

Brasília, 30 de Dezembro de 2023

Senhor Presidente da República,

1. Submetemos a sua apreciação Projeto de Medida Provisória que institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER, e dá outras providências.
2. O Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER sucede o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística, que encerrou em 31 de outubro de 2023. O Programa MOVER foi elaborado em um contexto no qual o setor automotivo mundial sinaliza profundas transformações nos veículos, e na forma de usá-los, e produzi-los, se configurando ao mesmo tempo uma janela de oportunidades ou um risco para a base produtiva instalada no País.
3. Diante das tendências citadas, o Programa MOVER guarda como objetivo apoiar o desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, a descarbonização, o alinhamento a uma economia de baixo carbono no ecossistema produtivo e inovativo de automóveis, de caminhões e seus implementos rodoviários, de ônibus, de chassis com motor, de máquinas autopropulsadas, e de autopeças. A proposta é de um movimento de maior inserção global progressivo, possibilitando que ao final da vigência do programa o País esteja mais inserido e no estado das artes da produção global de veículos automotores.
4. O Programa também possui como pressupostos princípios de sustentabilidade ambiental, de progresso tecnológico e de cidadania. As políticas de estímulo à pesquisa e desenvolvimento (P&D) propostas visam dotar as empresas de instrumentos para que possam alcançar as metas estabelecidas, além de conferir condições de competitividade para as atividades do setor no País.
5. A importância das políticas de estímulo justifica-se pelo fato de que o desenvolvimento da indústria automotiva brasileira está atrelado às grandes montadoras globais, cujos centros de decisões estão em suas matrizes, fora do Brasil. Além disso, o investimento em desenvolvimento tecnológico e inovação é chave para a sobrevivência das companhias no mercado mundial e conferirá vantagem competitiva às empresas aqui estabelecidas.
6. Destarte, a proposta de Medida Provisória em tela visa solucionar as dificuldades estruturais enfrentadas pela indústria brasileira para a mobilidade, com destaque para: (i) a ociosidade da capacidade produtiva instalada, com a acentuada instabilidade econômica e política do País e a impraticabilidade do planejamento de longo prazo; (ii) as grandes transformações tecnológicas em curso e as demandas regulatórias globais que exigem altos investimentos em pesquisa e desenvolvimento; (iii) o risco de fragmentação da cadeia de fornecedores em um cenário de novas tecnologias, altos custos de produção, baixa produtividade e altos custos de transação ao longo de toda cadeia; (iv) a consolidação da produção em grandes polos e risco de isolamento tecnológico do País com saída de grandes montadoras; e (v) exportações brasileiras muito abaixo do potencial do País, com perda de espaços importantes na América Latina e na África, além da perda de participação

em mercados mais desenvolvidos.

7. Partindo de ampla discussão com a sociedade, envolvendo especialmente as entidades que integram o setor, a Estratégia Rota 2030 foi estruturada como política pública de longo prazo para quinze anos, divididos em três ciclos quinquenais. O Programa MOVER é o segundo ciclo dessa estratégia. Para cada ciclo é prevista a revisão da política e uma reorientação das metas e instrumentos. O Programa possui e explicita metas objetivas e mensuráveis e dota as empresas de instrumentos e estímulos para viabilizá-las. Trata-se de uma política que confere a previsibilidade necessária para que as empresas possam se adaptar e programar os seus investimentos.

8. O Programa MOVER tem como público-alvo as indústrias para a mobilidade, incluindo as montadoras e fabricantes de autopeças, desenvolvedores de novas tecnologias para a indústria de mobilidade e logística, e os trabalhadores do setor. Entretanto, seus resultados serão externados à toda sociedade, especialmente através do aumento da eficiência energética, da reciclabilidade de materiais, da segurança dos veículos comercializados no País e do aumento dos investimentos em pesquisa e desenvolvimento com geração de empregos altamente qualificados, proporcionando, entre outros: redução de externalidades negativas com queda nas despesas médico-hospitalares resultantes de sinistros de trânsito e problemas respiratórios e cardiovasculares; economia no uso de combustíveis e maior uso de biocombustíveis; e investimentos em qualificação profissional.

9. A Medida Provisória em tela apresenta avanços em relação ao Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística (primeiro ciclo da política), incluindo, adicionalmente aos requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos novos no País já existentes, com metas corporativas de rotulagem veicular, eficiência energética veicular e desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção, os requisitos de eficiência energética veicular do poço à roda e de reciclabilidade de materiais, ademais da exigência de registro, até 2027, do inventário de emissões das unidades fabris e da pegada de carbono completa dos principais produtos comercializados no Brasil. Ainda, os veículos que atenderem a requisitos específicos de eficiência energética, reciclabilidade de materiais e/ou desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção, poderão ter as alíquotas do IPI diferenciadas até 2026. A partir de 2027, será aplicado sistema de bônus e malus para precificar as externalidades negativas ou positivas decorrentes desses requisitos com compensações em investimentos em programa de pesquisa, desenvolvimento e inovação e de programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia.

10. No que se refere ao benefício fiscal para realização no País de dispêndios em pesquisa e desenvolvimento e de investimentos em produção tecnológica, a empresa habilitada fará jus a crédito financeiro calculado sobre os dispêndios e os investimentos realizados em cada mês-calendário, em um modelo exitoso de apoio já implementado no passado para a indústria automotiva e atualmente para outros setores da indústria. Apresentam-se também, nessa vertente, multiplicadores vinculados ao cumprimento de metas em termos de etapas fabris realizadas no Brasil e diversificação de mercado por parte das empresas habilitadas, além de multiplicadores vinculados à produção no País de veículos com tecnologias avançadas de propulsão e seus sistemas.

11. Ainda, quanto aos Programas Prioritários iniciados no primeiro ciclo do Programa Rota 2030, fica mantida a obrigatoriedade de aporte de dispêndios em programas prioritários pelas empresas que realizarem importações no âmbito do Regime de Autopeças Não Produzidas. Os programas prioritários referem-se a projetos e programas de pesquisa, desenvolvimento e inovação de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia em parceria com instituições que incentivem a realização de projetos de pesquisa aplicada, desenvolvimento e inovação para o setor automotivo e sua cadeia.

12. No que tange ao impacto orçamentário da proposta, a Medida Provisória prevê a concessão de benefícios tributários para as empresas habilitadas que realizarem dispêndios em pesquisa e desenvolvimento e para as empresas que tenham projeto para produção tecnológica no

País. Quanto à implementação da proposta de definição das alíquotas do IPI para automóveis e veículos comerciais leves de acordo com os atributos dos veículos, esta será feita via Decreto, sem a previsão de renúncia.

13. Em relação aos dispêndios em pesquisa e desenvolvimento, a empresa habilitada ao MOVER poderá fruir de crédito financeiro, correspondente, no mínimo, a 50% dos dispêndios realizados acima do pedágio, para compensação com débitos próprios, vincendos ou vencidos, relativos a tributos e a contribuições administrados pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil; ou ressarcidos em espécie. A fruição dos créditos financeiros está condicionada à habilitação da empresa ao Regime e à obtenção de autorização prévia para o respectivo projeto perante o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, nos termos, limites e condições por este estabelecidos.

14. Para este fim, foram autorizados os seguintes valores globais para cada ano-calendário: para 2024, R\$ 3,50 bilhões; para 2025, R\$ 4,00 bilhões; e para 2026, R\$ 4,25 bilhões.

15. Para efeito do cumprimento do disposto nos arts. 131 e 132 da Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2023 (Lei nº 14.436, de 9 de agosto de 2022) e do art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, registra-se que o projeto de lei orçamentária de 2024 prevê renúncia tributária de R\$ 2,924 bilhões associada ao Programa MOVER. 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).

16. Para os anos de 2025 e 2026, os valores serão previstos no projeto de lei orçamentária anual.

17. Ressalta-se que o Programa MOVER, além de aperfeiçoar e melhorar os ciclos anteriores de políticas automotivas, traz como pressupostos o alinhamento com as regras da Organização Mundial do Comércio - OMC, as relações comerciais brasileiras e as grandes tendências futuras que se vislumbram para os veículos no mundo. Ainda, a utilização de Medida Provisória para publicação do Programa justifica-se pela urgência da implementação das medidas propostas.

18. Se utilizado o processo legislativo regular, correr-se-ia o risco de o país ficar um período sem uma política voltada para o setor automotivo, devido ao longo prazo inerente ao processo regular. A ausência de uma política em vigor pode 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.

19. Por fim, destaque deve ser dado ao fato de que este é o segundo ciclo de um Programa que possui longa duração e beneficiará não apenas a cadeia automotiva de forma direta, mas a sociedade como um todo, na medida em que ampliará o excedente do consumidor, com a economia de combustível prevista, reduzirá externalidades negativas relacionadas a acidentes automobilísticos e emissões de CO<sub>2</sub>, bem como os gastos resultantes de problemas de saúde pública decorrentes da poluição e desses acidentes. A redução de externalidades negativas relacionadas a gastos com saúde pública impacta direta e significativamente os cofres públicos de forma positiva.

20. Essas, Senhor Presidente, são as razões que justificam a elaboração da Medida Provisória que ora submetemos a sua apreciação.

Respeitosamente,

*Assinado eletronicamente por: Fernando Haddad, Luciana Barbosa de Oliveira Santos, Geraldo Jose Rodrigues Alckmin Filho*