o não comprometimento do uso irrestrito e combinado de todo o potencial energético, de matérias-primas e industrial do Brasil.

O artigo 9º do MOVER, parágrafo 3º, incisos 2 e 3, lista os critérios que serão utilizados para a métrica dos incentivos através da redução do Imposto de Produtos Industrializado - IPI. O inciso 2º é claro e objetivo em relação aos parâmetros de eficiência energética que serão utilizados. Já o inciso 3º faz o mesmo em relação aos critérios de sustentabilidade, combinando as 3 dimensões e suas interações.

A interação entre a sustentabilidade econômica e a social é promover a mobilidade através da geração de empregos e riquezas por toda a cadeia produtiva energética e dos veículos. País algum defenderá ações que não levem em conta, em primeira ordem, o bem-estar da população local.

Para isso, o inciso 1º, do parágrafo 3º do artigo 9º estabelece o critério da fonte de energia e da tecnologia de propulsão, que, de forma neutra, busca o melhor aproveitamento dos potenciais locais.

A interação entre a dimensão social e a ambiental é necessária para garantir a mobilidade de toda a população, principalmente para aqueles que se utilizam dos veículos tradicionalmente denominados populares – possuindo potência reduzida, diminuem os custos e o consumo de combustível. Esse critério é introduzido no inciso 2º, do parágrafo 3º, do art. 9º pela consideração da potência do veículo.

Finalmente, a interação entre as dimensões econômica e ambiental é a emissão do Dióxido de Carbono (CO2), no que se denominou pegada de carbono do produto. Premia-se reduções adicionais aos previstos nos limites legais, a serem estabelecidos posteriormente no MOVER, com reduções do IPI. Este critério é introduzido pelo inciso 3º, parágrafo 3º, do art.9º.

O conjunto destes 3 itens do terceiro parágrafo são suficientes para cobrir de forma integral a questão da sustentabilidade. Porém, a inclusão do inciso 4º nesse mesmo parágrafo e artigo: “emissão de óxidos de nitrogênio (NOx) e particulados”

O conceito de Nox - óxidos de nitrogênio - e PM - material particulado - distorce o escopo do MOVER, pois se trata de outro campo ambiental, o da poluição local. Este tópico possui metodologia e limites específicos definidos por legislação própria, o PROCONVE – Programa de emissões Veiculares do Ministério do Meio Ambiente, que aborda as emissões de escapamento veiculares e, portanto, não se enquadra nem no critério poço-a-roda, nem no ciclo de vida completo utilizados



pelo MOVER. Ademais, ao se destacar e tirar de contexto as emissões de NOx e PM, haverá de se criar um critério de controle, estabelecendo uma ingerência em outra legislação.

Assim, a inclusão desse inciso vai contra o princípio da neutralidade energética e tecnológica do MOVER, uma vez que afeta apenas os motores de combustão interna, sem considerar sua capacidade de redução dos gases de efeito de estufa sem a necessidade nova infraestrutura, quando são utilizados combustíveis de baixo carbono como os biocombustíveis.

A supressão do referido inciso se faz necessária para manter o equilíbrio do MOVER completo e inalterado.

Sala das sessões, 4 de junho de 2024.

Senador Eduardo Braga
(MDB - AM)
Lider do MDB





SENADO FEDERAL

EMENDA Nº
(ao PL 914/2024)

Acrescente-se o seguinte art. 50-A ao Projeto de Lei nº 914, de 2024:

“Art. 50-A. O art. 28 da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

‘Art. 28.

.....

XXXVIII - serviços de reforma de pneumáticos usados, enquadrados na subclasse 2212-9/00 da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE 2.0);

XXXIX - recapagem, recauchutagem, remoldagem, duplicagem e vulcanização de pneumáticos; e

XL - máquinas, equipamentos, aparelhos e instrumentos, bem como de suas partes e peças de reposição, destinadas ao ativo imobilizado das pessoas jurídicas que exercem as atividades previstas nos incisos XXXVIII e XXXIX do caput deste artigo.

.....

§ 2º Ficam reduzidas a 0 (zero) as alíquotas da Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (Contribuição para o PIS/Pasep) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) incidentes sobre as receitas auferidas pelas pessoas jurídicas que exercem as atividades previstas nos incisos XXXVIII e XXXIX do caput deste artigo.’ (NR)”





SENADO FEDERAL

JUSTIFICATIVA

A presente Emenda visa incluir o setor de reforma de pneumáticos usados, incluídos os serviços de recapagem, recauchutagem, remoldagem, duplagem e vulcanização de pneumáticos no Projeto de Lei nº 914, de 2024, que institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação (Programa Mover).

Pelo texto que ora apresentamos, ficam reduzidas a zero as alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) incidentes sobre as receitas desses serviços. Além disso, prevemos a redução a zero das alíquotas dessas contribuições incidentes sobre a receita decorrente de vendas de máquinas, equipamentos, aparelhos e instrumentos, bem como de suas partes e peças de reposição, destinadas ao ativo imobilizado das pessoas jurídicas que prestam serviços de reforma de pneumáticos.

Diante do conceito sobre a reforma de pneus, esclarecemos que se trata de uma prestação de serviço feita no pneu do cliente e não na compra de carcaças de pneus para reforma e posterior venda ou, por confusão, se misturar a reciclagem.

Portanto, é fundamental entendermos claramente que, antes de ser reformado, um pneu deve ser submetido a uma inspeção inicial, na qual são avaliados mais de vinte itens na carcaça do pneu. Em atendendo aos requisitos estabelecidos na regulamentação do Inmetro, o procedimento de reforma poderá ser realizado.

Também frisamos que a reforma do pneu é Ecologicamente Correta, sendo que emprega apenas 20% do material utilizado na produção de um pneu novo, proporcionando a mesma durabilidade original e postergando a destinação final da carcaça reduzindo os impactos ambientais. O pneu reformado pode economizar até 57 litros de petróleo e reduzir o consumo energético em 80%, comparado a produção de um novo. Isso significa que em 10 anos, foram economizados 5 bilhões de litros de petróleo.

A qualidade e a capacidade de reforma dos pneus nacionais permitem redução direta dos custos para o transporte brasileiro e menos carcaças abandonadas de pneus inservíveis. As





SENADO FEDERAL

operações de sustentabilidade da indústria nacional de pneus atendem mais de 75% da frota em circulação no Brasil, número em amplo crescimento. Os pneus locais aceitam até duas reformas completas, contra meia de outras origens. Por exemplo, uma carreta que utiliza 18 pneus para rodar 300 mil km, gastaria 36 pneus nacionais contra 88 importados, gerando 18 carcaças contra 61. O custo no médio-prazo é 53% menor, além da segurança e garantia desses pneus. O setor defende que o Poder Executivo regulamente posteriormente ao Programa Mover a comprovação e incentivo o cumprimento de padrão de reforma de pneus para produtores importadores, garantindo que o setor e o Brasil sigam como referência em sustentabilidade no segmento.

No entanto, há verdadeiro cenário de invasão de produtos importados que não geram empregos, não cumprem as normas de sustentabilidade e logística reversa no Brasil e não podem ser reutilizados para diminuição do custo do transporte nacional. Os produtos importados têm tido preços médios por quilo extremamente baixos, especialmente quanto às importações originárias de países asiáticos que, no geral, ficam abaixo dos custos de matéria prima internacional. O custo industrial global para produção de pneus de passeio varia entre US\$ 3,90 e US\$ 4,60. O preço médio desses produtos de origem asiática, que em 2023 chegaram a ser 70% dos pneus do segmento, variou entre US\$ 2,60/kg e US\$ 3,01/kg.

Os fabricantes nacionais respondem com mais de 100.8% do cumprimento da meta brasileira definida pelo Ibama. Já os importados, têm passivo de destinação 4 vezes maior que o setor nacional, com cerca de 420 mil toneladas que são descartadas de forma incorreta. Como importante fator de sustentabilidade da indústria nacional, os pneus locais têm aderência comprovada para reutilização, reciclagem, recuperação, combinados com compensação antecipada dos materiais pela reciclagem dos veículos.

É de se destacar que, durante o período da pandemia da Covid-19, a indústria nacional de pneus seguiu garantindo empregos, abastecendo o mercado interno, mesmo com a escassez de matérias primas e das dificuldades com frete. O acolhimento desta Emenda





SENADO FEDERAL

representa importante reconhecimento da relevância do setor e da necessidade de seu fomento em nosso País.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos ilustres pares na aprovação da presente emenda.

Sala das sessões, de de 2024.



EMENDA Nº
(ao PL 914/2024)

O § 2º-A do Decreto-Lei nº 1.804, de 3 de setembro de 1980, com a redação dada pelo art. 50 do Projeto de Lei nº 914, de 2024, passa a vigorar com a seguinte redação:

“§ 2º-A O imposto de importação do regime de tributação simplificada de que dispõe o art. 1º deste Decreto-Lei será calculado conforme as alíquotas e a parcela a deduzir da seguinte tabela progressiva:

De (US\$)	Até (US\$)	Alíquota	Parcela a Deduzir do Imposto de Importação (US\$)
0	100,00	20,0%	-
100,01	3.000,00	60,0%	US\$ 20,00

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa a oferecer um meio termo à questão da tributação das compras internacionais de pequeno valor. Ao propor uma taxa de 20% (vinte por cento) sobre as compras de até cem dólares norte-americanos pretendemos proteger a indústria nacional da competição desleal de outros países e, ao mesmo tempo, resguardar o cidadão brasileiro que compra as mercadorias importadas e que vai pagar um valor módico de tributos.

A nosso ver, esta emenda beneficia a indústria brasileira, o consumidor e o Governo, que irá arrecadar vinte por cento sobre um grande volume de compras internacionais.

Sala das sessões, 4 de junho de 2024.

Senador Styvenson Valentim
(PODEMOS - RN)
Líder do Bloco Parlamentar Independência



Assinado eletronicamente, por Sen. Styvenson Valentim

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/1631821843>



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº
(ao PL 914/2024)

Art. 1º Altera-se o inciso V e inclua-se os incisos VI e VII, ambos no § 5º do art. 2º do Projeto de Lei nº 914, de 2024, bem como acrescenta-se os parágrafos 10 a 13, também ao art. 2º do Projeto de Lei nº 914, de 2024 nos seguintes termos:

“Art. 2º.....

.....

§ 5º.....

.....

V - Reciclabilidade: percentual em massa de um veículo novo, incluindo **autopeças** e **pneumáticos**, potencialmente passível de ser reutilizada, reciclada ou recuperada, combinado com compensação antecipada dos materiais pela reciclagem dos veículos.

VI - Destinação ambientalmente adequada de pneus inservíveis: procedimentos técnicos em que os pneus são descaracterizados de sua forma inicial, e que seus elementos constituintes são reaproveitados, reciclados ou processados por outras técnicas admitidas pelos órgãos ambientais competentes, observando a legislação vigente e normas operacionais específicas de modo a evitar danos ou riscos à saúde pública e à segurança, e a minimizar os impactos ambientais adversos.”

VII - Reforma e reutilização de pneumáticos: consistem na restauração e reaproveitamento de pneus usados, prolongando sua vida útil e reduzindo o impacto ambiental. Recuperação de pneus desgastados, conforme os padrões de segurança e qualidade, garantindo a eficiência e sustentabilidade.

.....

.....

§ 10º O Poder Executivo deverá disciplinar por regulamento:

I - priorização e conteúdo mínimo nacional verde de pneumáticos; e



II - requisitos obrigatórios relacionados à pegada de carbono do produto, no ciclo do berço ao túmulo, podendo ser definidas metas por escopo.

§ 11. Ato do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços deverá definir metodologia de bônus e malus, quantificando as externalidades negativas e positivas dos pneumáticos que poderão ser compensadas, em caso de resultado negativo, sob a forma de projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação e de programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia, de que trata o art. 35.

§ 12. A compensação de que trata o inciso III do § 10º, na definição da quantificação das externalidades negativas e positivas, o limite máximo de vinte e cinco por cento incidente sobre a receita decorrente da venda dos pneumáticos.

§ 13. A comercialização de pneumáticos fica condicionada ao emprego de pneus que tenham comprovadamente sistemas de logística reversa implementados por seus fabricantes e importadores, com anuência do órgão competente, conforme regulamento a ser definido pelo Poder Executivo.

JUSTIFICAÇÃO

A indústria brasileira de pneus gera cerca de 900 mil empregos diretos e indiretos, com geração de mais de R\$ 5 bilhões em impostos. O setor investe, no mínimo, R\$ 8,2 bilhões a cada 5 anos em sustentabilidade, segurança, desenvolvimento e uso de novas tecnologias, eficiência energética e adaptação aos novos modelos de descarbonização exigidos internacionalmente. Adicionalmente, a indústria brasileira exporta, em média, 15 milhões de pneus por ano, o que adiciona US\$ 1 bilhão de dólares para a balança comercial brasileira.

O Brasil é a maior polo produtivo de pneus de toda a América Latina e o 7º maior do mundo. Aqui são produzidos mais de 1.000 tipos de pneus dos mais variados segmentos, para 4 milhões de veículos por ano. Essa produção só é possível pelos investimentos em tecnologia espalhados em mais de 23 de unidades fabris em 7 estados, com 15 laboratórios e 3 pistas de teste, que envolvem o desenvolvimento de pneus inteligentes e com alto índice de segurança e sustentabilidade, em especial, quando comparados com a oferta de outros mercados.

O setor nacional de pneus iniciou seu Programa Nacional de Coleta e Destinação de Pneus Inservíveis com base na primeira resolução CONAMA



sobre o tema ainda em 1999. Desde 2001, a indústria nacional de pneumáticos investiu mais de R\$ 1,6 bilhão na coleta e destinação de pneus inservíveis e investe mais de R\$ 100 milhões anuais para cumprimento das normas acima do exigido. Os resultados colocam o Brasil, em volume de destinação de pneus inservíveis, como um dos principais do mundo, ultrapassando inclusive entidades na Europa. Até o momento, mais de 6 milhões de toneladas de pneus foram destinadas, o equivalente a 1,1 bilhão de pneus de carros de passeio.

A qualidade e a capacidade de reforma dos pneus nacionais permitem redução direta dos custos para motoristas e menos carcaças abandonadas de pneus inservíveis. As operações de sustentabilidade da indústria nacional de pneus atendem mais de 75% da frota em circulação no Brasil, número em amplo crescimento. Os pneus locais aceitam até duas reformas completas, contra meia de outras origens. Por exemplo, um motorista de uma carreta que utiliza 18 pneus para rodar 300 mil km, gastaria 36 pneus nacionais contra 88 importados, gerando 18 carcaças contra 61. O custo no médio-prazo é 53% menor, além da segurança e garantia desses pneus. O setor defende que o Poder Executivo regulamente posteriormente ao Programa Mover a comprovação e incentivo o cumprimento de padrão de reforma de pneus para produtores importadores, garantindo que o setor e o Brasil sigam como referência em sustentabilidade no segmento.

No entanto, há verdadeiro cenário de invasão de produtos importados que não geram empregos, não cumprem as normas de sustentabilidade e logística reversa no Brasil e não podem ser reutilizados para diminuição do custo dos motoristas. Os produtos importados têm tido preços médios por quilo extremamente baixos, especialmente quanto às importações originárias de países asiáticos que no geral, ficam abaixo dos custos de matéria prima internacional. O custo industrial global para produção de pneus de passeio varia entre US\$ 3,90 e US\$ 4,60. O preço médio desses produtos de origem asiática, que em 2023 chegaram a ser de 70% dos pneus do semento, virou entre US\$ 2,60/Kg e US\$ 3,01/Kg.

Os fabricantes nacionais respondem com mais de 100.8% do cumprimento da meta brasileira definida pelo Ibama. Já os importados, têm passivo de destinação 4 vezes maior que o setor nacional, com cerca de 420 mil toneladas que são descartadas de forma incorreta. Como importante fator de sustentabilidade da indústria nacional, os pneus locais têm aderência comprovada para reutilização, reciclagem, recuperação, combinados com compensação antecipada dos materiais pela reciclagem dos veículos.

Durante o período da pandemia da COVID-19, a indústria nacional de pneus seguiu garantindo empregos, abastecendo o mercado interno, mesmo com a escassez de matérias primas e das dificuldades com frete. Diversos países limitaram as exportações desse produto com foco no fornecimento doméstico, o que reforçou a importância da indústria nacional.



Diante do exposto e pela relevância da matéria, conto com o apoio dos nobres Pares para evitar que mais um setor importante da indústria nacional seja fechado pela concorrência desleal e que não gera benefícios para os objetivos do Brasil em termos de inovação tecnológica e sustentabilidade.

Sala das sessões, 4 de junho de 2024.

Senador Carlos Portinho
(PL - RJ)



Assinado eletronicamente, por Sen. Carlos Portinho

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6241096672>



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº
(ao PL 914/2024)

Altere-se a ementa do Projeto de Lei nº 914, de 2024, e insira-se novo Capítulo IX com a seguinte redação e renumeração do capítulo e dos dispositivos seguintes:

Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação (Programa Mover); estabelece a política de conteúdo local; firma medidas contra o incentivo ao aborto na internet; altera o Decreto-Lei nº 1.804, de 3 de setembro de 1980; e revoga dispositivos da Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018.

.....

CAPÍTULO IX

**DO COMBATE À COMERCIALIZAÇÃO DE MEDICAMENTOS ABORTIVOS
E À PROPAGANDA E À APOLOGIA AO ABORTO NA INTERNET**

Art. 49. Ficam proibidas quaisquer medidas de comercialização de medicamentos abortivos em aplicações da internet.

Art. 50. O provedor de aplicações de internet será responsabilizado subsidiariamente pela comercialização de medicamentos abortivos, bem como pela propaganda e apologia ao aborto na internet se, após notificação do Ministério Público para suspensão ou indisponibilização do conteúdo, deixar de atendê-la, de forma diligente, no âmbito e nos limites técnicos do seu serviço.

Art. 51. O disposto nos arts. 48-A e 48-B aplica-se mesmo que as atividades sejam realizadas por pessoa jurídica sediada no exterior, desde que



oferte serviço ao público brasileiro ou pelo menos uma integrante do mesmo grupo econômico possua estabelecimento no Brasil.

Art. 52. As infrações ao disposto neste Capítulo ficam sujeitas, conforme o caso, às sanções, aplicadas de forma isolada ou cumulativa, previstas pelo art. 12 da Lei nº 12.965, de 23 de abril de 2014, além das penalidades no âmbito penal, por incorrer nas penas dos crimes contra a vida, acumulado de multa de 50% do valor do faturamento do exercício anterior.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem como objetivo garantir o direito à vida, bem como à saúde e os direitos das mulheres.

Ainda, segundo reportagem da Gazeta do Povo de agosto de 2022, a venda ilegal de abortivos na internet é prática comum, o que inclui até mesmo direcionamento de publicidade desses conteúdos para os usuários das plataformas digitais.

A aprovação deste projeto de lei com a incorporação da presente emenda, portanto, é um avanço importante na proteção dos direitos e da dignidade das mulheres, além de promover uma sociedade que respeita suas leis e valoriza e protege a vida humana desde a fecundação.

Sala das Sessões,

Senador Eduardo Girão

Sala das sessões, 4 de junho de 2024.





CONGRESSO NACIONAL

Gabinete do Senador Astronauta Marcos Pontes

EMENDA Nº
(ao PL 914/2024)

Dê-se a seguinte redação ao capítulo IV do Projeto de Lei:

“CAPÍTULO IV

DA TRIBUTAÇÃO PARA VEÍCULOS DE PROPULSÃO HUMANA E MOTOCICLETAS

Art. 12 A produção de motocicletas e bicicletas elétricas, no âmbito do Programa de Mobilidade Verde, seguirá as diretrizes estabelecidas pelo Processo Produtivo Básico - PPB.

Parágrafo único. Fica estabelecido um regime especial de incentivo à mobilidade verde, com foco na produção e no uso dos modais mencionados no caput deste artigo, visando a redução gradativa do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI para as empresas fabricantes que atendam ao PPB.

Art. 13 Fica estabelecida a redução de 70% no IPI para motocicletas e bicicletas elétricas, de acordo com a execução de todas as etapas estabelecida no PPB.

§ 1º A fabricação de partes, peças e subconjuntos e soldagem final no chassi, nos termos das portarias, ficarão dispensados 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 podem ser realizadas por terceiros, em qualquer região do país, desde que obedecido o PPB.



Art. 14 O Programa de Mobilidade Verde incentivará a pesquisa, desenvolvimento e inovação relacionados a produção de motocicletas e bicicletas elétricas.”

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, especialmente as motocicletas e bicicletas elétricas, 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 as motocicletas elétricas.

A inclusão desses modais 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 desses modais 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.

Por fim, mas não menos importante, o fomento à cadeia produtiva das motocicletas e bicicletas elétricas 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.

Sala das sessões, 4 de junho de 2024.

Senador Astronauta Marcos Pontes
(PL - SP)





PROJETO DE LEI Nº 914, DE 2024

*Institui o Programa Mobilidade Verde
e Inovação - Programa Mover.*

EMENDA

Art. 1º. O Substitutivo ao Projeto de Lei nº 914, de 2024, passa a vigorar adicionado do artigo 30-A:

“Art. 30-A. O Decreto-Lei nº 1.804, de 3 de setembro de 1980, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º.....

§ 1º

§ 2º O regime disposto artigo 1º deverá ser estendido, de maneira equivalente, às compras realizadas por pessoas físicas no Brasil em empresas localizadas no território nacional, no que se refere aos tributos federais incidentes, obedecido o valor limite definido no inciso II do caput deste artigo.” (NR)

Art. 3º.....

"XVI - Fracionada em duas ou mais remessas postais, encomendas aéreas internacionais ou compras visando a elidir, no todo ou em parte, o pagamento dos tributos aduaneiros ou quaisquer normas estabelecidas para o controle das importações ou, ainda, a beneficiar-se de regime de tributação simplificada". (NR)





JUSTIFICAÇÃO

O Substitutivo pretende revogar a isenção do imposto de importação dos bens contidos em remessas de valor até cem dólares norte-americanos, ou o equivalente em outras moedas, quando destinados a pessoas físicas.

A manutenção da isenção de impostos sobre importações de baixo valor é fundamental para garantir acesso mais equitativo a produtos importados, beneficiando especialmente os consumidores de menor renda. Enquanto grupos de maior poder aquisitivo podem comprar produtos estrangeiros durante viagens ao exterior sem tributação adicional, essa oportunidade não está disponível para a maioria da população, que depende das compras online para adquirir produtos mais acessíveis.

Os defensores do fim da isenção apontam a falta de isonomia tributária dos produtos importados objeto do regime diferenciado em relação aos produtos comercializados no Brasil. Por conta dessa suposta assimetria pretendem pôr fim ao benefício existente.

Também propomos acabar com essa distorção tributária. Contudo, ao contrário do substitutivo, pretendemos viabilizar a isonomia de tratamento por meio da redução de tributos incidentes sobre as vendas realizadas no Brasil, em vez de onerar as importações. Trata-se de uma medida que pretende proteger o consumidor brasileiro, que sofre com a elevada tributação sobre o consumo, que prejudica os mais pobres, sem colocar o varejo nacional em desvantagem em relação às empresas internacionais.

Considerando a relevância do assunto, peço o apoio dos nobres pares para aprovação desta emenda.

Sala das Sessões, de de 2024.

Senador Eduardo Girão
NOVO/CE





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº
(ao PL 914/2024)

Dê-se a seguinte redação ao § 9º do art. 2º do PL 914, de 2024:

“Art. 2º.....

.....

§ 9º A importação de veículos e autopeças por pessoas físicas ou jurídicas poderá ser realizada direta ou indiretamente, por intermédio de uma pessoa jurídica importadora por sua conta e ordem ou por encomenda, aplicado equivalente tratamento tributário.”

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei (PL) nº 914, de 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 apresentação do Projeto de Lei 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.



A Lei nº 13.755, de 2018, expressamente autorizava, em seu art. 21, a importação indireta nas operações do setor automotivo.

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.

Esse entendimento já está representado no texto que ora tramita no Senado, restando tão somente, garantir que o setor não seja surpreendido com alterações no sistema vigente por intermédio de norma infralegal.

Nesse contexto, a presente emenda se limita a acrescentar a expressão “aplicado equivalente tratamento tributário” ao final do texto do § 9º do art. 2º do projeto ora em tramitação no Senado, e com isso garante a segurança jurídica necessária à continuidade e normalidade das operações.

Diante do exposto e pela relevância da matéria, conto com o apoio dos nobres Pares para a presente emenda.



Sala das sessões, 4 de junho de 2024.

Senador Magno Malta
(PL - ES)



Assinado eletronicamente, por Sen. Magno Malta

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/8284281675>



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº
(ao PL 914/2024)

Art. 1º Inclua-se o seguinte § 2º-B ao art. 1º do Decreto-Lei nº 1.804, de 3 de setembro de 1980, na forma do art. 50 do Projeto de Lei nº 914, de 2024:

“Art. 50.....

Art. 1º.....

.....

§ 2º-B O regime tributário simplificado a que se refere este artigo será estendido às compras realizadas por pessoas físicas em estabelecimentos nacionais, e a alíquota total do imposto previsto no inciso IV do art. 153, das contribuições sociais previstas nos incisos I, b, V e § 12 do art. 195, e da contribuição a que se refere o art. 239 da Constituição Federal, incidentes sobre essas operações, não poderá exceder 20% (vinte por cento).

..... (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A emenda proposta visa conferir isonomia em relação ao tratamento tributário para compras realizadas em estabelecimentos nacionais. A medida é essencial para garantir a competitividade dos produtos vendidos em território nacional, o que beneficia especialmente os consumidores de menor renda e as empresas brasileiras.

Nossa proposta busca alcançar a igualdade de tratamento ao limitar em 20% a alíquota total dos tributos federais incidentes nesta operações sobre as vendas realizadas por estabelecimentos nacionais, ao invés de aumentar



a carga sobre as importações. Esta medida visa proteger o consumidor brasileiro, que já sofre com a elevada tributação sobre o consumo, a qual afeta desproporcionalmente os mais pobres, sem colocar o comércio nacional em desvantagem em relação às empresas internacionais.

Dada a importância do tema, peço o apoio dos nobres colegas para a aprovação desta emenda.

Sala das sessões, 4 de junho de 2024.

Senador Flávio Bolsonaro
(PL - RJ)

Senador Rogerio Marinho
(PL - RN)





SENADO FEDERAL

Esta página foi gerada para informar os signatários do documento e não integra o documento original, que pode ser acessado por meio do QRCode

Emenda ao PL 914/2024

Assinam eletronicamente o documento SF244541359468, em ordem cronológica:

1. Sen. Flávio Bolsonaro
2. Sen. Rogerio Marinho



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº
(ao PL 914/2024)

Modifique-se o § 9º do art. 2º do PL 914, de 2024, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º.....

§ 9º A importação de veículos e autopeças por pessoas físicas ou jurídicas poderá ser realizada direta ou indiretamente, por intermédio de uma pessoa jurídica importadora por sua conta e ordem ou por encomenda, **aplicado equivalente tratamento tributário.**”

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei (PL) nº 914, de 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 apresentação do Projeto de Lei 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 nº 13.755, de 2018, expressamente autorizava, em seu art. 21, a importação indireta nas operações do setor automotivo.

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.

O texto aprovado pela Câmara dos Deputado prevê a inclusão do §9º ao art. 2º e, com isso, resguarda o direito do importador de efetuar a aquisição de veículos e autopeças por conta e ordem ou por encomenda. Contudo, a inclusão da equivalência no tratamento tributário entre as operações se faz necessária para garantia da segurança jurídica no aproveitamento das políticas tributárias concedidas às empresas do setor automotivo que importam indiretamente suas mercadorias.

A respeito, destaca-se a política de cotas de importação para veículos elétricos e eletrificados, que atualmente apresenta restrições à importação por encomenda. Acredita-se que a redação proposta permitirá que empresas beneficiárias desta política possam usufruir das cotas que possuem direito ainda



que façam a importação por conta e ordem ou por encomenda, como assim o realizaram nos programas InovarAuto e Rota 2030.

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, além de veículos, mas de autopeças intermediadas por terceiros, sem prejuízo das responsabilidades exigidas à empresa habilitada, resguardado o tratamento legal e tributário aplicável a essa operação, sem que se promova quaisquer gastos tributários ou renúncias adicionais.

Diante do exposto e pela relevância da matéria, conto com o apoio dos nobres Pares para a 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 das sessões, 4 de junho de 2024.

Senador Marcos do Val
(PODEMOS - ES)

