



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 Fabiano Contarato (PT/ES)	019
Senador Izalci Lucas (PL/DF)	028
Senadora Soraya Thronicke (PODEMOS/MS)	029
Senador Irajá (PSD/TO)	030
Senador Eduardo Girão (NOVO/CE)	031
Senador Flávio Bolsonaro (PL/RJ)	032

TOTAL DE EMENDAS: 6



[Página da matéria](#)



CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador Fabiano Contarato

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 pessoa jurídica habilitada, garantido igual tratamento legal e tributário, poderá ser realizada, direta ou indiretamente, por intermédio de uma pessoa jurídica importadora por sua conta e ordem ou por encomenda, **aplicando-se 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 Fabiano Contarato
(PT - ES)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete do Senador IZALCI LUCAS

EMENDA Nº
(ao PL 914/2024)

Dê-se nova redação, na forma que se segue:

Art. 1º A alínea “a” do inciso I, § 4º do artigo 13, do Projeto de Lei N.º 914/2024, passará a ter a seguinte nova redação:

Art. 13.....

§4º.....

I.....

a) realocização de unidades industriais, linhas de produção ou células de produção, conforme procedimentos de importação de bens usados, exclusivamente para a produção de produtos e componentes diretamente relacionados com tecnologias de propulsão e eletrônica embarcada, incluídos equipamentos e aparelhos necessários para controle da qualidade desse processo fabril e para realização de pesquisa e desenvolvimento dessa família de produtos e componentes;

Art. 2º Acrescenta-se ao Art. 13, §4º do Projeto de Lei N.º 914/2024, o inciso IV, com a seguinte redação:



Art. 13.....

§4º.....

I –

a).....

b).....

II –

III –

IV – a importação de bens usados a que se refere alínea “a)” do inciso I do §4º, far-se-á segundo procedimentos previstos na legislação competente, ficando o investidor:

a) obrigado a firmar compromisso de adquirir máquinas e equipamentos nacionais, novos, em valor correspondente à somatória dos bens importados com similares produzidos no País;

Art. 3º O inciso I do art. 20 do Projeto de Lei nº 914/2024, passará a ter a seguinte nova redação:

Art. 20.....

I – Imposto de Importação incidente na importação de unidades industriais, linhas de produção ou células de produção, conforme procedimentos de importação de bens usados, exclusivamente para a produção de produtos e componentes diretamente relacionados com tecnologias de propulsão e eletrônica embarcada, incluídos equipamentos e aparelhos necessários para controle da qualidade desse processo fabril e para realização de pesquisa e desenvolvimento dessa família de produtos e componentes, nos termos da legislação em vigor; e



II –.....

Parágrafo Único.....

JUSTIFICAÇÃO

O Programa MOVER estabelece um conjunto de incentivos à realização de atividades de pesquisa e desenvolvimento tecnológico para as indústrias de mobilidade e logística, no âmbito do programa maior, o da Nova Indústria Brasil, concebida para reverter o processo de desindustrialização que está levando o nosso país de volta ao destino pouco promissor de produtor e exportador de commodities, sepultando o sonho de se tornar uma nação desenvolvida e socialmente justa.

O MOVER adota até mesmo a alternativa de certa forma temerária de permitir a importação de unidades industriais, linhas de produção e células de produção, usadas, com o objetivo de abreviar o tempo para que a indústria de mobilidade brasileira possa alcançar níveis internacionais de competitividade, porém vai à contramão do princípio do progresso tecnológico previsto no programa.

Essa visão tida como pragmática, não pode ser implementada à custa de sacrifícios de outros setores igualmente estratégicos e imprescindíveis para o desenvolvimento de uma Nova Indústria com níveis de produtividade e de competitividade próximos aos dos países tidos como economicamente desenvolvidos.

Por essa razão, a importação de bens usados necessita ser aplicada de forma austera e disciplinada, em primeiro lugar, para que os incentivos estabelecidos no Programa sejam utilizados de forma eficaz e, em segundo lugar, para que os benefícios dos incentivos não afetem negativamente o status nem o desenvolvimento de outros setores industriais.

O objetivo das alterações ora propostas não é colocar entraves ao processo de modernização tecnológica da indústria brasileira de mobilidade e logística, mas sim dar foco naquilo que é o objetivo estratégico, que é a realocação das linhas de powertrains desativadas pela mudança de tecnologia



nos países desenvolvidos, de motores de combustão para elétricos, aproveitando essa tecnologia de powertrain para o que melhor pode ser aplicado no Brasil, o desenvolvimento de carros híbridos a etanol, permitindo que a indústria de bens de capital (máquinas e equipamentos) possa contribuir para o êxito do MOVER.

O objetivo do estabelecimento da idade máxima dessas unidades fabris usadas, constitui regra mais do que necessária, para que o programa MOVER não sirva de brecha para usar o Brasil como destino de descarte de fábricas defasadas tecnologicamente.

Diante do exposto, sugerimos acolhimento da presente emenda.

Sala das sessões, de de .

Senador Izalci Lucas
(PL - DF)





CONGRESSO NACIONAL
Gabinete da Senadora Soraya Thronicke

EMENDA Nº
(ao PL 914/2024)

Altera o Art. 52, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 52: Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação e produzirá efeitos:

I – em 1º de abril de 2024, quanto aos arts. 9o a 11;

II – em 1º de janeiro de 2025, quanto aos arts. 50 e inciso II do Art. 51; e

III – na data de sua publicação, quanto aos demais”

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de aumento da carga tributária para remessas internacionais resultará na maior taxa tributária do mundo para esse tipo de produto. Diante dessa realidade, é crucial considerar um período de adaptação para os consumidores mais pobres que serão os mais impactados pela medida.

Sala das sessões, 4 de junho de 2024.

Senadora Soraya Thronicke
(PODEMOS - MS)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº
(ao PL 914/2024)

Acrescente-se o art. 26-A ao Projeto de Lei nº 914, de 2024:

“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 2025, 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 imobilizados e em pesquisa e desenvolvimento, 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 o *caput* implicará na exigência do imposto de importação, acrescido dos respectivos encargos legais, a partir do vencimento original, sem prejuízo de outras sanções administrativas”. (NR)



JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa introduzir a suspensão de imposto de importação aplicado aos veículos sustentáveis, como medida de transição fundamental para viabilizar a instalação de unidades produtivas no Brasil, impulsionando o desenvolvimento local, a empregabilidade e a diversificação da economia em regiões menos desenvolvidas, além do progresso da infraestrutura logística desse setor como um todo no país.

A medida permite, ainda, a formação e o fortalecimento do mercado consumidor desse novo setor, no ínterim dos investimentos robustos que devem ser feitos pelas novas indústrias automotivas de veículos sustentáveis que aqui pretendem se instalar e investir.

Como se sabe, referidos custos são bastante significativos, incluindo despesas com aquisição de terreno, construção civil, instalações, desenvolvimento de tecnologia, aquisição de mobiliário, contratação de mão de obra e despesas diversas de implantação e disponibilidade de capital de giro. Além disso, há dispêndios importantes com licenciamentos, impostos e outros trâmites burocráticos necessários para operar no país.

Recentemente, foi publicado que montadoras como Stellantis, Volkswagen, Toyota, GWM, General Motors, Hyundai, Renault, BYD, Caoa Chery, Nissan e BMW investirão, no Brasil, quase R\$ 100 bilhões com foco em elétricos e híbridos nos próximos anos^[1]. Em complemento, a quantidade de veículos elétricos vendidos cresce vertiginosamente no país, o que demonstra a força deste mercado e seu potencial de crescimento consistente.





EM ACELERAÇÃO

As vendas de veículos elétricos e híbridos no Brasil (em unidades)



Fonte: ABVE



Assinado eletronicamente, por Sen. Irajá

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7961514189>

[1] <https://epbr.com.br/montadoras-investirao-quase-r-100-bilhoes-com-foco-em-eletricos-e-hibridos-veja-a-lista/>

No entanto, é importante que o Estado incentive a realização desses investimentos, para que, de fato, eles ocorram ou até aumentem, em especial, com a instalação de unidades fabris no país. De fato, só há viabilidade financeira para a construção de novas fábricas, se houver um volume de vendas estabelecido, notadamente se considerada a necessidade de abertura e manutenção de concessionárias.

A isenção temporária que se pleiteia por meio dessa emenda, permite que a importação de veículos sustentáveis se dê em paridade de competição com o mercado de automóveis movidos a combustíveis fósseis e a etanol, ao passo em que viabiliza economicamente a implantação das unidades fabris daqueles.

Estimativas financeiras dessas empresas demonstram que, mesmo considerando desonerações tributárias, as projeções de receita bruta decorrentes da produção e comercialização de veículos automotores promoverá um incremento considerável de arrecadação que beneficia, diretamente, os estados nos quais localizar-se-ão as novas fábricas. Por consequência, ocorrerá, também, a arrecadação indireta por parte da União.

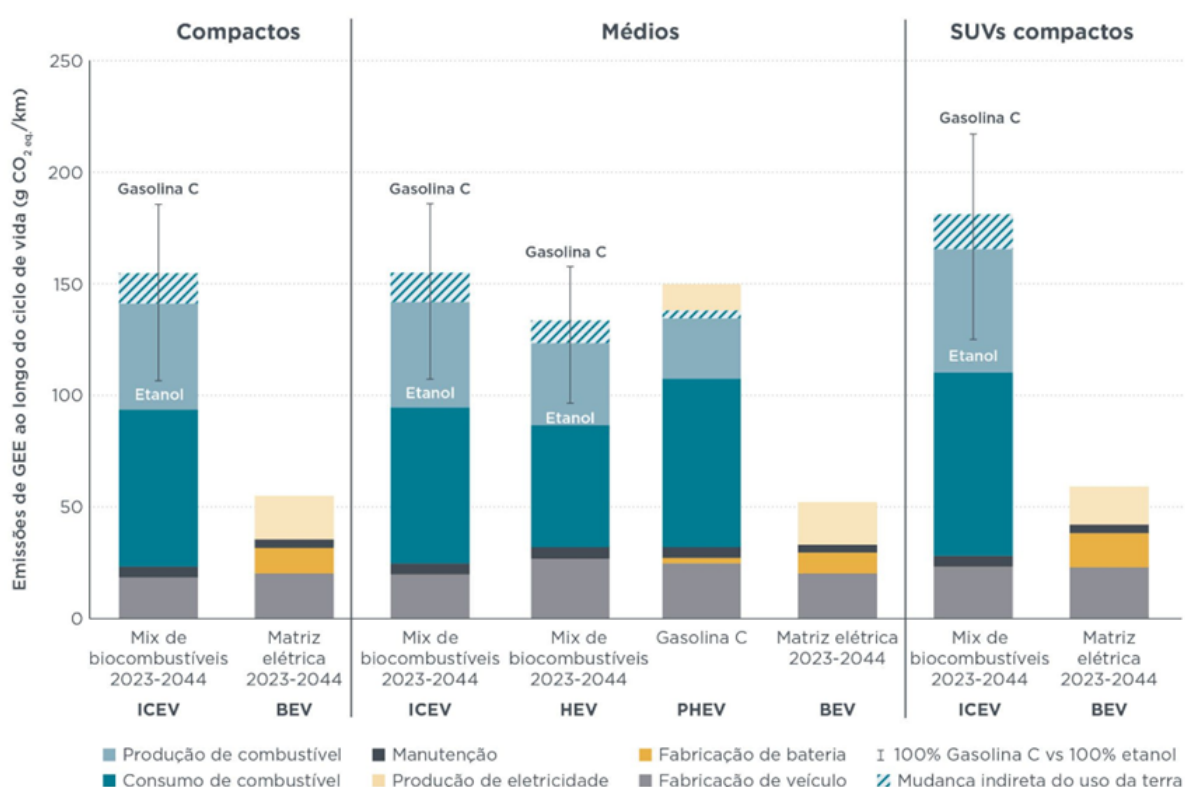
É importante salientar que esses veículos apresentam emissões significativamente menores de CO₂ e outros poluentes em comparação com veículos movidos exclusivamente a combustíveis fósseis. Os países europeus, por exemplo, por meio do Regulamento (UE) 2023/851 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de abril de 2023, editaram o Regulamento (UE) 2019/631 para promover a descarbonização de toda a sua frota até 2035, estimulando o comércio de eletrificados[1].

Estudo elaborado pelo Conselho Internacional de Transporte Limpo (ICCT), publicado em outubro de 2023, avaliou quais tipos de motores permitem a maior redução das emissões de GEE de carros de passageiros. Foram comparados veículos com motor de combustão interna flex (ICEVs) e veículos elétricos a bateria (BEVs) usando veículos novos médios nas categorias compacta, média e SUV compacto.



[1] Fonte: https://climate.ec.europa.eu/news-your-voice/news/5-things-you-should-know-about-electric-cars-2024-05-14_en

Na ocasião, concluiu-se que, considerada a matriz elétrica brasileira, os BEVs emitem cerca de um terço das emissões do ciclo de vida dos ICEVs flex e os modelos futuros podem se aproximar de emissões zero. A ver, ilustração a seguir:



Os dados demonstram que o carro movido a propulsão elétrica emite menos gás carbônico, sendo o mais eficiente para o processo de descarbonização da matriz energética.

Desse modo, estimular a importação e, por consequência, o consumo de veículos híbridos ou elétricos no Brasil – notadamente com vistas a estimular a instalação de parques fabris automotivos aqui – é de suma importância. Assim,



Assinado eletronicamente, por Sen. Irajá

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7961514189>

o país alinha-se com as tendências globais de mobilidade e com os compromissos do Brasil sob o Acordo de Paris, impulsiona a indústria nacional e movimentando o mercado de trabalho brasileiros.

Em suma, a emenda proposta, apresenta-se como uma medida essencial para promover a sustentabilidade ambiental, a segurança viária, a inovação tecnológica, o fortalecimento da indústria e do mercado de trabalho 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, 5 de junho de 2024.

Senador Irajá
(PSD - TO)





EMENDA Nº de 2024 - PLEN
(PL 914, DE 2024)

Altere-se o Art. 50 do Projeto de Lei nº 914, de 2024, passando a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 50. O Decreto-Lei nº 1.804, de 3 de setembro de 1980, passa a vigorar com a seguinte redação:

‘Art. 2º.....

I -

II - O regime disposto no artigo 1º deverá dispor sobre a isenção do imposto de importação dos bens contidos em remessas de valor até cem dólares norte-americanos, ou o equivalente em outras moedas. Esta isenção deve ser estendida às aquisições realizadas por pessoas físicas no Brasil junto a empresas situadas no território nacional, relativamente aos tributos federais incidentes, respeitando-se o limite de valor determinado neste inciso.’ (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 Projeto 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.





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador EDUARDO GIRÃO

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 texto proposto pelo projeto, 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,

Senador EDUARDO GIRÃO
Novo/CE





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº
(ao PL 914/2024)

Art. 1º Inclua-se os seguintes § 2º-B e § 2º-C 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 de produtos fabricados em território brasileiro realizadas por pessoas físicas em estabelecimentos nacionais, desde que as mercadorias não ultrapassem o valor de 50 dólares norte-americanos convertidos em moeda nacional pela cotação da data da aquisição dos produtos, e a alíquota total do imposto previsto no inciso IV do art. 153, das contribuições sociais previstas nos incisos I, b, e V do art. 195, e da contribuição a que se refere o § 12 do art. 239, da Constituição Federal, incidentes sobre essas operações, não poderá exceder 20% (vinte por cento).

§ 2º-C. O disposto no parágrafo anterior não se aplica aos destinatários de benefícios fiscais de isenção e alíquotas especiais, prevalecendo o estabelecido na legislação específica.

..... (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, 5 de junho de 2024.

Senador Flávio Bolsonaro
(PL - RJ)

Senador Rogerio Marinho
(PL - RN)

