

PARECER Nº , DE 2024

De PLENÁRIO, sobre o Projeto de Lei nº 914, de 2024, do Poder Executivo, 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.*

Relator: Senador **RODRIGO CUNHA**

I – RELATÓRIO

O Presidente da República, com base nos poderes a ele conferidos pelos arts. 61, *caput*, e 64, § 1º, da Constituição Federal, apresentou, em 21 de março de 2024, o PL nº 914, de 2024, que “institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – Programa Mover”. Acompanha o PL mensagem (MSC nº 84, de 2024) que solicita urgência constitucional para a matéria.

Em sua versão aprovada na Câmara dos Deputados, o PL nº 914, de 2024, é composto de 52 artigos e 9 capítulos, cujo conteúdo passamos a resumir.

O programa Mover contempla medidas no sentido de: impor requisitos para a comercialização e importação de veículos novos no Brasil; instituir regime de incentivos às atividades de pesquisa e desenvolvimento (P&D) pela indústria automotiva; dispor sobre o regime de importação de autopeças produzidas externamente ao Brasil e à Argentina; criar o Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT); e estabelecer índices de conteúdo local de bens e serviços.

O Capítulo I é composto somente do art. 1º, em que são detalhados os objetivos do PL; são eles o de instituir o mencionado programa Mover e o de estabelecer a política de conteúdo local para as atividades de exploração e



produção de petróleo, gás natural e outros hidrocarbonetos fluidos, aplicável ao regime de concessão e ao regime de partilha de produção.

Nesse Capítulo, são apresentadas as diretrizes do Programa, entre as quais se destacam as de melhoria da eficiência energética, desempenho estrutural e ampliação das tecnologias assistivas à direção dos veículos; aumento dos investimentos em P&D; estímulo à inovação tecnológica e à produtividade no setor automotivo nacional; promoção do uso de biocombustíveis e de outros combustíveis de baixo teor de carbono, formas alternativas de propulsão e “valorização da matriz energética brasileira”; garantia da capacitação técnica e da qualificação profissional no setor de mobilidade e logística; garantia da expansão ou da manutenção do emprego no setor de mobilidade e logística; maior inserção da indústria automotiva nacional nas cadeias globais de valor; e promoção do uso de sistemas produtivos mais eficientes, com vistas ao alcance da neutralidade de emissões de carbono.

O Capítulo II é composto por sete artigos (2º ao 8º), e trata “dos requisitos obrigatórios para a comercialização e para a importação de veículos novos no País”, que incluem a eficiência energética do veículo e seu desempenho em termos globais de emissão de dióxido de carbono (CO₂), a reciclabilidade veicular, a “rotulagem veicular integrada”, o desempenho estrutural e as tecnologias assistivas à direção.

Na prática, o PL visa a criar um sistema no qual as empresas que queiram comercializar veículos novos no País são compelidas a se cadastrar perante o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) e celebrar ato de registro dos compromissos de cumprimento dos requisitos obrigatórios. Para isso, devem comprovar que efetivamente detêm os direitos sobre as marcas comercializadas e apresentar as informações do desempenho de suas fábricas e modelos de veículos no que concerne ao nível de emissão de carbono na atmosfera. As empresas que não dispuserem do ato de registro de compromissos sofrerão multa compensatória de 20% da receita apurada com a venda dos veículos.

Além disso, o PL cria multas compensatórias para o não cumprimento das metas de eficiência energética e de emissões veiculares e para o não cumprimento das metas de desempenho estrutural e de tecnologias assistivas à direção dos veículos comercializados. A soma dessas multas está sujeita a um teto global de 20% da receita auferida com a venda dos veículos não-conformes.



O Capítulo III trata “da tributação e dos veículos sustentáveis” e contém os arts. 9º a 11. Em suma, o PL estabelece novos critérios para a definição de alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) sobre os veículos automotores novos classificados nos códigos 87.01 a 87.05 da TIPI.

Até o momento da edição da Medida Provisória nº 1.205, de 2023, as alíquotas de IPI desses tipos de veículos variavam basicamente de acordo com o tipo, porte, uso, cilindrada do motor, e com o combustível utilizado. Entretanto, a partir da entrada em vigor da nova sistemática (1º de abril de 2024), a alíquota passou a variar em função de uma “metodologia de bônus e malus”, de acordo com o grau de externalidades causadas pelos veículos. Assim, para além do desempenho do modelo de veículo em relação aos critérios elencados no Capítulo II, são também sopesadas fonte de energia e tecnologia de propulsão, potência, pegada de carbono, além de outros requisitos a critério do Poder Executivo, observadas as diretrizes do Programa Mover.

A partir de 2027, as externalidades negativas dos veículos – que não poderão ser quantificadas em valor superior a 25% da receita decorrente da venda dos veículos – poderão ser compensadas por meio do investimento em projetos de P&D para o setor automotivo.

Por último, no Capítulo III, o PL faculta às empresas habilitadas o registro de uma versão sustentável de cada marca e modelo, à qual seria aplicável alíquota específica de IPI, a depender de suas emissões de CO₂ do poço à roda, da reciclabilidade veicular, da eventual fabricação nacional e de sua categoria.

O Capítulo IV (“Da Tributação para veículos de propulsão humana”) é novo em relação ao texto original, e é composto pelos arts. 12 a 17. O objetivo deste capítulo é estabelecer um regime especial de incentivo à mobilidade verde para bicicletas, visando a redução do IPI conforme o que denomina “cumprimento do Processo Produtivo Básico” (PPB). A redução é específica para cada uma das tecnologias descritas: para bicicletas com câmbio é definida uma redução progressiva no IPI até 100% do valor do IPI; para aquelas sem câmbio é permitida uma redução de 100% no IPI; e para bicicletas elétricas uma redução de 70%, todas de acordo com a execução das etapas específicas do PPB. Esse capítulo prevê ainda que o Programa Mover incentivará a pesquisa e inovação relacionadas à produção de bicicletas com processos industriais nacionais.



O Capítulo V (“Do regime de incentivos à realização de atividades de pesquisa e desenvolvimento e de produção tecnológica”) é composto pelos arts. 18 a 31, divididos em cinco seções. O objetivo deste capítulo, grosso modo, é o de permitir a obtenção de créditos financeiros da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) por parte de empresas habilitadas, caso invistam em programas de P&D no setor automotivo nacional, e fabriquem, ou venham a fabricar, produtos automotivos no País, ou que invistam em instalações para sua reciclagem.

Às empresas habilitadas na forma do parágrafo anterior serão concedidos créditos financeiros a serem distribuídos em sistemática definida nesse Capítulo IV, com os limites globais anuais de dispêndio R\$ 3,5 bilhões em 2024, R\$ 3,8 bilhões em 2025, R\$ 3,9 bilhões em 2026, R\$ 4,0 bilhões em 2027, e de R\$ 4,1 bilhões em 2028.

Os créditos serão fruídos em função de investimentos em P&D e em produção tecnológica realizados no País, além de atividades de fabricação nacional e de integração dos serviços de P&D nacionais com integração às cadeias globais de valor do setor.

Ainda no Capítulo V, são definidas as formas de acompanhamento das medidas propostas e as sanções previstas em caso de descumprimento de requisitos, compromissos, condições e obrigações assumidas pelas empresas habilitadas no regime de que dispõe o Capítulo.

O Capítulo VI trata do regime a ser aplicado às autopeças não produzidas no Brasil e Argentina, e é composto pelos arts. 32 a 34. Basicamente, as peças importadas que não tenham similar nacional ou argentino estarão sujeitas a uma alíquota de 2% de seu valor aduaneiro, em substituição ao recolhimento normal do Imposto de Importação do bem. A habilitação no denominado Regime de Autopeças Não Produzidas fica condicionada à realização de investimentos em projetos de P&D no setor automotivo no País, no valor equivalente aos 2%, na forma descrita no art. 33. Às empresas que não conseguirem comprovar a devida aplicação da mencionada alíquota nos projetos de P&D serão aplicadas multas e sanções na forma do art. 34.

O Capítulo VII, que contém o arts. 35 e 36, trata das regras específicas do Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT), criado para “captar recursos de políticas industriais para apoiar programas e projetos de desenvolvimento industrial, científico e tecnológico”.



De natureza privada e gerido pelo BNDES, com supervisão do MDIC, seus recursos decorrerão principalmente da obrigação de 2% do valor da importação das autopeças não provenientes da Argentina (de que trata o art. 33), e dos aportes obrigatórios por parte das empresas que aderirem ao “regime de incentivos à realização de atividades de pesquisa e desenvolvimento e de produção tecnológica para as indústrias de mobilidade e logística” (de que trata o capítulo V).

Ademais, as empresas que possuem obrigações de investimento em pesquisa, desenvolvimento tecnológico e inovação decorrentes de outorgas ou de delegações firmadas por agências reguladoras ficam autorizadas a cumprir seus compromissos por meio de destinação dos correspondentes recursos ao FNDIT.

O Capítulo VIII, que contém os arts. 37 a 48, trata das regras para o estabelecimento de política de conteúdo local de bem e serviços. Ademais, o PL indica que será dada preferência à contratação de fornecedores brasileiros sempre que suas ofertas apresentarem condições de preço, prazo e qualidade mais favoráveis ou equivalentes às de fornecedores não brasileiros. Ainda, o descumprimento dos índices mínimos de conteúdo local sujeitará o concessionário e o signatário do contrato de partilha de produção a multa.

Por fim, o Capítulo IX contém os arts. 49 a 52, e trata das disposições finais: determina vigência máxima de cinco anos para os benefícios fiscais concedidos nos arts. 21 a 26; altera o art. 1º do Decreto-Lei nº 1.804, de 3 de setembro de 1980 (que disciplina a tributação sobre as remessas postais internacionais); revoga os arts. 1 a 29 (que conformam a essência) da Lei nº 13.755, de 2018 (Lei de criação do “Rota 2030”), e o inciso II do art. 2º do Decreto-Lei nº 1.804, de 3 de setembro de 1980. Por último, determina produção de efeitos faseada para as disposições do PL: em 1º de abril de 2024, para os arts. 9º a 11; e na data de sua publicação, quanto aos demais dispositivos.

Como justificativa para a apresentação do PL, o Poder Executivo argumentou que o “Rota 2030” se encerrou em 31 de outubro de 2023, e que havia urgência na edição de um novo marco legal de incentivos para o setor, o que se deu primeiro por meio de Medida Provisória, a qual foi combinada com um PL com urgência constitucional, “devido ao longo prazo inerente ao processo regular” de tramitação de matérias no Congresso, e que a “ausência de uma política em vigor pode[ria] acarretar em diversos riscos para a indústria automotiva nacional, como a indefinição quanto a novos investimentos na



modernização das linhas de produção e em pesquisa e desenvolvimento, a ausência de regramentos claros de mercado relacionados a metas globais de eficiência energética e desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção, aumentando o distanciamento tecnológico e competitivo com os principais mercados globais e restringindo no País a expansão de novos postos de trabalhos qualificados na indústria automotiva”.

O Executivo assinalou também que já foram anunciados investimentos superiores a R\$ 85 bilhões por parte dos beneficiários do Programa Mover e destaca a insegurança jurídica que seria causada por uma possível descontinuidade do Programa, em caso de não aprovação do PL.

Quanto às emendas, foram apresentadas seis, cuja síntese se encontra na tabela abaixo:

Nº	Autor	Síntese da Emenda
1	Efraim Filho	Suprime o inciso IV, do § 3º, do art. 9º do PL (que inclui a emissão de óxidos de nitrogênio (NOx) e de particulados como critério para a definição do IPI dos veículos).
2	Rogério Marinho	Suprime os artigos 37 a 48 do PL (regras para conteúdo local obrigatório na exploração e produção de combustíveis como petróleo e gás).
3	Mecias de Jesus	Suprime os art. 50 e o inciso II do art. 51 do PL (tributação de remessas postais até US\$ 50).
4	Mecias de Jesus	Suprime o inciso II do art. 51 do PL, e dá nova redação ao proposto §2º-A do art. 1º do Decreto-Lei nº 1.804, de 1980, para prever regime de tributação simplificada de remessas postais na faixa de US\$ 100,01 até US\$ 3.000,00, com alíquota de 30% e parcela a deduzir de US\$ 30,00.
5	Otto Alencar	Altera o art. 28 do PL para prever a inclusão do Ministério das Minas e Energia no Grupo de Acompanhamento do Programa Mover.



6	Otto Alencar	Idêntica à emenda nº 2.
7	Eduardo Girão	Inclui dispositivo para proibir 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 em multa de 50% do valor do faturamento do exercício anterior.
8	Eduardo Braga	Suprime os arts. 12 ao 17 do PL (Da tributação para veículos de propulsão humana).
9	Eduardo Braga	Idêntica à emenda nº 1.
10	Margareth Buzetti	Altera o art. da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, para reduzir a zero as alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins incidentes sobre o setor de reforma de pneumáticos usados.
11	Stynverson Valentim	Confere nova redação ao proposto no § 2º-A do art. 1º do Decreto-Lei nº 1.804, de 1980, para prever regime de tributação simplificada de remessas postais na faixa de US\$ 100,01 até US\$ 3.000,00, com alíquota de 60% e parcela a deduzir de US\$ 20,00. Até US\$ 100,00 a alíquota será de 20%.
12	Carlos Portinho	Altera o inciso V e inclui os incisos VI e VII ao §5º do art. 2º para incluir a indústria brasileira de pneus no Projeto de Lei nº 914/2024.
13	Eduardo Girão	Inclui no texto Programa de Combate à Comercialização de Medicamentos Abortivos e à Propaganda e à Apologia ao Aborto na Internet.
14	Marcos Pontes	Altera o Projeto 914/2024 para garantir fomento à cadeia produtiva de motocicletas e bicicletas elétricas.



15	Eduardo Girão	Altera o texto para viabilizar a isonomia de tratamento por meio da redução de tributos incidentes sobre as vendas realizadas no Brasil,
16	Magno Malta	Altera a redação do § 9º do art. 2º do PL 914, de 2024, para garantir que o setor não seja surpreendido com alterações no sistema vigente por intermédio de norma infralegal.
17	Flávio Bolsonaro	Semelhante à Emenda ° 15

II – ANÁLISE

Não há vícios constitucionais de ordem formal no PL nº 914, de 2024, com exceção do capítulo que trata da tributação dos veículos de propulsão humana (arts. 12 a 17), conforme será examinado na sequência.

O PL aborda os seguintes temas: trânsito e transporte, que, conforme o art. 22, inciso XI, é de competência privativa da União; direito tributário, que, conforme o art. 24, inciso I, é de competência concorrente dos entes federativos; e pesquisa, desenvolvimento e inovação, também de competência concorrente (art. 24, inciso IX). Os tributos utilizados como instrumentos pelo Programa – o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) e a Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) – são atribuídos constitucionalmente à União, não havendo invasão à competência dos demais entes. Em igual sentido, o Imposto sobre a Importação em relação às remessas postais internacionais e a isenção do IPI para as bicicletas também são de competência federal.

Tampouco enxergamos obstáculos sob o ponto de vista da constitucionalidade material. O disposto no PL, ao estimular o desenvolvimento tecnológico e a competitividade global da indústria automotiva e ao buscar seu alinhamento com uma economia de baixo carbono, está em consonância com a determinação constitucional de se promover e incentivar o desenvolvimento científico, a pesquisa, a capacitação científica e tecnológica e a inovação (art. 218) e com a defesa do meio ambiente, um dos princípios basilares da ordem econômica nacional (art. 170, inciso VI) e do



sistema tributário nacional (art. 145, § 3º), desde a promulgação da Emenda Constitucional (EC) nº 132, de 20 de dezembro de 2023 (“Reforma tributária do consumo”).

Entretanto, no que se refere aos arts. 12 a 17, não previstos no texto original do PL, não há previsão do impacto orçamentário, o que viola o Novo Regime Fiscal (art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias - ADCT).

Proposições que geram a renúncia de receitas devem estar acompanhadas de estimativa do impacto na arrecadação do exercício em que entrarem em vigor e nos dois exercícios subsequentes. Também devem atender a pelo menos uma das seguintes condições: (i) demonstração pelo proponente de que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária anual (LOA); (ii) estar acompanhada de medidas de compensação, por meio de aumento de receita.

Além da não conformidade com o Novo Regime Fiscal, há que se destacar que os efeitos negativos da redução do IPI serão sentidos mais especialmente pelo Estado do Amazonas, pois a Zona Franca de Manaus é responsável por parcela significativa da produção nacional de bicicletas. Com a redução do IPI, haverá perda da vantagem competitiva das indústrias que se estabeleceram na ZFM. Acatamos, assim, a Emenda nº 8 – PLEN.

Quanto ao mérito do PL, o programa Mover busca apoiar o desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração do Brasil nas cadeias globais de valor e o alinhamento a uma economia de baixo carbono, seguindo os objetivos de neoindustrialização traçados pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Industrial. Para isso, busca instituir requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos novos produzidos no País, criar um regime de incentivos à realização de atividades de P&D e de regime de autopeças não produzidas e criar o FNDIT (Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico).

O desenho do programa buscou conciliar mecanismos regulatórios com instrumentos econômicos (incentivos fiscais e linhas de crédito de apoio a projetos), no intuito de atingir os resultados esperados, com o melhor custo-benefício.

De fato, ante os efeitos das emissões de gases de efeito estufa (GEE), é necessário um esforço para reduzi-las em um amplo espectro de suas



fontes geradoras, nas quais o transporte se destaca. Em outras palavras, é necessário estimular o uso de veículos sustentáveis, movidos a etanol ou elétricos, capazes de emitir menos poluição. Assim, o PL define que o automóvel ou veículo comercial leve deverá atender a critérios de sustentabilidade ambiental, social e econômica, em especial quanto à emissão de dióxido de carbono (eficiência energético-ambiental), considerado o ciclo do poço à roda, e a reciclabilidade veicular.

De fato, considerando-se que o meio ambiente ecologicamente equilibrado é reconhecido pela Carta Magna, no art. 225, como um direito fundamental, o PL, ao promover o uso de biocombustíveis e de outros combustíveis de baixo teor de carbono e “valorização da matriz energética brasileira”, está alinhado aos princípios constitucionais.

Ademais, destaca-se também que o tema tratado no PL é importante para os compromissos assumidos pelo Brasil no âmbito do Acordo de Paris, adotado em dezembro de 2015 pelos países signatários da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima, durante a 21ª Conferência das Partes (COP21).

Ainda, é possível inferir que o projeto se alinha a vários Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, das Nações Unidas, particularmente aqueles relacionados à energia sustentável, inovação, infraestrutura e ação climática.

Cada um desses Objetivos está interligado, e o progresso em um pode influenciar positivamente os outros. O Programa Mover, ao focar na transição para uma economia de energia mais sustentável, tem o potencial de contribuir significativamente para o avanço de vários deles.

Para além da questão ambiental, que é sem dúvida muito importante, a indústria automotiva brasileira enfrenta um cenário de intensas mudanças e reconfigurações das cadeias globais de valor do setor. E esse é aspecto essencial para sua sustentabilidade no longo prazo, uma vez que a estagnação industrial dos anos 1980 e sua constante queda na participação do PIB nacional nos anos subsequentes pode ser creditada à incapacidade da inserção da nossa indústria no mercado mundial, particularmente em um contexto de intensificação da globalização a partir dos anos 1990.

Exemplos exitosos, como os do México e da Turquia, demonstram que a integração às cadeias globais de valor pode garantir a sustentabilidade da indústria automotiva brasileira a médio e longo prazo. E nesse contexto,



percebe-se uma clara evolução do Mover em relação a seus antecessores – o Rota 2030 e principalmente o Inovar-Auto –, com uma maior ênfase na importância da integração de nossa indústria nas cadeias globais de valor do setor automotivo, em vez da mera exigência de percentagem mínima de conteúdo local nos veículos.

Além disso, o PL adota práticas mais modernas de tributação de veículos, abandonando a diferenciação por meio da cilindrada dos motores e focando em parâmetros como sua emissão de GEE, como é feito em países mais desenvolvidos.

No que se refere aos índices de conteúdo local para bens e serviços do setor de exploração de combustíveis fósseis, destacamos que inserir detalhes de uma política de conteúdo local em lei pode diminuir a flexibilidade de o Poder Executivo ajustar os requisitos de conteúdo local ao cenário do momento da indústria do petróleo e de seus fornecedores locais. Ou seja, o cenário atual pode ser diferente de momento posterior, o que pode provocar incerteza nos investidores da indústria em tela.

Atualmente, o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) e a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) podem alterar a sistemática utilizada para definir e medir o conteúdo local dos contratos, como pode ser verificado por meio da Resolução do CNPE nº 11, de 20 de dezembro de 2023. Desse modo, se aprovados os arts. 37 a 48, qualquer necessidade de ajuste exigirá a alteração de uma Lei, o que tornará o processo menos dinâmico do que é hoje.

Importante destacar também que os arts. 37 a 48 apostam no desenvolvimento da cadeia de fornecedores da indústria do petróleo, um segmento que, com a transição energética, tende, em tese, a perder espaço.

Apoiamos, dessa forma, o conteúdo das Emenda nºs 2 e 6, dos Senadores Rogério Marinho e Otto Alencar, respectivamente, com o intuito de suprimir as referências ao tema da política de conteúdo local para as atividades de exploração e produção de petróleo, gás natural e outros hidrocarbonetos fluidos do PL nº 914, de 2024. Ademais, estamos apresentando emenda de redação com o intuito de também suprimir tal referência da ementa e do art. 1º do PL.

No concernente à tributação sobre as remessas postais internacionais, foi estabelecida a incidência da alíquota de 20% relativa ao



Imposto sobre a Importação de mercadorias de até 50 dólares norte-americanos. Acima deste valor e até 3 mil dólares norte-americanos, mantém-se a alíquota de 60%, mas com desconto de 20 dólares do tributo a pagar.

Além de o assunto não guardar relação com o Programa Mover, regulado originalmente pelo projeto de lei, entendemos que a tributação na forma sugerida vai na contramão dos regimes existentes em outros países. Apoiamos, dessa forma, o conteúdo da Emenda nº 3 – PLEN, do Senador Mecias de Jesus.

Por ser incompatível com essa supressão, rejeitamos as Emendas nºs 4 e 11 – PLEN, que propõem a tributação com alíquotas diferenciadas.

No tocante à retirada do inciso IV, do § 3º, do art. 9º do PL (emendas nºs 1 e 9), serão acatadas de forma a facilitar a aprovação do texto base do Mover, o qual já provê importantes avanços para o meio ambiente e a indústria automotiva nacional.

Por último, acreditamos serem meritorias as emendas nºs 12 e 16.

No tocante às exigências da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF), cabe notar que o PL veio acompanhado de demonstração de impacto financeiro e orçamentário, tendo previsto os seguintes valores globais para cada ano-calendário: R\$ 3,5 bilhões (2024), R\$ 3,8 bilhões (2025) e R\$ 3,90 bilhões (2026). Para o ano de 2024, o projeto de lei orçamentária (PLOA 2024) prevê renúncia tributária de R\$ 2,924 bilhões associada ao Programa Mover. O restante (R\$ 576 milhões) será compensado de duas formas: aumento de receita decorrente da elevação das alíquotas do Imposto sobre a Importação incidentes sobre os veículos eletrificados estabelecida pela Resolução Gecex nº 532/2023 (R\$ 396 milhões); e elevação das alíquotas do Imposto sobre a Importação em relação aos painéis fotovoltaicos, aprovado na reunião do Comitê-Executivo da Camex ocorrida em 12 de dezembro de 2023 (R\$ 180 milhões). Para 2025 e 2026, os valores estarão previstos em lei orçamentária.

Quanto à técnica legislativa, são necessárias ainda mais três emendas de redação ao PL como veio da Câmara. A primeira e a segunda delas são para reajustar a ementa e o art. 1º à retirada da política de conteúdo local do petróleo e gás do texto do PL. A terceira emenda é referente a art. 21, no qual falta um “milhar” nos valores a serem aportados ao programa em 2025: da



forma como o número está escrito, seriam apenas 3,8 milhões, e não 3,8 bilhões de reais.

Quanto ao mérito, apresentamos algumas emendas:

- Alteramos a redação do § 6º do art. 2º do PL 914/2024, de modo a retornar o texto originalmente encaminhado pelo Executivo. A redação aprovada na Câmara define o órgão com atribuição, diferentemente do projeto que, por boa técnica legislativa, cometia apenas ao Poder Executivo a definição do órgão incumbido. Assim, na redação proposta, o CNPE estabelecerá, para fins 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, conquanto não seja atribuído a ele, mas sim ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços a definição das metas de eficiência energética veicular, no que se refere ao requisito de emissão de dióxido de carbono ou seu equivalente em megajoule por quilômetro. A redação atribuída rompe com a organicidade, efetuando uma confusão de competência e atribuindo a órgão colegiado diverso o que pelo restante do texto é atribuído ao MDIC. Mas, como sabido, a definição de competências pode sofrer alterações, recomenda a boa técnica que a competência seja atribuída ao Poder Executivo e ele definirá por ato normativo próprio.
- A redação dada ao art. 4º pela Câmara dos Deputados mostra-se em desconformidade com outros dispositivos legais que versam sobre o tema e põe em risco toda a atividade de importação oficial do País. A norma aprovada, ainda, parece ofender o disposto no art. 170 da Constituição Federal, porque admite a exploração de atividade econômica em situação de favorecimento e ofensivo à livre concorrência. Desse modo, sugerimos o retorno à redação original do projeto do Executivo.
- Sugerimos a alteração dos § 9º e 10 do art. 35, para excluir dos rendimentos passíveis de isenção tributária os ganhos oriundos de aplicações financeiras de renda fixa ou variável, não permitidos por lei. Dessa forma, o texto alterado restringe a isenção tributária exclusivamente no ingresso de recursos das políticas públicas e no retorno das operações do fundo nas suas finalidades, isto é, nos eventuais ganhos líquidos em operações reembolsáveis a serem realizadas. Ressalta-se, ainda, que é esperado que o principal instrumento a ser



utilizado pelo FNDIT na execução dos recursos seja por meio de projetos de desenvolvimento tecnológico operados de forma não-reembolsável, na qual não existem ganhos líquidos.

- Para garantir segurança jurídica a todos os atos praticados durante a vigência da MP 1205/2023 e evitar questionamentos quanto à continuidade de sua validade e eficácia após o término da vigência da proposição, sugerimos a inclusão de regra de convalidação dos atos praticados durante a vigência da MP.

III – VOTO

Pelo exposto, o voto é pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e boa técnica legislativa do PL nº 914, de 2024, e, no mérito, por sua **APROVAÇÃO**, aprovadas também as Emendas nºs 1, 2, 3, 5, 6, 8, 9, 12 e 16, e com emendas que apresento, e rejeitadas as Emendas nºs 4, 7, 10, 11, 13, 14, 15 e 17:

EMENDA Nº - PLEN (REDAÇÃO)

Dê-se à ementa do PL nº 914, de 2024, a seguinte redação:

“Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação (Programa Mover)”.

EMENDA Nº - PLEN (REDAÇÃO)

Suprima-se o inciso V do art. 1º do Projeto de Lei nº 914, de 2024, e dê-se nova redação ao *caput* do art. 1º do Projeto de Lei nº 914, de 2024, nos seguintes termos:

“Art. 1º Esta Lei institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação (Programa Mover), com as seguintes medidas:”

EMENDA Nº - PLEN (REDAÇÃO)

Dê-se ao inciso II do § 2º do art. 21 do PL nº 914, de 2024, a seguinte redação:



“II – 2025: R\$ 3.800.000.000,00 (três bilhões e oitocentos milhões de reais);”.

EMENDA Nº - PLEN

Dê-se ao § 6º do art. 2º do PL nº 914, de 2024, a seguinte redação:

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

EMENDA Nº - PLEN

Dê-se ao art. 4º do PL nº 914, de 2024, a seguinte redação:

“Art. 4º Fica dispensada a emissão de ato de registro de compromissos para as importações de veículos realizadas por pessoa física.

§ 1º Na importação de veículo por pessoa física:

I - a pessoa física importadora deverá informar o importador autorizado da marca, quando houver, sobre a entrada do veículo no País, para fins de recall e de revisões do veículo, e apresentar o comprovante de ciência ao órgão de trânsito, juntamente com os demais documentos; e

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

§ 2º No ato de ciência de que trata o inciso I do § 1º, o importador autorizado da marca no País deverá informar, a partir de consultas junto ao fabricante, sobre eventual emplacamento anterior do veículo importado.

§ 3º A informação de emplacamento anterior do veículo importado implicará o recolhimento do veículo pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda, em razão da proibição de importação de



veículo usado e da vedação ao emplacamento do veículo antes da autorização do referido órgão.”

EMENDA Nº - PLEN

Dê-se aos § 9º e 10 do art. 35 do PL nº 914, de 2024, a seguinte redação:

“§ 9º Os recursos recebidos pelo FNDIT são isentos de Imposto de Renda das Pessoas Jurídicas e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido, inclusive no que se refere aos ganhos líquidos mensais das aplicações finalísticas realizadas.

§ 10º Ficam reduzidas a 0 (zero) as alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social incidentes sobre receitas e ganhos líquidos do FNDIT”.

EMENDA Nº - PLEN

Acrescente-se o art. 51 ao PL nº 914, de 2024, com a seguinte redação:

“Art. 51. Ficam convalidados os atos praticados com base na Medida Provisória nº 1.205, de 30 de dezembro de 2023”.

Sala das Sessões,

, Presidente

, Relator

