

Legislação Informatizada - LEI N° 14.850, DE 2 DE MAIO DE 2024 - Publicação Original

Veja também:

[Veto](#) [Proposição Originária](#) [Dados da Norma](#)

LEI N° 14.850, DE 2 DE MAIO DE 2024

Institui a Política Nacional de Qualidade do Ar.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta Lei institui a Política Nacional de Qualidade do Ar e dispõe sobre seus princípios, objetivos e instrumentos, bem como sobre as diretrizes relativas à gestão da qualidade do ar no território nacional.

Parágrafo único. Estão sujeitas à observância desta Lei as pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado, responsáveis pela emissão de poluentes atmosféricos, pela gestão da qualidade do ar e pelo controle da poluição.

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, consideram-se:

I - gestão da qualidade do ar: conjunto de ações e de procedimentos realizados por entidades públicas e privadas, com vistas à manutenção ou à recuperação da qualidade do ar em determinada região;

II - padrão de qualidade do ar: um dos instrumentos de gestão da qualidade do ar, determinado como valor de concentração de um poluente específico na atmosfera, associado a um intervalo de tempo de exposição, para que o meio ambiente e a saúde da população sejam preservados em relação aos riscos de danos causados pela poluição atmosférica;

III - poluente atmosférico: qualquer forma de matéria em quantidade, concentração, tempo ou outras características que torne ou possa tornar o ar impróprio ou nocivo à saúde, inconveniente ao bem-estar público, danoso aos materiais, à fauna e à flora ou prejudicial à segurança, ao uso e gozo da propriedade ou às atividades normais da comunidade;

IV - poluentes primários: poluentes diretamente emitidos pelas fontes de poluição atmosférica;

V - poluentes secundários: poluentes formados a partir de reações químicas na atmosfera entre os poluentes atmosféricos;

VI - controle de emissões: processos, equipamentos ou sistemas destinados à redução ou à prevenção da liberação de poluentes para a atmosfera;

VII - inventário de emissões de poluentes atmosféricos: conjunto de informações sobre as emissões atmosféricas geradas por fontes ou grupo de fontes localizadas em uma área geográfica específica, em um intervalo de tempo definido;

VIII - Índice de Qualidade do Ar (IQA): valor utilizado para fins de comunicação e informação à população que relaciona as concentrações dos poluentes monitorados aos possíveis efeitos adversos à saúde;

IX - emissão atmosférica: liberação de poluentes na atmosfera em uma área específica e em um período

determinado a partir de fontes de poluentes atmosféricos;

X - fontes de emissão atmosférica: quaisquer atividades ou processos oriundos de causa natural ou antropogênica, por fontes fixas, móveis ou difusas, que resultem na liberação na atmosfera de substâncias nas formas particulada, gasosa ou aerossol, acompanhadas ou não de energia, capazes de causar alterações no ambiente atmosférico;

XI - limite máximo de emissão: quantidade de poluentes atmosféricos permitível de ser lançada por fontes de emissão atmosférica antropogênicas;

XII - fonte fixa: instalação ou equipamento, situado em local fixo, que emite poluentes atmosféricos de forma pontual ou fugitiva;

XIII - fonte móvel: veículo ou equipamento móvel que emite poluentes atmosféricos;

XIV - fonte difusa: fonte não pontual de poluentes atmosféricos, caracterizada por ser esparsa e pela extensão de sua ocorrência;

XV - prevenção: ações e procedimentos para evitar ou reduzir a geração de poluentes atmosféricos, de forma a eliminar ou diminuir a necessidade do uso de equipamento de controle;

XVI - modelagem atmosférica: simulação numérica da dispersão e das reações químicas dos poluentes atmosféricos, para determinar a variação temporal e espacial dos poluentes na atmosfera;

XVII - monitoramento da qualidade do ar: monitoramento da concentração de poluentes no ambiente e dos parâmetros auxiliares; e

XVIII - controle social: condições que garantam aos cidadãos acesso a informações sobre a qualidade do ar, com vistas à melhoria da sua gestão.

CAPÍTULO II DA POLÍTICA NACIONAL DE QUALIDADE DO AR

Seção I Dos Princípios e dos Objetivos

Art. 3º São princípios da Política Nacional de Qualidade do Ar:

I - a prevenção e a precaução;

II - o poluidor-pagador e o protetor-recebedor;

III - o desenvolvimento sustentável;

IV - o respeito às diversidades locais e regionais;

V - o direito da sociedade à informação e ao controle social;

VI - a razoabilidade e a proporcionalidade;

VII - o cuidado com as populações mais vulneráveis, especialmente os grupos sensíveis; e

VIII - a visão sistêmica, na gestão da qualidade do ar, que considere as diferentes fontes de emissões e as variáveis ambiental, social, cultural, econômica, tecnológica e de saúde pública.

Art. 4º São objetivos da Política Nacional de Qualidade do Ar:

I - assegurar a preservação da saúde pública, do bem-estar e da qualidade ambiental para as presentes e futuras gerações;

- II - assegurar o adequado monitoramento da qualidade do ar;
- III - fomentar a pesquisa científica aplicada à tecnologia e à inovação;
- IV - reduzir progressivamente as emissões e as concentrações de poluentes atmosféricos;
- V - propor e estimular a adoção, o desenvolvimento e o aprimoramento de tecnologias limpas, com vistas à proteção da saúde e à melhoria da qualidade do ar;
- VI - alinhar-se com as políticas de combate à mudança do clima;
- VII - assegurar o acesso amplo a dados e informações públicas atualizadas de monitoramento e de gestão da qualidade do ar; e
- VIII - fortalecer a gestão da qualidade do ar nos órgãos e nas entidades que integram o Sistema Nacional do Meio Ambiente (Sisnama).

Seção II Dos Instrumentos

Subseção I Disposições Gerais

Art. 5º São instrumentos da Política Nacional de Qualidade do Ar:

- I - os limites máximos de emissão atmosférica;
- II - os padrões de qualidade do ar;
- III - o monitoramento da qualidade do ar;
- IV - o inventário de emissões atmosféricas;
- V - os planos, os programas e os projetos setoriais de gestão da qualidade do ar e de controle da poluição por fontes de emissão;
- VI - os modelos de qualidade do ar, os estudos de custo-efetividade e a proposição de cenários;
- VII - os conselhos de meio ambiente e, no que couber, os de saúde, bem como os órgãos colegiados estaduais e municipais destinados ao controle social;
- VIII - o Sistema Nacional de Gestão da Qualidade do Ar (MonitorAr);
- IX - os incentivos fiscais, financeiros e creditícios; e
- X - o Fundo Nacional do Meio Ambiente, o Fundo Nacional sobre Mudança do Clima e o Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico.

Subseção II Dos Padrões de Qualidade do Ar

Art. 6º A União, por meio do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), estabelecerá padrões nacionais de qualidade do ar que integrarão o Programa Nacional de Controle da Qualidade do Ar (Pronar).

Parágrafo único. (VETADO).

Subseção III
Do Monitoramento e da Avaliação da Qualidade do Ar

Art. 7º O monitoramento da qualidade do ar ficará sob a responsabilidade dos órgãos e instituições integrantes do Sisnama, que deverão criar uma Rede Nacional de Monitoramento da Qualidade do Ar.

§ 1º Compete à União, por meio do Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima:

I - apoiar e fomentar supletivamente a capacitação técnica para a operação, a integração e a consolidação dos dados de monitoramento; e

II - elaborar e manter atualizado, em conjunto com os órgãos ambientais estaduais e distrital, o Guia Técnico para o Monitoramento e a Avaliação da Qualidade do Ar.

§ 2º Compete aos Estados e ao Distrito Federal:

I - coordenar e supervisionar as ações do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso (I/M) no âmbito do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve), observado o disposto no art. 15 desta Lei;

II - assegurar perante o MonitorAr a integração dos dados de medição cujo monitoramento seja de sua competência e jurisdição, observados os critérios e as diretrizes estabelecidos no Guia Técnico para o Monitoramento e a Avaliação da Qualidade do Ar;

III - elaborar o Relatório de Avaliação da Qualidade do Ar anualmente, que deve conter os dados de monitoramento, a evolução da qualidade do ar e o resumo executivo, de forma objetiva e didática, com informações redigidas em linguagem acessível, garantindo sua publicidade;

IV - divulgar os dados de monitoramento e as informações relacionados à gestão da qualidade do ar, em linguagem acessível, de acordo com o definido no Guia Técnico para o Monitoramento e a Avaliação da Qualidade do Ar; e

V - seguir o Guia Técnico para o Monitoramento e a Avaliação da Qualidade do Ar atualizado.

Art. 8º O monitoramento realizado nas fontes fixas emissoras deve atender aos termos estabelecidos em licenciamento ambiental respectivo, em conformidade com os regulamentos vigentes.

Parágrafo Único. As estações de monitoramento da qualidade do ar que operam em atendimento à condição de validade estabelecida em licenciamento ambiental deverão ter seus dados integrados ao MonitorAr.

Subseção IV
Do Controle das Fontes Poluidoras

Art. 9º (VETADO).

Art. 10. A fixação de limites máximos de emissão levará em conta, concomitantemente:

I - as melhores práticas e tecnologias disponíveis, acessíveis e já desenvolvidas em escala que permita sua aplicação prática;

II - a viabilidade técnica, econômica e financeira das práticas e das tecnologias disponíveis;

III - o impacto ambiental decorrente da manutenção ou da substituição de equipamentos, quando couber; e

IV - as informações técnicas fornecidas por fabricantes de equipamentos de controle de poluição do ar e as mensurações de emissões efetuadas no País.

Subseção V
Do Inventário de Emissões Atmosféricas

Art. 11. O inventário de emissões atmosféricas será elaborado na forma definida em regulamento:

I - (VETADO);

II - (VETADO).

Parágrafo único. Os Municípios contribuirão para elaboração do inventário estadual de emissões atmosféricas com informações sobre a circulação de veículos em seus territórios e outras fontes de emissão, quando demandados pelo órgão ambiental estadual.

Art. 12. O inventário de emissões atmosféricas deverá conter, no mínimo:

I - fontes de emissão atmosférica;

II - poluentes inventariados;

III - distribuição geográfica das emissões por regiões definidas pelo órgão ambiental competente, consideradas as principais fontes de emissão;

IV - metodologia de estimativa de emissões; e

V - lacunas de informações identificadas no inventário e respectivas providências para sua correção.

Parágrafo único. (VETADO).

Seção III
Dos Planos de Gestão da Qualidade do Ar

Subseção I
Disposições Gerais

Art. 13. São planos de gestão da qualidade do ar:

I - o Plano Nacional de Gestão da Qualidade do Ar;

II - os Planos Estaduais e Distrital de Gestão da Qualidade do Ar; e

III - o Plano para Episódios Críticos de Poluição do Ar.

§ 1º Os Planos Estaduais e Distrital de Gestão da Qualidade do Ar deverão ser elaborados pelo órgão ambiental estadual ou distrital e aprovados pelo conselho de meio ambiente correspondente.

§ 2º É assegurada ampla publicidade ao conteúdo dos planos de gestão da qualidade do ar previstos no *caput* deste artigo, observado o disposto na Lei nº 10.650, de 16 de abril de 2003.

Subseção II
Do Plano Nacional de Gestão da Qualidade do Ar

Art. 14. A União, por meio do Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima, elaborará o Plano Nacional de Gestão da Qualidade do Ar, com vigência por prazo indeterminado e perspectiva de duração de 20 (vinte) anos, a ser

atualizado a cada 4 (quatro) anos, que deverá ter como conteúdo mínimo:

I - diagnóstico, incluídos a identificação das principais fontes de emissões atmosféricas e os seus impactos para o meio ambiente e a saúde;

II - proposição de cenários; e

III - metas e prazos para a execução dos programas, dos projetos e das ações, com vistas ao atingimento dos padrões de qualidade do ar, de acordo com as diretrizes definidas pelo Conama, que servirão como referências para os demais entes federados.

Parágrafo único. O Plano Nacional de Gestão da Qualidade do Ar deverá ser elaborado no prazo máximo de 2 (dois) anos após a publicação do Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas.

Art. 15. São programas de controle de poluição nacionais, entre outros:

I - o Programa Nacional de Controle da Qualidade do Ar (Pronar);

II - o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve);

III - o Programa de Controle da Poluição do Ar por Motociclos e Veículos Similares (Promot);

IV - o programa de sucateamento e de reciclagem de veículos e de renovação de frotas de veículos automotores; e

V - o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso (I/M).

§ 1º Na hipótese de ausência de regulamento sobre os programas de controle de poluição previstos neste artigo, normas complementares serão estabelecidas no prazo máximo de 1 (um) ano, contado da entrada em vigor desta Lei.

§ 2º (VETADO).

Subseção III **Do Plano Estadual ou Distrital de Gestão da Qualidade do Ar**

Art. 16. Os órgãos ambientais estaduais e distrital deverão elaborar, no prazo máximo de 2 (dois) anos após a publicação do inventário estadual ou distrital de emissões de poluentes atmosféricos, o Plano Estadual ou Distrital de Gestão da Qualidade do Ar, que deverá ter como conteúdo mínimo:

I - diagnóstico, incluídos a identificação das principais fontes de emissões, os respectivos poluentes atmosféricos e os seus impactos para o meio ambiente e a saúde;

II - abrangência geográfica e regiões a serem priorizadas;

III - proposição de cenários;

IV - indicação de padrões nacionais de qualidade do ar e, quando houver, padrões estabelecidos em âmbito estadual ou distrital;

V - programas, projetos e ações, com as respectivas metas e prazos, com vistas ao atingimento dos padrões de qualidade do ar;

VI - diretrizes para o planejamento e as demais atividades de gestão da qualidade do ar, observadas as disposições estabelecidas em âmbito nacional e a legislação vigente;

VII - planejamento da implementação e da expansão da rede de monitoramento de qualidade do ar com base na dispersão de poluentes atmosféricos e na escala pretendida para as estações; e

VIII - convergência com planos, programas, ações e metas definidos nos âmbitos nacional e estadual ou distrital para o atendimento das políticas de mudanças climáticas.

Seção IV
Do Sistema Nacional de Gestão da Qualidade do Ar

Art. 17. O Sistema Nacional de Gestão da Qualidade do Ar (MonitorAr) integra e divulga os dados gerados pelas estações estaduais e distrital de monitoramento da qualidade do ar.

Art. 18. Para a divulgação dos dados de monitoramento em tempo real, horário ou diário, os órgãos ambientais estaduais deverão utilizar o IQAr.

Parágrafo único. Para o cálculo do IQAr deverá ser utilizada a metodologia e as faixas e os valores de concentração constantes do Guia Técnico para o Monitoramento e a Avaliação da Qualidade do Ar, publicado pelo Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima.

Seção V
Dos Incentivos Fiscais, Financeiros e Creditícios

Art. 19. O poder público deverá instituir medidas indutoras e linhas de financiamento para atender, prioritariamente, às iniciativas de:

I - prevenção e redução de emissões de poluentes atmosféricos;

II - capacitação, pesquisa e desenvolvimento tecnológico de produtos ou processos com menores impactos à saúde e à qualidade ambiental;

III - desenvolvimento de sistemas de gestão ambiental e empresarial direcionados à redução de emissões e ao monitoramento de poluentes atmosféricos; e

IV - fomento à implementação dos programas previstos no art. 15 desta Lei.

Art. 20. No fomento ou na concessão de incentivos creditícios destinados a atender às diretrizes desta Lei, as instituições oficiais de crédito podem estabelecer critérios diferenciados de acesso dos beneficiários aos créditos do Sistema Financeiro Nacional para investimentos produtivos.

Art. 21. O atendimento ao disposto nesta Seção será efetivado em consonância com a Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), bem como com as diretrizes e os objetivos do respectivo plano plurianual, as metas e as prioridades fixadas pelas leis de diretrizes orçamentárias e no limite das disponibilidades propiciadas pelas leis orçamentárias anuais.

Art. 22. O Poder Executivo da União, dos Estados e do Distrito Federal, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e as diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias ação programática que abranja a qualidade do ar.

CAPÍTULO III
DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

Art. 23. A elaboração dos inventários, dos planos de qualidade do ar, dos programas de controle e dos relatórios de avaliação de qualidade do ar, nos termos previstos nesta Lei, é condição para os Estados e o Distrito Federal terem acesso a recursos da União, ou por ela controlados, destinados às políticas públicas, a empreendimentos e a serviços relacionados à qualidade do ar e ao controle da poluição do ar, ou para serem beneficiados por incentivos ou financiamentos de entidades federais de crédito ou de fomento para essa finalidade.

Parágrafo único. Encerrados os prazos estabelecidos nesta Lei, os Estados ou o Distrito Federal que não tenham elaborado os instrumentos previstos no *caput* deste artigo ficarão impedidos de receber recursos do orçamento geral

da União consignados ao Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima até que sejam cumpridas as exigências previstas, ressalvada a hipótese de instrumentos de repasse já celebrados.

Art. 24. Os planos de controle de emissões atmosféricas previstos em regulamento já existentes deverão ser compatibilizados e integrados com o respectivo plano de gestão da qualidade do ar, observado o disposto nesta Lei.

Art. 25. O não cumprimento do disposto nesta Lei sujeitará os infratores às penalidades e às sanções previstas na legislação.

Art. 26. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 2 de maio de 2024; 203º da Independência e 136º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Maria Osmarina Marina da Silva Vaz de Lima

Nísia Verônica Trindade Lima

Rui Costa dos Santos

Este texto não substitui o original publicado no Diário Oficial da União - Seção 1 de 03/05/2024

Publicação:

- Diário Oficial da União - Seção 1 - 3/5/2024, Página 2 (Publicação Original)

Legislação Informatizada - LEI N° 14.902, DE 27 DE JUNHO DE 2024 - Publicação Original

Veja também:

[Texto Atualizado \(arquivo em formato doc\)](#) [Veto](#) [Proposição Originária](#) [Dados da Norma](#)

LEI N° 14.902, DE 27 DE JUNHO DE 2024

Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação (Programa Mover); 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.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

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

I - requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos novos produzidos no País e para a importação de veículos novos;

II - regime de incentivos à realização de atividades de pesquisa e desenvolvimento para as indústrias de mobilidade e logística;

III - regime de autopeças não produzidas; e

IV - Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT).

§ 1º O Programa Mover deve seguir os objetivos da neoindustrialização e as missões definidas em política industrial aprovada conforme o disposto no art. 18 da Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004, e tem a finalidade de 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 inovador de automóveis, de caminhões e de seus implementos rodoviários, de ônibus, de chassis com motor, de máquinas autopropulsadas e de autopeças.

§ 2º São diretrizes do Programa Mover:

I - incremento da eficiência energética, do desempenho estrutural e da disponibilidade de tecnologias assistivas à direção dos veículos comercializados no País;

II - aumento dos investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação no País;

III - estímulo à produção de novas tecnologias e inovações, de acordo com as tendências tecnológicas globais;

IV - incremento da produtividade das indústrias para a mobilidade e logística;

V - promoção do uso de biocombustíveis, de outros combustíveis de baixo teor de carbono e de formas alternativas de propulsão e valorização da matriz energética brasileira;

VI - garantia da capacitação técnica e da qualificação profissional no setor de mobilidade e logística;

VII - garantia da expansão ou da manutenção do emprego no setor de mobilidade e logística;

VIII - expansão da participação da indústria automotiva instalada no País nas cadeias globais de valor; e

IX - promoção do uso de sistemas produtivos mais eficientes, com vistas ao alcance da neutralidade de emissões de carbono.

CAPÍTULO II
DOS REQUISITOS OBRIGATÓRIOS PARA A COMERCIALIZAÇÃO
E PARA A IMPORTAÇÃO DE VEÍCULOS NOVOS NO PAÍS

Art. 2º O Poder Executivo federal estabelecerá requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos novos produzidos no País e para a importação de veículos novos classificados sob os códigos 87.01 a 87.05 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados (Tipi), aprovada pelo Decreto nº 11.158, de 29 de julho de 2022, relativos a:

I - eficiência energética veicular no ciclo do tanque à roda e emissão de dióxido de carbono (eficiência energético-ambiental) no ciclo do poço à roda;

II - reciclagem veicular;

III - rotulagem veicular integrada; e

IV - desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção.

§ 1º O estabelecimento dos requisitos previstos no *caput* deste artigo considerará critérios quantitativos e qualitativos, como o número de veículos comercializados e o atingimento de padrões internacionais.

§ 2º O cumprimento dos requisitos previstos no *caput* deste artigo será comprovado perante o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, que definirá os termos e os prazos de comprovação e emitirá ato de registro dos compromissos.

§ 3º O disposto no *caput* deste artigo não eximirá os veículos da obtenção prévia:

I - do Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito (CAT) e do código de marca-modelo-versão do veículo no Registro Nacional de Veículos Automotores (Renavam), obtido na Secretaria Nacional de Trânsito do Ministério dos Transportes; e

II - da Licença para Uso da Configuração de Veículo ou Motor (LCVM), obtida no Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama).

§ 4º Adicionalmente ao disposto no *caput* deste artigo, a partir de 2027 serão estabelecidos requisitos obrigatórios relacionados à pegada de carbono do produto, no ciclo do berço ao túmulo, e serão definidas metas por escopo a partir de 1º de janeiro de 2032, na forma prevista em regulamento.

§ 5º Para fins do disposto neste artigo, considera-se:

I - ciclo do tanque à roda: análise de ciclo de vida que considera as emissões de gases de efeito estufa associadas à operação de veículos leves e pesados dentro de um ciclo de uso padronizado;

II - ciclo do poço à roda: ciclo de vida que considera as emissões de gases de efeito estufa que se originam desde a fase de extração de recursos naturais, passa pela produção e pela distribuição da fonte energética, até seu uso em veículos leves e pesados de passageiros e comerciais;

III - ciclo do berço ao túmulo: ciclo de vida que considera as emissões de gases de efeito estufa incorporadas no ciclo do poço à roda, acrescidas aquelas geradas desde a extração de recursos e na fabricação de autopeças, na montagem e no descarte dos veículos leves e pesados de passageiros e comerciais;

IV - Intensidade de Carbono da Fonte de Energia (ICE): relação entre a emissão de gases de efeito estufa, com base

em avaliação do ciclo de vida, computada no processo produtivo do combustível ou da fonte energética e em seu uso, expressa em gramas de dióxido de carbono equivalente por megajoule (gCO₂eq/MJ); e

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

§ 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.

§ 7º Os fabricantes e os importadores de veículos não poderão ser penalizados pelo não atendimento ao requisito de emissão de dióxido de carbono devido a divergências entre os valores de ICE médio e de participação dos combustíveis líquidos ou gasosos ou da energia elétrica, de que trata o § 6º deste artigo, e aqueles observados de maneira efetiva ao longo do período para o qual as metas foram definidas.

§ 8º Para fins do disposto no inciso III do *caput* deste artigo, o Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular divulgará as informações para o consumidor dos gases de efeito estufa, consideradas as diferentes metas a serem definidas no âmbito do Programa Mover.

§ 9º (VETADO).

Art. 3º A empresa interessada em obter o ato de registro dos compromissos de que trata o § 2º do art. 2º desta Lei deverá:

I - comprovar que está formalmente autorizada a:

- a) realizar, no território nacional, as atividades de prestação de serviços de assistência técnica e de organização de rede de distribuição; e
- b) utilizar as marcas do fabricante em relação aos veículos objeto de importação, mediante documento válido no País; e

II - apresentar, até 31 de dezembro de 2026, ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços:

- a) registro de inventário de carbono das plantas de origem dos veículos comercializados no País; e
- b) registro da pegada de carbono dos veículos comercializados no País, conforme o disposto em regulamento.

Parágrafo único. O descumprimento das metas de que tratam os incisos II e III do *caput* do art. 2º desta Lei ensejará o cancelamento do ato de registro dos compromissos.

Art. 4º Fica dispensada a emissão de ato de registro dos compromissos para as importações de veículos realizadas por pessoa física ou jurídica sem vínculo direto com o fabricante.

§ 1º O importador deverá informar ao importador autorizado da marca, quando houver, sobre a entrada dos veículos no País.

§ 2º O importador autorizado da marca ficará sujeito à responsabilidade de oferecer aos veículos de que trata o *caput* deste artigo, que sejam do mesmo modelo e versão daqueles comercializados pelo importador autorizado da marca, a mesma garantia de fábrica, bem como de realizar manutenções, *recalls* e revisões periódicas, sem que haja qualquer diferenciação de cobrança ou prazos.

§ 3º Para fins de controle de desembarque aduaneiro das importações referidas no *caput* deste artigo, a verificação física é o procedimento fiscal destinado a obter elementos para confirmar que o veículo é novo.

§ 4º A fiscalização aduaneira, caso considere necessário, poderá solicitar a assistência técnica para constatação do estado físico da mercadoria na verificação física de que trata o § 3º deste artigo.

Art. 5º A importação ou a comercialização dos veículos de que trata o art. 2º desta Lei sem o ato de registro dos compromissos de que trata o § 2º do referido artigo, por parte do fabricante ou do importador, acarretarão multa compensatória de 20% (vinte por cento) incidente sobre a receita decorrente da venda dos veículos.

Parágrafo único. Na hipótese de veículos importados, as multas compensatórias de que trata o *caput* deste artigo incidirão no momento da nacionalização.

Art. 6º O não cumprimento das metas de eficiência energética de que trata o inciso I do *caput* do art. 2º desta Lei ensejará multa compensatória, nos seguintes valores:

I - considerado o ciclo do tanque à roda:

- a) R\$ 50,00 (cinquenta reais), para até o primeiro centésimo, inclusive, maior que o consumo energético correspondente à meta de eficiência energética estabelecida, expressa em megajoules por quilômetro;
- b) R\$ 90,00 (noventa reais), a partir do primeiro centésimo, exclusive, até o segundo centésimo, inclusive, maior que o consumo energético correspondente à meta de eficiência energética estabelecida, expressa em megajoules por quilômetro;
- c) R\$ 270,00 (duzentos e setenta reais), a partir do segundo centésimo, exclusive, até o terceiro centésimo, inclusive, maior que o consumo energético correspondente à meta de eficiência energética estabelecida, expressa em megajoules por quilômetro; e
- d) R\$ 360,00 (trezentos e sessenta reais), a partir do terceiro centésimo, exclusive, para cada centésimo maior que o consumo energético correspondente à meta de eficiência energética estabelecida, expressa em megajoules por quilômetro; ou

II - considerado o ciclo do poço à roda:

- a) R\$ 70,00 (setenta reais), para até o primeiro grama de dióxido de carbono equivalente por quilômetro, inclusive, maior que a meta de eficiência energética estabelecida;
- b) R\$ 125,00 (cento e vinte e cinco reais), a partir do primeiro grama de dióxido de carbono equivalente por quilômetro, exclusive, até o segundo grama de dióxido de carbono equivalente por quilômetro, inclusive, maior que a meta de eficiência energética estabelecida;
- c) R\$ 375,00 (trezentos e setenta e cinco reais), a partir do segundo grama de dióxido de carbono equivalente por quilômetro, exclusive, até o terceiro grama de dióxido de carbono equivalente por quilômetro, inclusive, maior que a meta de eficiência energética estabelecida; e
- d) R\$ 500,00 (quinquinhos reais), a partir do terceiro grama de dióxido de carbono equivalente por quilômetro, exclusive, para cada grama de dióxido de carbono equivalente por quilômetro maior que a meta de eficiência energética estabelecida.

Parágrafo único. O não atendimento às metas de eficiência energética nos ciclos do tanque à roda e do poço à roda ensejará a aplicação somente da multa de maior valor.

Art. 7º O descumprimento da meta de desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção de que trata o inciso IV do *caput* do art. 2º desta Lei ensejará multa compensatória, nos seguintes valores:

I - R\$ 50,00 (cinquenta reais), para até 5% (cinco por cento), inclusive, menor que a meta estabelecida;

II - R\$ 90,00 (noventa reais), de 5% (cinco por cento), exclusive, até 10% (dez por cento), inclusive, menor que a meta estabelecida;

III - R\$ 270,00 (duzentos e setenta reais), de 10% (dez por cento), exclusive, até 15% (quinze por cento), inclusive, menor que a meta estabelecida; e

IV - R\$ 360,00 (trezentos e sessenta reais), de 15% (quinze por cento), exclusive, até 20% (vinte por cento), inclusive, menor que a meta estabelecida.

Parágrafo único. Para os percentuais acima de 20% (vinte por cento) menor que a meta estabelecida, a multa compensatória será de R\$ 360,00 (trezentos e sessenta reais), com acréscimo desse valor a cada 5 (cinco) pontos percentuais.

Art. 8º Os valores de que tratam os arts. 6º e 7º desta Lei serão multiplicados pelo número de veículos licenciados a partir da data de entrada em vigor do regulamento desta Lei e serão pagos na forma de realização de investimentos, no País, em projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação em programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia, de que trata o art. 27 desta Lei.

§ 1º O somatório das multas compensatórias de que tratam os arts. 6º e 7º desta Lei estará limitado a 20% (vinte por cento) da receita decorrente da venda dos veículos que não cumprarem os requisitos obrigatórios de que trata o art. 2º desta Lei.

§ 2º Na hipótese de veículos importados, o limite de que trata o § 1º deste artigo incidirá sobre o respectivo valor aduaneiro acrescido dos tributos incidentes na nacionalização.

CAPÍTULO III DA TRIBUTAÇÃO E DOS VEÍCULOS SUSTENTÁVEIS

Art. 9º Com vistas a uma tributação destinada à sustentabilidade da mobilidade e logística do País, o Poder Executivo federal definirá as alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) de acordo com os atributos dos veículos de que trata o art. 2º desta Lei.

§ 1º Para fins do disposto no *caput* deste artigo, será utilizada metodologia de bônus e *malus*, de acordo com as externalidades negativas ou positivas dos veículos.

§ 2º No caso dos veículos que atendam a requisitos específicos, regulamento estabelecerá as alíquotas, que terão, no mínimo, a seguinte diferenciação:

I - 2 (dois) pontos percentuais em relação ao requisito de eficiência energética, considerado como parâmetro o ciclo do tanque à roda;

II - 1 (um) ponto percentual em relação ao requisito de desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção; e

III - 2 (dois) pontos percentuais em relação ao requisito de reciclagem, a partir de 1º de janeiro de 2025.

§ 3º Além dos requisitos estabelecidos no art. 2º desta Lei, serão também considerados na tributação de que trata o *caput* deste artigo os seguintes atributos dos produtos:

I - fonte de energia e tecnologia de propulsão;

II - potência do veículo; e

III - pegada de carbono do produto, na forma do disposto no § 4º do art. 2º deste artigo.

§ 4º A diferenciação de alíquotas de que trata o § 2º deste artigo poderá ser progressiva ao longo do tempo.

§ 5º Até 31 de dezembro de 2026, os veículos híbridos equipados com motor que utilize exclusivamente etanol, ou motor que utilize, alternativa ou simultaneamente, gasolina e etanol (*flexible fuel engine*), terão diferenciação de alíquota de até 3 (três) pontos percentuais em relação aos veículos convencionais, de classe e categoria similares, equipados com esse mesmo tipo de motor, nos termos de regulamento.

§ 6º Ato do Poder Executivo federal poderá definir outros requisitos, observadas as diretrizes estabelecidas no § 2º do art. 1º desta Lei.

§ 7º O disposto neste artigo aplicar-se-á aos automóveis e veículos comerciais leves.

§ 8º Para fins do disposto neste artigo, será concedido tratamento isonômico aos bens nacionais e importados.

§ 9º A regulamentação prevista neste artigo não prescindirá da avaliação do impacto fiscal e da comprovação de sua adequação orçamentária e financeira, conforme as regras fiscais aplicáveis.

§ 10. (VETADO).

Art. 10. A partir de 1º de janeiro de 2027, por meio de metodologia de bônus e *malus* definida em ato do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, as externalidades negativas e positivas dos veículos serão quantificadas e 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. 27 desta Lei.

Parágrafo único. Na definição da quantificação das externalidades negativas e positivas, o ato previsto no *caput* deste artigo observará o limite máximo de 25% (vinte e cinco por cento) incidente sobre a receita decorrente da venda dos veículos.

Art. 11. As empresas com ato de registro dos compromissos de que trata o § 2º do art. 2º desta Lei poderão requerer ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços registro de versão sustentável de cada marca e modelo, que atenda a critérios de sustentabilidade ambiental, social e econômica.

§ 1º Será considerado sustentável o automóvel ou veículo comercial leve que atender aos critérios específicos relativos a:

- I - emissão de dióxido de carbono (eficiência energético-ambiental), considerado o ciclo do poço à roda;
- II - reciclagem veicular;
- III - realização de etapas fabris no País; e
- IV - categoria do veículo.

§ 2º Para ser caracterizado como sustentável, o veículo deverá enquadrar-se nos índices de cada um dos critérios previstos no § 1º deste artigo, conforme previsto em ato do Poder Executivo federal.

§ 3º Os veículos sustentáveis de que trata este artigo poderão ter alíquota específica de IPI, nos termos de regulamento.

CAPÍTULO IV

DO REGIME DE INCENTIVOS À REALIZAÇÃO DE ATIVIDADES DE PESQUISA E DESENVOLVIMENTO E DE PRODUÇÃO TECNOLÓGICA

Seção I

Das Diretrizes e das Modalidades de Habilitação

Art. 12. Fica instituído regime de incentivos à realização de atividades de pesquisa e desenvolvimento e de produção tecnológica para as indústrias de mobilidade e logística.

Art. 13. Poderão habilitar-se ao regime de incentivos de que trata o art. 12 desta Lei as empresas que:

I - produzam, no País, os produtos automotivos abrangidos pelo Acordo de Complementação Econômica nº 14, firmado pela República Federativa do Brasil e pela República Argentina, e seus Protocolos Adicionais, os sistemas e as soluções estratégicas para mobilidade e logística e seus insumos, matérias-primas e componentes;

II - tenham projeto de desenvolvimento e produção tecnológica aprovado para a produção, no País, de novos produtos ou de novos modelos de produtos existentes a que se refere o inciso I deste *caput*, conforme o disposto em ato do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços; ou

III - desenvolvam, no País, serviços de pesquisa, desenvolvimento, inovação ou engenharia destinados à cadeia automotiva, com integração às cadeias globais de valor.

§ 1º As empresas de que trata o *caput* deste artigo deverão:

- I - ser tributadas pelo regime de lucro real;

II - possuir centro de custo de pesquisa e desenvolvimento; e

III - estar em situação regular quanto aos tributos federais.

§ 2º A habilitação ao regime de incentivos à realização de atividades de pesquisa e desenvolvimento de que trata o art. 12 desta Lei:

I - será concedida por meio de ato do Secretário de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, com a comprovação anual do atendimento aos compromissos assumidos; e

II - discriminará a modalidade de habilitação da empresa dentre aquelas previstas no *caput* deste artigo e as modalidades de projeto de desenvolvimento e produção tecnológica, conforme o disposto em ato do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

§ 3º Ato do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços relacionará os sistemas e as soluções estratégicas para mobilidade e logística de que trata o inciso I do *caput* deste artigo.

§ 4º Para fins do disposto no inciso II do *caput* deste artigo:

I - poderão ser habilitados também projetos de:

- relocalização de unidades industriais, linhas de produção ou células de produção, conforme procedimentos
- a) de importação de bens usados, para a produção de produtos automotivos, incluídos equipamentos e aparelhos para controle da qualidade do processo fabril e para realização de pesquisa e desenvolvimento;
 - b) instalação de unidades destinadas à reciclagem ou à economia circular na cadeia automotiva; ou
 - c) (VETADO);

II - deverá o projeto de desenvolvimento e produção tecnológica compreender investimentos em ativos fixos e em pesquisa e desenvolvimento; e

III - deverá ser solicitada habilitação específica para cada fábrica, planta industrial ou linha de produção que a empresa pretenda instalar, e cada habilitação poderá ser prorrogada somente uma vez, desde que cumprido o cronograma do projeto de instalação.

§ 5º (VETADO).

§ 6º Encerrado o prazo de que trata o art. 31 e observado o disposto no art. 35 desta Lei, todas as habilitações vigentes serão consideradas canceladas e cessarão seus efeitos.

§ 7º Ato do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços estabelecerá termos, limites e condições para a habilitação ao regime de que trata o art. 12 desta Lei.

Seção II

Dos Requisitos para a Habilitação

Art. 14. Para fins de habilitação ao regime de que trata o art. 12 desta Lei, ato do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços estabelecerá requisitos relativos a dispêndios mínimos com pesquisa e desenvolvimento tecnológico no País.

§ 1º Os dispêndios de que trata o *caput* deste artigo poderão ser realizados sob a forma de aportes ao FNDIT, conforme disposto em regulamento do Poder Executivo federal.

§ 2º O aporte de que trata o § 1º deste artigo, conforme o disposto em regulamento do Poder Executivo federal, desonera as empresas beneficiárias da responsabilidade quanto à sua efetiva e adequada utilização.

§ 3º Nas hipóteses de glosa ou de necessidade de complementação residual de dispêndios em pesquisa e desenvolvimento tecnológico de que trata o *caput* deste artigo, a empresa poderá cumprir o compromisso por meio de aporte ao FNDIT.

§ 4º O cumprimento dos requisitos de que trata este artigo será comprovado perante o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, que definirá os termos e os prazos de comprovação.

§ 5º O Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços encaminhará à Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda os resultados das auditorias relativas ao cumprimento dos requisitos de habilitação ao regime de que trata o art. 12 desta Lei.

Seção III Dos Incentivos

Art. 15. A pessoa jurídica habilitada no regime de que trata o art. 12 desta Lei que atender aos requisitos previstos nesta Seção poderá usufruir de créditos financeiros relativos a:

I - dispêndios em pesquisa e desenvolvimento realizados no País; e

II - investimentos em produção tecnológica realizados no País.

§ 1º Para fruição dos créditos financeiros de que trata esta Lei, a pessoa jurídica interessada deverá:

I - estar habilitada na forma da Seção I e II deste Capítulo;

II - obter autorização prévia para o respectivo projeto perante o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, nos termos, nos limites e nas condições por este estabelecidos; e

III - respeitar o cronograma físico-financeiro do projeto, conforme aprovado pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

§ 2º Os créditos financeiros de que trata esta Lei serão limitados aos seguintes valores globais para cada ano-calendário:

I - 2024: R\$ 3.500.000.000,00 (três bilhões e quinhentos milhões de reais);

II - 2025: R\$ 3.800.000.000,00 (três bilhões e oitocentos milhões de reais);

III - 2026: R\$ 3.900.000.000,00 (três bilhões e novecentos milhões de reais);

IV - 2027: R\$ 4.000.000.000,00 (quatro bilhões de reais); e

V - 2028: R\$ 4.100.000.000,00 (quatro bilhões e cem milhões de reais).

§ 3º Poderão ser autorizados créditos financeiros para utilização nos anos-calendário subsequentes, com vistas a contemplar os projetos plurianuais, respeitados os limites anuais previstos no § 2º deste artigo e o prazo de que trata o art. 31 desta Lei.

§ 4º Os valores de que trata o § 2º deste artigo deverão ser previstos no projeto de lei orçamentária anual encaminhado pelo Poder Executivo federal ao Congresso Nacional.

Art. 16. O crédito financeiro relativo aos dispêndios em pesquisa e desenvolvimento de que trata o art. 15 desta Lei:

I - corresponderá a 50% (cinquenta por cento) dos dispêndios realizados; e

II - estará limitado a 5% (cinco por cento) da receita bruta total de venda de bens e serviços do segundo mês-calendário anterior ao mês de apuração do crédito, excluídos os impostos e as contribuições incidentes sobre a venda.

§ 1º O valor dos dispêndios a que se refere o *caput* que não puder ser utilizado em razão do limite estabelecido no

inciso II do *caput* deste artigo poderá ser utilizado nos meses subsequentes, sem prejuízo da observância aos referidos limites.

§ 2º O cálculo do crédito financeiro poderá ser realizado e ajustado em períodos cumulativos, abatidos eventuais créditos financeiros cujo ressarcimento ou compensação já tenha sido solicitado.

§ 3º Na hipótese de os dispêndios a que se refere o *caput* deste artigo não atingirem o mínimo em determinado ano-calendário, a empresa habilitada poderá:

I - aplicar o valor residual cumulativamente com o valor do dispêndio mínimo para o ano-calendário imediatamente posterior; ou

II - utilizar eventual excesso de dispêndio realizado nos 2 (dois) anos-calendário imediatamente anteriores, a partir do início da vigência da habilitação.

§ 4º O benefício de que trata este artigo não incidirá sobre os seguintes percentuais de dispêndios em pesquisa e desenvolvimento:

I - para automóveis e veículos comerciais leves: 0,6% (seis décimos por cento) da receita bruta total de venda de bens e serviços, excluídos os impostos e as contribuições incidentes sobre a venda;

II - para caminhões e ônibus: 0,3% (três décimos por cento) da receita bruta total de venda de bens e serviços, excluídos os impostos e as contribuições incidentes sobre a venda; e

III - para autopeças e sistemas automotivos: 0,3% (três décimos por cento) da receita bruta total de venda de bens e serviços, excluídos os impostos e as contribuições incidentes sobre a venda.

§ 5º A fruição dos créditos previstos neste artigo sujeitar-se-á aos limites e às condições previstos no art. 15 desta Lei.

Art. 17. Os créditos financeiros de que trata esta Lei corresponderão a crédito da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL).

§ 1º O valor dos créditos financeiros apurados nos termos desta Lei será reconhecido no resultado operacional.

§ 2º Os créditos financeiros apurados nos termos desta Lei poderão ser objeto de:

I - compensação com débitos próprios, vencidos ou vencidos, relativos a tributos administrados pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda, observada a legislação específica; ou

II - ressarcimento em dinheiro.

§ 3º Se o crédito financeiro não tiver sido objeto de compensação, a Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda efetuará o seu ressarcimento no quadragésimo oitavo mês, contado da data do pedido.

Art. 18. Para as empresas habilitadas nos termos do inciso I do *caput* do art. 13, o crédito financeiro de que trata o art. 16 desta Lei poderá ser acrescido cumulativamente pelos seguintes indicadores, conforme previsto em ato do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços:

I - realização pela empresa, no País, de atividades fabris e de infraestrutura de engenharia, diretamente ou por terceiros;

II - diversificação de mercados dos produtos e serviços desenvolvidos ou produzidos no País, com integração às cadeias globais de valor; e

III - produção no País de:

a) tecnologias de propulsão avançadas e sustentáveis, inclusive seus sistemas auxiliares;

b) veículos com tecnologias de propulsão avançadas e sustentáveis ou equipamentos de abastecimento ou recarga dessas tecnologias de propulsão avançadas e sustentáveis; ou

- c) sistemas eletrônicos embarcados em veículos que possibilitem a tomada de decisões complexas, de forma independente da atuação humana.

§ 1º Para fins do disposto nos incisos I e II do *caput* deste artigo, a soma dos créditos adicionais não poderá exceder o valor de 20 (vinte) pontos percentuais e deverá ser ponderada segundo os pesos definidos na metodologia.

§ 2º Em cumprimento ao disposto no § 1º deste artigo, o crédito financeiro de que trata o art. 16 desta Lei será acrescido de até 20 (vinte) pontos percentuais e estará limitado a 7% (sete por cento) da receita bruta total de venda de bens e serviços do segundo mês-calendário anterior ao mês de apuração do crédito, excluídos os impostos e as contribuições incidentes sobre a venda.

§ 3º Para fins do disposto no inciso III do *caput* deste artigo, o crédito adicional não poderá exceder o valor de 250 (duzentos e cinquenta) pontos percentuais e deverá ser ponderado pela maturidade tecnológica da manufatura para o desenvolvimento ou a produção no País.

§ 4º Em cumprimento ao disposto no § 3º deste artigo, o crédito financeiro de que trata o art. 16 desta Lei será acrescido de até 250 (duzentos e cinquenta) pontos percentuais e estará limitado a 13% (treze por cento) da receita bruta total decorrente da venda dos produtos de que trata o inciso III do *caput* deste artigo do segundo mês-calendário anterior ao mês de apuração do crédito, excluídos os impostos e as contribuições incidentes sobre a venda.

§ 5º No caso das empresas habilitadas que realizem, no País, desenvolvimento e gestão global de tecnologia e de marca própria de veículo ou de autopeça, o limite de que trata o § 4º será de 16% (dezesseis por cento) da receita bruta total decorrente da venda dos produtos de que trata o inciso III do *caput* deste artigo do segundo mês-calendário anterior ao mês de apuração do crédito, excluídos os impostos e as contribuições incidentes sobre a venda.

§ 6º Os créditos adicionais apresentados nos §§ 1º e 3º poderão ser utilizados cumulativamente para o atingimento dos limites de que tratam os §§ 4º e 5º deste artigo.

§ 7º A escala MRL (*Manufacturing Readiness Levels*) é adotada para designar os níveis de maturidade de um processo de produção (ativo intangível), de modo a indicar o quanto pronto se encontra um processo em sua escala de desenvolvimento, conforme detalhado em ato do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

§ 8º As empresas habilitadas nos termos dos incisos II e III do *caput* do art. 13 desta Lei poderão ter o crédito financeiro acrescido em até 20 (vinte) pontos percentuais, de acordo com o volume de investimentos realizados no País, conforme previsto em ato do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

§ 9º A aplicação do disposto neste artigo sujeitar-se-á aos limites e às condições previstos no art. 15 desta Lei.

Art. 19. A pessoa jurídica habilitada nos termos do inciso II do *caput* do art. 13 que tenha projeto para desenvolvimento e produção dos produtos de que trata o inciso III do *caput* do art. 18 desta Lei, além dos demais benefícios de que trata este Capítulo, fará jus a crédito financeiro em contrapartida aos investimentos em ativos fixos e em pesquisa e desenvolvimento, inclusive engenharia automotiva.

§ 1º O crédito financeiro de que trata o *caput* deste artigo:

I - corresponderá aos seguintes percentuais, aplicados sobre os investimentos em ativos fixos e em pesquisa e desenvolvimento, inclusive engenharia automotiva:

- a) 12,5% (doze inteiros e cinco décimos por cento) dos investimentos para produção de veículos automotores; e
- b) 25% (vinte e cinco por cento) dos investimentos para a produção de autopeças ou sistemas e soluções estratégicas, conforme o disposto em regulamento; e

II - estará condicionado, em conformidade com os termos e as condições estabelecidos em regulamento:

- a) à aprovação prévia do projeto de investimento e produção tecnológica de que trata o *caput* deste artigo;
- b) ao cumprimento do cronograma físico-financeiro e de produção constante do projeto de desenvolvimento e produção tecnológica; e
- c) ao alcance dos indicadores de que tratam os incisos I e II do *caput* do art. 18 desta Lei.

§ 2º A aplicação do disposto neste artigo sujeitar-se-á aos limites e às condições previstos no art. 15 desta Lei.

Art. 20. As empresas habilitadas nos termos da alínea *a* do inciso I do § 4º do art. 13 desta Lei, além de usufruirem dos demais benefícios de que trata este Capítulo, poderão apurar crédito financeiro correspondente ao:

I - Imposto de Importação incidente na importação de unidades industriais, linhas de produção ou células de produção, bem como equipamentos e aparelhos para controle da qualidade do processo fabril e para realização de pesquisa e desenvolvimento que não tenham similar de produção nacional; e

II - Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) e CSLL incidentes sobre o lucro tributável da parcela correspondente à exportação de produtos industrializados no âmbito do projeto de desenvolvimento e produção tecnológica.

Parágrafo único. A fruição dos créditos previstos neste artigo sujeitar-se-á aos limites e às condições previstos no art. 15 desta Lei.

Art. 21. Os benefícios fiscais de que trata esta Lei:

I - não são cumulativos com os benefícios previstos nos arts. 1º a 26 da Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018, e no Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967; e

II - observado o parágrafo único deste artigo, não excluem os benefícios previstos na Lei nº 8.248, de 23 de outubro de 1991, no art. 11-C da Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, no art. 1º da Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, no regime especial de tributação de que trata o art. 56 da Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001, na Lei nº 11.196, de 21 de novembro de 2005, e na Lei nº 11.484, de 31 de maio de 2007.

Parágrafo único. Os projetos de pesquisa e desenvolvimento realizados como contrapartida aos benefícios da Lei nº 8.248, de 23 de outubro de 1991, do art. 11-C da Lei nº 9.440, de 14 de março de 1997, do art. 1º da Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, e da Lei nº 11.484, de 31 de maio de 2007, não podem ser beneficiados no âmbito do regime de que trata o art. 12 desta Lei.

Seção IV Do Acompanhamento

Art. 22. Fica instituído o Grupo de Acompanhamento do Programa Mover, composto de 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.

§ 1º O Grupo de Acompanhamento deverá divulgar, anualmente, relatório com os resultados econômicos e técnicos oriundos da aplicação do Programa Mover no ano anterior.

§ 2º O relatório de que trata o § 1º deste artigo:

I - será elaborado pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, sob a supervisão do Grupo de Acompanhamento; e

II - deverá conter os impactos decorrentes dos dispêndios beneficiados pelo Programa Mover na produção, no emprego, nos investimentos, na inovação e na agregação de valor do setor automobilístico.

§ 3º O Grupo de Acompanhamento poderá contar com o apoio de comitê técnico consultivo formado por representantes do setor empresarial, dos trabalhadores da indústria automotiva e da comunidade científica.

§ 4º Ficam criados o Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade Verde e o Conselho Gestor do Observatório, constituído por representantes do governo, do setor empresarial, dos trabalhadores e da comunidade científica, responsável, entre outras atribuições, por acompanhar o impacto do Programa Mover no setor e na sociedade, conforme o disposto em ato do Ministro de Estado do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

Seção V
Dos Efeitos do Descumprimento da Legislação

Art. 23. O descumprimento de requisitos, de compromissos, de condições e de obrigações acessórias no âmbito deste Capítulo poderá acarretar as seguintes penalidades:

- I - cancelamento da habilitação com efeitos retroativos; ou
- II - suspensão da habilitação.

Art. 24. O cancelamento da habilitação:

I - poderá ser aplicado nas hipóteses de:

- a) descumprimento dos requisitos de que trata o art. 14 desta Lei; ou
- b) não realização do projeto de desenvolvimento e produção tecnológica de que trata o inciso II do *caput* do art. 13 desta Lei; e

II - implicará o recolhimento do valor equivalente aos créditos financeiros resarcidos ou compensados ou o estorno dos referidos créditos financeiros formados em virtude do benefício até o último dia útil do mês seguinte ao cancelamento da habilitação.

§ 1º Na hipótese de a empresa possuir mais de uma habilitação ao regime de que trata o art. 12 desta Lei, o cancelamento de uma delas não afetará as demais.

§ 2º O recolhimento do valor de que trata o inciso II do *caput* deste artigo retroagirá ao início do ano-calendário em que ocorrer o fato que deu causa ao cancelamento da habilitação.

Art. 25. A suspensão da habilitação poderá ser aplicada nas hipóteses de:

I - verificação de não atendimento, pela empresa habilitada, da condição de que trata o inciso III do § 1º do art. 13 desta Lei; ou

II - descumprimento, por mais de 3 (três) meses consecutivos, de obrigação acessória relativa ao Programa Mover prevista nesta Lei, em seu regulamento ou em normas complementares.

Parágrafo Único. Ficará suspenso o usufruto dos benefícios de que trata esta Lei enquanto não forem sanados os motivos que deram causa à suspensão da habilitação.

CAPÍTULO V
DO REGIME DE AUTOPEÇAS NÃO PRODUZIDAS

Art. 26. O regime de autopeças não produzidas, de que trata o art. 6º do Acordo sobre a Política Automotiva Comum entre a República Argentina e a República Federativa do Brasil, anexo ao Trigésimo Oitavo Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica nº 14, para importação das partes, peças, componentes, conjuntos e subconjuntos, acabados e semiacabados, e pneumáticos, sem capacidade de produção nacional equivalente, todos novos, destinados à produção de produtos automotivos, deverá obedecer ao disposto neste Capítulo.

§ 1º A Câmara de Comércio Exterior aprovará a relação de autopeças não produzidas no Mercado Comum do Sul (Mercosul), contempladas no Acordo sobre a Política Automotiva Comum entre a República Argentina e a República Federativa do Brasil, anexo ao Trigésimo Oitavo Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica nº 14, por classificação fiscal na Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM).

§ 2º As empresas importadoras ficam autorizadas a aderir, facultativamente, ao regime referido no *caput* deste

artigo.

§ 3º As empresas importadoras que não aderirem ao regime referido no *caput* deste artigo ficam obrigadas ao recolhimento normal do Imposto de Importação do bem.

§ 4º O Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços estabelecerá os termos, os limites e as condições para a habilitação ao regime previsto no *caput* deste artigo.

§ 5º As empresas habilitadas na data de publicação desta Lei no regime de autopeças não produzidas, de que trata o art. 6º do Acordo sobre a Política Automotiva Comum entre a República Argentina e a República Federativa do Brasil, anexo ao Trigésimo Oitavo Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica nº 14, terão o prazo de 120 (cento e vinte) dias, contado da data de entrada em vigor desta Lei, para requerer nova habilitação nos termos do § 4º deste artigo.

Art. 27. A habilitação prevista no art. 26 desta Lei ficará condicionada à realização de investimentos no País, pela empresa interessada, correspondentes a 2% (dois por cento) do valor aduaneiro em projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação em programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia aderentes às diretrizes previstas no § 2º do art. 1º desta Lei, conforme o disposto em regulamento do Poder Executivo federal, em parceria com:

I - Instituição Científica, Tecnológica e de Inovação (ICT);

II - entidades brasileiras de ensino, oficiais ou reconhecidas pelo poder público;

III - empresas públicas dotadas de personalidade jurídica de direito privado que mantenham fundos de investimento destinados a empresas de base tecnológica, com foco no desenvolvimento e na sustentabilidade industrial e tecnológica para a mobilidade e logística; ou

IV - organizações sociais, qualificadas conforme o disposto na Lei nº 9.637, de 15 de maio de 1998, ou serviços sociais autônomos, que mantenham contrato de gestão com o governo federal e que promovam e incentivem a realização de projetos de pesquisa aplicada, desenvolvimento e inovação para o setor automotivo e sua cadeia.

Parágrafo único. Para fins de controle e gerenciamento da adequação da aplicação do valor previsto no *caput* deste artigo, o Poder Executivo federal poderá prever a obrigatoriedade de centralização dos aportes em fundo privado, conforme o disposto em regulamento.

Art. 28. A empresa habilitada no regime previsto no art. 26 deverá comprovar anualmente a realização dos aportes de que trata o art. 27 desta Lei, conforme o disposto em regulamento do Poder Executivo federal.

§ 1º Aplicar-se-á multa sancionatória de 30% (trinta por cento) sobre a diferença entre o valor do aporte de que trata o *caput* do art. 27 desta Lei e o valor efetivamente realizado.

§ 2º Ficará dispensada a aplicação da multa prevista no § 1º deste artigo na hipótese de pagamento espontâneo, desde que efetuado até o segundo mês subsequente ao aporte a menor e em parcela única, devendo este valor ser acrescido de juros e multa de mora.

§ 3º Após o início do processo administrativo fiscalizatório, o valor da multa prevista no § 1º deste artigo fica reduzido em 50% (cinquenta por cento) caso o beneficiário realize o pagamento do valor devido notificado, incluídos juros e multa de mora, até o vigésimo dia subsequente à data de recebimento do termo de início de fiscalização.

§ 4º A partir do vigésimo primeiro dia, contado do recebimento do termo de início de fiscalização, encerrar-se-á a possibilidade de pagamento na forma prevista no § 3º, e o beneficiário ficará sujeito à multa sancionatória prevista no § 1º deste artigo, sobre a qual passam a incidir juros e multa de mora, sem prejuízo do encaminhamento para inscrição em dívida ativa da União.

§ 5º Os valores devidos em atraso serão acrescidos de multa de mora, calculada à taxa de 0,33% (trinta e três centésimos por cento) por dia de atraso, limitada a 20% (vinte por cento).

§ 6º A multa de que trata o § 5º deste artigo será calculada a partir do primeiro dia útil subsequente ao do vencimento do prazo previsto para a realização do aporte até o dia em que ocorrer o seu pagamento.

§ 7º Sobre os valores devidos em atraso incidirão juros de mora calculados à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia (Selic), para títulos federais, acumulada mensalmente, a partir do primeiro dia do mês subsequente ao do vencimento do prazo até o último dia do mês anterior ao do recolhimento, e de 1% (um por cento) no mês de recolhimento.

CAPÍTULO VI

DO FUNDO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL E TECNOLÓGICO

Art. 29. Fica o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) autorizado a instituir o Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT), com a finalidade de captar recursos oriundos de políticas industriais para a utilização em apoio financeiro aos programas e aos projetos prioritários de desenvolvimento industrial, científico e tecnológico.

§ 1º O FNDIT será formado por recursos oriundos:

I - da obrigação de que trata o art. 27 desta Lei;

II - da realização de dispêndios em pesquisa e desenvolvimento tecnológico, nos termos do § 1º do art. 14 desta Lei;

III - de glosa ou de necessidade de complementação residual dos dispêndios em pesquisa e desenvolvimento tecnológico, nos termos do § 3º do art. 14 desta Lei;

IV - do rendimento de aplicações do próprio fundo;

V - da remuneração e do retorno de operações com recursos do fundo; e

VI - de outras fontes cuja possibilidade de destinação ao FNDIT esteja prevista em legislação específica.

§ 2º O FNDIT terá natureza privada e consistirá em conta contábil específica mantida pelo BNDES, que promoverá a gestão e a administração dos recursos do fundo.

§ 3º A gestão e a destinação de recursos do FNDIT observarão o disposto em ato do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

§ 4º Fica criado o Conselho Diretor do FNDIT, órgão colegiado no âmbito do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, cujas composição e competências serão estabelecidas em ato do Poder Executivo federal.

§ 5º Outras fontes de recursos do FNDIT serão definidas nas normas de políticas industriais que prevejam mecanismos de depósitos de recursos para desenvolvimento industrial, científico e tecnológico.

§ 6º Na hipótese de o FNDIT não estar em funcionamento, o aporte dos recursos a que se refere o § 1º deste artigo deverá ser realizado diretamente em contas específicas das instituições coordenadoras dos programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para as indústrias de mobilidade e logística.

§ 7º O risco das operações realizadas com recursos do FNDIT será integralmente suportado pelo fundo.

§ 8º O FNDIT não se caracteriza como fundo de investimentos nem se vincula diretamente ao sistema financeiro e bancário nacional.

§ 9º Os recursos recebidos pelo FNDIT são isentos do IRPJ e da CSLL, inclusive no que se refere aos ganhos líquidos mensais das aplicações finalísticas realizadas.

§ 10. 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 receitas e ganhos líquidos do FNDIT.

§ 11. Os recursos recebidos pelo BNDES na qualidade de instituição coordenadora para programa prioritário de apoio ao desenvolvimento industrial, científico e tecnológico para as indústrias de mobilidade e logística, no âmbito da

Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018, poderão ser transferidos ao FNDIT.

Art. 30. 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.

CAPÍTULO VII DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 31. Os incentivos previstos nos arts. 15 a 20 desta Lei terão prazo de vigência de 5 (cinco) anos, na forma do disposto no art. 143 da Lei nº 14.436, de 9 de agosto de 2022.

Art. 32. O art. 1º do Decreto-Lei nº 1.804, de 3 de setembro de 1980, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 1º
.....

§ 2º A tributação simplificada poderá efetuar-se pela classificação genérica dos bens em um ou mais grupos, aplicando-se alíquotas constantes ou progressivas em função do valor das remessas, não superiores a 400% (quatrocentos por cento) e não inferiores às alíquotas da tabela progressiva apresentada no § 2º-A deste artigo, bem como limitadas ao valor máximo de US\$ 3.000,00 (três mil dólares norte-americanos).

§ 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	50,00	20,0%	-
50,01	3.000,00	60,0%	US\$ 20,00

....." (NR)

Art. 33. Ficam convalidados os atos praticados com base na Medida Provisória nº 1.205, de 30 de dezembro de 2023.

Art. 34. Ficam revogados os seguintes dispositivos:

I - arts. 1º a 29 da Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018;

II - inciso II do *caput* do art. 2º do Decreto-Lei nº 1.804, de 3 de setembro de 1980.

Art. 35. 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; e

II - na data de sua publicação, quanto aos demais dispositivos.

Brasília, 27 de junho de 2024; 203º da Independência e 136 da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Luis Manuel Rebello Fernandes

Fernando Haddad

Geraldo José Rodrigues Alckmin Filho

Este texto não substitui o original publicado no Diário Oficial da União - Seção 1 de 28/06/2024

Publicação:

- Diário Oficial da União - Seção 1 - 28/6/2024, Página 1 (Publicação Original)

Legislação Informatizada - LEI N° 14.904, DE 27 DE JUNHO DE 2024 - Publicação Original

Veja também:

[Proposição Originária](#) [Dados da Norma](#)

LEI N° 14.904, DE 27 DE JUNHO DE 2024

Estabelece diretrizes para a elaboração de planos de adaptação à mudança do clima; altera a Lei nº 12.114, de 9 de dezembro de 2009; e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei estabelece diretrizes para a elaboração de planos de adaptação à mudança do clima, com o objetivo de implementar medidas para reduzir a vulnerabilidade e a exposição a riscos dos sistemas ambiental, social, econômico e de infraestrutura diante dos efeitos adversos atuais e esperados da mudança do clima, com fundamento na Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, que institui a Política Nacional sobre Mudança do Clima (PNMC).

§ 1º Os planos de adaptação de que trata o *caput* deste artigo estabelecerão medidas para incluir a gestão do risco da mudança do clima nos planos e nas políticas públicas setoriais e temáticas existentes e nas estratégias de desenvolvimento local, municipal, estadual, regional e nacional.

§ 2º Os planos de adaptação de que trata o *caput* deste artigo deverão integrar-se aos planos sobre mudança do clima que contemplem medidas de mitigação de emissões de gases de efeito estufa.

Art. 2º São diretrizes dos planos de adaptação à mudança do clima:

I - a identificação, a avaliação e a priorização de medidas para enfrentar os desastres naturais recorrentes e diminuir a vulnerabilidade e a exposição dos sistemas ambiental, social, econômico e de infraestrutura, em áreas rurais e urbanas, bem como os efeitos adversos atuais e esperados das mudanças do clima nos âmbitos local, municipal, estadual, regional e nacional;

II - a gestão e a redução do risco climático diante dos efeitos adversos da mudança do clima, de modo a estimar, minimizar ou evitar perdas e danos e planejar e priorizar a gestão coordenada de investimentos, com base no grau de vulnerabilidade, conforme definido pela PNMC;

III - o estabelecimento de instrumentos de políticas públicas econômicos, financeiros e socioambientais que assegurem a viabilidade e a eficácia da adaptação dos sistemas ambiental, social, econômico e de infraestruturas críticas;

IV - a integração entre as estratégias de mitigação e adaptação nos âmbitos local, municipal, estadual, regional e nacional, em alinhamento com os compromissos assumidos no Acordo de Paris sob a Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima, por meio da Contribuição Nacionalmente Determinada;

V - o estabelecimento de prioridades com base em setores e regiões mais vulneráveis, a partir da identificação de vulnerabilidades, por meio da elaboração de estudos de análise de riscos e vulnerabilidades climáticas;

VI - a sinergia entre a Política Nacional de Proteção e Defesa Civil (PNPDEC), instituída pela Lei nº 12.608, de 10 de abril de 2012, o Plano Nacional de Proteção e Defesa Civil, os planos estaduais, distrital e municipais de proteção e defesa civil e a Estratégia Nacional de Segurança de Infraestruturas Críticas;

VII - o estímulo à adaptação do setor agropecuário ao Plano Setorial de Mitigação e de Adaptação às Mudanças Climáticas para a Consolidação de uma Economia de Baixa Emissão de Carbono na Agricultura (Plano ABC), vinculado

ao investimento em pesquisa, desenvolvimento e inovação ou em práticas, processos e tecnologias ambientalmente adequadas e economicamente sustentáveis;

VIII - a adoção de soluções baseadas na natureza como parte das estratégias de adaptação, considerando seus benefícios adicionais e sua capacidade de integrar resultados para adaptação e mitigação, simultaneamente;

IX - o monitoramento e a avaliação das ações previstas, bem como a adoção de processos de governança inclusivos para a revisão dos planos de que trata esta Lei a cada 4 (quatro) anos, orientada pelo ciclo dos planos plurianuais;

X - a promoção de pesquisa, desenvolvimento e inovação orientados:

- a) à redução da vulnerabilidade dos sistemas naturais, humanos, produtivos e de infraestrutura e à busca de novas tecnologias que contribuam para sua adaptação;
- b) ao monitoramento dos impactos das adaptações adotadas nos âmbitos local, municipal, estadual, regional e nacional;
- c) à divulgação e à difusão de dados, informações, conhecimentos e tecnologias, de forma a promover o intercâmbio entre cientistas e técnicos;
- d) à promoção da informação, da educação, da capacitação e da conscientização públicas sobre as medidas de adaptação e sobre seus benefícios para promover a resiliência dos ambientes vulneráveis à mudança do clima.

Art. 3º Os planos de adaptação à mudança do clima assegurarão a adequada implementação das estratégias traçadas, prioritariamente nas áreas de:

I - infraestrutura urbana e direito à cidade, incluídos habitação, áreas verdes, transportes, equipamentos de saúde e educação, saneamento, segurança alimentar e nutricional, segurança hídrica e transição energética justa, entre outros elementos com vistas ao desenvolvimento socioeconômico resiliente à mudança do clima e alinhados à redução das desigualdades sociais;

II - infraestrutura nacional, incluídos infraestruturas de comunicações, energia, transportes, finanças e águas, entre outras que tenham dimensão estratégica e sejam essenciais à segurança e à resiliência dos setores vitais para o funcionamento do País;

III - infraestrutura baseada na natureza, que utiliza elementos da natureza para fornecer serviços relevantes para adaptação às consequências da mudança do clima, com vistas a criar resiliência e proteção da população, de bens e do meio ambiente ecologicamente equilibrado, de forma sustentável, com a possibilidade de integrar simultaneamente ações de adaptação e mitigação da mudança do clima.

Parágrafo único. Os planos referidos no *caput* deste artigo estabelecerão indicadores para monitoramento e avaliação da sua implementação.

Art. 4º O arranjo institucional para formulação e implementação dos planos de adaptação de que trata esta Lei fundamenta-se nos órgãos do Sistema Nacional de Meio Ambiente (Sisnama) e nos instrumentos previstos na PNMC.

Art. 5º As medidas previstas no plano nacional de adaptação à mudança do clima, a ser elaborado pelo órgão federal competente, serão formuladas em articulação com as 3 (três) esferas da Federação e os setores socioeconômicos, garantida a participação social dos mais vulneráveis aos efeitos adversos dessa mudança e dos representantes do setor privado, com vistas a fortalecer e estimular a produção de resultados tangíveis de adaptação que garantam a mitigação dos efeitos atuais e esperados das mudanças do clima, compatibilizando a proteção do meio ambiente com o desenvolvimento econômico.

§ 1º O plano nacional de adaptação à mudança do clima é parte integrante do Plano Nacional sobre Mudança do Clima, nos termos da Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009.

§ 2º O Plano Nacional sobre Mudança do Clima preverá a coordenação e a governança federativa do plano nacional de adaptação à mudança do clima, de modo a garantir:

I - representação da sociedade civil e ampla cooperação entre os entes federados;

II - harmonização das metodologias de identificação de impactos, avaliação e gestão do risco climático, análise das vulnerabilidades e das ameaças climáticas e identificação, avaliação e priorização de medidas de adaptação;

III - fornecimento de subsídios à elaboração, à implementação, ao monitoramento e à revisão do plano nacional de adaptação à mudança do clima.

§ 3º O plano nacional de adaptação à mudança do clima e suas ações e estratégias serão fundamentados em evidências científicas, análises modeladas e previsões de cenários, considerando os relatórios científicos do Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (IPCC), com o propósito de estabelecer e priorizar as ações a serem incluídas.

Art. 6º O plano nacional de adaptação à mudança do clima estabelecerá diretrizes para os planos estaduais e municipais e assegurará prioridade de apoio aos Municípios mais vulneráveis e expostos às ameaças climáticas, bem como fomentará consórcios intermunicipais e arranjos regionais para a consecução das medidas por ele previstas.

Art. 7º Independentemente dos planos de adaptação previstos nesta Lei, a identificação de vulnerabilidades e a gestão do risco climático deverão ser levadas em consideração nas políticas setoriais e nas políticas de desenvolvimento e de ordenamento territorial.

Art. 8º O plano nacional de adaptação à mudança do clima promoverá a cooperação internacional nos âmbitos bilateral, regional e multilateral para o financiamento, a capacitação, o desenvolvimento, a transferência e a difusão de tecnologias e processos para a implementação de ações de adaptação, incluídos a pesquisa científica, o monitoramento e a avaliação sistemática dos impactos da mudança do clima e o intercâmbio de informações.

Art. 9º A elaboração dos planos estaduais, distrital e municipais poderá ser financiada mediante recursos provenientes do Fundo Nacional sobre Mudança do Clima (FNMC), disciplinado pela Lei nº 12.114, de 9 de dezembro de 2009, entre outras fontes de financiamento.

Art. 10. Os planos nacional, estaduais, distrital e municipais previstos nesta Lei serão disponibilizados e mantidos atualizados, na íntegra, na internet.

Art. 11. O art. 5º da Lei nº 12.114, de 9 de dezembro de 2009, passa a vigorar acrescido do seguinte § 5º:

"Art. 5º
.....

§ 5º Poderão ser utilizados recursos do FNMC para o financiamento da elaboração e da implementação de planos municipais de adaptação à mudança do clima ou de planos municipais de mudança do clima que incluam o componente adaptação." (NR)

Art. 12. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 27 de junho de 2024; 203º da Independência e 136º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Carlos Henrique Baqueta Fávaro

José Wellington Barroso de Araujo Dias

Maria Osmarina Marina da Silva Vaz de Lima

Aparecida Gonçalves

Sonia Bone de Sousa Silva Santos

Nísia Verônica Trindade Lima

Celso Sabino de Oliveira

Este texto não substitui o original publicado no Diário Oficial da União - Seção 1 de 28/06/2024

Publicação:

- Diário Oficial da União - Seção 1 - 28/6/2024, Página 8 (Publicação Original)

Legislação Informatizada - LEI N° 14.902, DE 27 DE JUNHO DE 2024 - Veto

Veja também:

[Texto Atualizado \(arquivo em formato doc\)](#) [Publicação Original](#) [Proposição Originária](#)
[Dados da Norma](#)

LEI N° 14.902, DE 27 DE JUNHO DE 2024

Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação (Programa Mover); 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.

MENSAGEM N° 409, DE 27 DE JUNHO DE 2024

Senhor Presidente do Senado Federal,

Comunico a Vossa Excelência que, nos termos previstos no § 1º do art. 66 da Constituição, decidi vetar parcialmente, por contrariedade ao interesse público, o Projeto de Lei nº 914, de 2024, que "Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação (Programa Mover); 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.".

Ouvido, o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços manifestou-se pelo veto aos seguintes dispositivos do Projeto de Lei:

§ 9º do art. 2º do Projeto de Lei

"§ 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, aplicando equivalente tratamento tributário."

Razões do veto

"Em que pese a boa intenção do legislador, a proposição legislativa contraria o interesse público ao admitir a importação por conta e ordem ou por encomenda em situação tributária mais favorável ao produto importado relativamente ao produto produzido no País, já que utiliza base de cálculo da Contribuição para o Programa de Integração Social e o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público - Contribuição para o PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - Cofins menor que a praticada para produtos produzidos no Brasil. Especialmente a importação de autopeças é nociva aos objetivos do Programa."

Ouvidos, o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços e o Ministério da Fazenda, manifestaram-se pelo veto aos seguintes dispositivos do Projeto de Lei:

§ 10 do art. 9º do Projeto de Lei

"§ 10. Os caminhões equipados com motor que utilize gás natural armazenado como, alternativa ou simultaneamente, Gás Natural Comprimido (GNC), Gás Natural Liquefeito (GNL), hidrogênio ou biometano terão diferenciação de alíquota de até 5 (cinco) pontos percentuais em relação aos caminhões convencionais, nos termos de regulamento."

Razões do veto

"Em que pese a boa intenção do legislador, a proposição legislativa contraria o interesse público, pois prevê diferenciação de alíquota para caminhões equipados com motor que utilize gás natural armazenado em relação aos caminhões convencionais. Uma vez que a alíquota de Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI atualmente está em 0% (zero por cento) para todos os veículos de transporte de mercadorias, o dispositivo, para ter efeito prático, ensejaria a necessidade de elevação da tributação dos veículos de transporte não tratados no

preceito, com efeitos negativos sobre a renovação da frota, a indústria de transporte de mercadorias e a economia nacional."

Alínea "c" do inciso I do § 4º do art. 13 do Projeto de Lei

"c) instalação de unidades destinadas à infraestrutura de postos de abastecimentos de GNL e outras fontes energéticas alternativas de baixa emissão de carbono;"

Razões do voto

"Em que pese a boa intenção do legislador, a proposição legislativa contraria o interesse público pois possibilitaria a habilitação de postos de abastecimento ao regime de incentivos do Programa Mover, o que concorreria com os limites globais do Programa, destinados a induzir a adoção de novas tecnologias de propulsão a serem produzidas no País."

Ouvido, o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços manifestou-se pelo voto ao seguinte dispositivo do Projeto de Lei:

§ 5º do art. 13 do Projeto de Lei

"§ 5º A idade máxima dos bens usados de que trata a alínea a do inciso I do § 4º deste artigo não poderá exceder a 10 (dez) anos, contados da data de fabricação, devidamente comprovada pelo respectivo fabricante, em documento apresentado no processo de importação."

Razões do voto

"Em que pese a boa intenção do legislador, a proposição legislativa contraria o interesse público, pois o dispositivo proposto é mais restritivo do que a regulamentação geral sobre o tema, nos termos do disposto na Portaria SECEX nº 249, de 4 de julho de 2023, da Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, a qual não define limite de idade de fabricação para a importação de bens usados. A limitação proposta poderia, portanto, restringir a diversificação e a ampliação do mercado automotivo brasileiro, com vistas à adoção de novas tecnologias."

Essas, Senhor Presidente, são as razões que me conduziram a vetar os dispositivos mencionados do Projeto de Lei em causa, as quais submeto à elevada apreciação dos Senhores Membros do Congresso Nacional.

Este texto não substitui o original publicado no Diário Oficial da União - Seção 1 de 28/06/2024

Publicação:

- Diário Oficial da União - Seção 1 - 28/6/2024, Página 11 (Veto)