

## Sumário Executivo de Medida Provisória

**Medida Provisória nº 1.205, de 2023.**

**Publicação:** DOU de 31 de dezembro de 2023.

**Ementa:** Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – Programa MOVER.

### Resumo das Disposições

O Presidente da República, com base nos poderes a ele conferidos pelo art. 62 da Constituição Federal, publicou a Medida Provisória (MPV) nº 1.205, de 2023, que “institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – Programa MOVER”.

A MPV é composta de 32 artigos e sete capítulos, cujo conteúdo passamos a resumir.

O Capítulo I é composto somente do art. 1º da MPV, e detalha o objetivo da MPV, que é o de instituir o mencionado programa “Mover”, o qual 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 de “mobilidade e logística”<sup>1</sup>; dispor sobre o regime de importação de autopeças produzidas externamente ao Brasil e à Argentina; e criar o Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT).

Ainda no Capítulo I, são relacionadas as diretrizes do “Mover”, entre as quais destacam-se 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 produtividade no setor automotivo nacional,

---

<sup>1</sup> É importante deixar registrado o esclarecimento de que embora o texto da MPV cite textualmente a expressão “indústria de mobilidade e logística”, ao se analisar o restante do texto desse documento legal, fica claro que se trata da cadeia produtiva automotiva, isto é, montadoras, indústrias de autopeças e correlatas, e não aquela de prestação dos serviços propriamente ditos de mobilidade (transporte de pessoas) ou de logística (transporte de cargas).

promoção do uso de biocombustíveis e de outros combustíveis de baixo teor de carbono, formas alternativas de propulsão e “valorização da matriz energética brasileira”, e maior inserção da indústria automotiva nacional nas cadeias globais de valor.

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”, os quais incluem a eficiência energética do veículo e seu desempenho em termos globais de emissão de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), a reciclabilidade veicular, a “rotulagem veicular integrada”, e o desempenho estrutural e as tecnologias assistivas à direção.

Na prática, a MPV visa a criar uma sistemática na qual as empresas que queiram comercializar veículos novos<sup>2</sup> 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, a MPV 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

---

<sup>2</sup> Classificados nos códigos de 87.01 a 87.05 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados (TIPI). Ou seja, praticamente todas as modalidades mais comuns de veículos: tratores; veículos automóveis para transporte de dez pessoas ou mais, incluindo o motorista; automóveis de passageiros e outros veículos automóveis principalmente concebidos para transporte de pessoas, incluindo os veículos de uso misto (*station wagons*) e os automóveis de corrida; veículos automóveis para transporte de mercadorias; e veículos automóveis para usos especiais (por exemplo, autossocorros, caminhões-guindastes, veículos de combate a incêndio, caminhões-betoneiras, veículos para varrer, veículos para espalhar, veículos-oficinas, veículos radiológicos), exceto os concebidos principalmente para transporte de pessoas ou de mercadorias.



direção dos veículos comercializados. A soma dessas, contudo, 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 ao 11. Em suma, a MPV 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<sup>3</sup>.

Até o momento, 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, na nova sistemática proposta pela MPV, a alíquota variará em função de uma metodologia de “bônus e malus”, de acordo com as externalidades negativas ou positivas dos veículos. Assim, para além do desempenho do modelo de veículo em relação aos critérios elencados no Capítulo II<sup>4</sup>, serão 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, a MPV faculta às empresas habilitadas o registro de uma “versão sustentável” de cada marca e modelo, o qual é passível de “alíquota específica de IPI”, e que depende de suas emissões de CO<sub>2</sub> do poço à roda, da reciclabilidade veicular, da eventual fabricação nacional e de sua categoria.

<sup>3</sup> Vide nota de rodapé anterior.

<sup>4</sup> A eficiência energética do veículo e seu desempenho em termos globais de emissão de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), a reciclabilidade veicular, a “rotulagem veicular integrada”, e o desempenho estrutural e as tecnologias assistivas à direção.



O Capítulo IV (“Do regime de incentivos à realização de atividades de pesquisa e desenvolvimento e de produção tecnológica”) é composto pelos arts. 12 a 25, 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 limites globais anuais de dispêndio de:

- I – 2024 – R\$ 3,5 bilhões;
- II – 2025 – R\$ 3,8 bilhões;
- III – 2026 – R\$ 3,9 bilhões;
- IV – 2027 – R\$ 4,0 bilhões; e
- V – 2028 – R\$ 4,1 bilhões.

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

Por último no Capítulo IV 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 V trata do regime a ser aplicado às autopeças não produzidas no Brasil e Argentina, e é composto pelos arts. 26 a 28. Basicamente, às peças importadas que não tenham similar nacional ou argentino, será aplicada uma alíquota de 2% de seu valor aduaneiro, em contraposição 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. 27. 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. 28.

O Capítulo VI contém apenas o art. 29 e 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. 27), 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 art. 12).

Por fim, o Capítulo VII contém os arts. 30 a 32 e trata das disposições finais: determina vigência máxima de cinco anos para os benefícios fiscais concedidos nos arts. 15 a 20; revoga os arts. 1 a 29 (que conformam a essência) da Lei nº 13.755, de 2018 (Lei de criação do “Rota 2030”); e determina produção de efeitos faseada para as disposições da MPV: em 1º de fevereiro de 2024, para os arts. 12 a 21; em 1º de abril de 2024, para os arts. 9º a 11; e na data de sua publicação, quanto aos demais dispositivos.



Na Exposição de Motivos que acompanha a matéria, o Poder Executivo argumenta 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, por meio de Medida Provisória, “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.”.

No que tange aos aspectos orçamentário-financeiros, a Exposição de Motivos indica que a renúncia fiscal estimada é de R\$ 3,50 bilhões para 2024, R\$ 4,00 bilhões para 2025, e R\$ 4,25 bilhões para 2026. O projeto de lei orçamentária para 2024 (PLOA 2024) prevê renúncia tributária de R\$ 2,924 bilhões para o Programa “Mover”. Segundo o Poder Executivo, o montante restante (R\$ 576 milhões) será compensado por meio do aumento de receita decorrente da elevação das alíquotas do Imposto de Importação incidentes sobre os veículos eletrificados estabelecida pela Resolução Gecex nº 532/2023 (R\$ 396 milhões), e da elevação das alíquotas do Imposto de Importação sobre painéis fotovoltaicos, aprovado na reunião do Comitê-Executivo da Camex ocorrida em 12 de dezembro de 2023 (R\$ 180 milhões).

Brasília, 5 de janeiro de 2024.

**Túlio Augusto Castelo Branco Leal**  
*Consultor Legislativo*

