



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 11.236, DE 2018** **(Do Sr. Celso Maldaner)**

Dispõe sobre a renovação da frota de veículos de transporte rodoviário de cargas de propriedade de transportadores autônomos de carga.

**DESPACHO:**

APENSE-SE À(AO) PL-10790/2018.

**APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

**PUBLICAÇÃO INICIAL**

Art. 137, caput - RICD

**O Congresso Nacional decreta:**

**Art. 1º** Esta Lei estabelece as condições para a concessão de linhas de crédito com vistas à renovação da frota de veículos de transporte rodoviário de cargas de propriedade de transportadores autônomos de carga e cria sistema de logística reversa para a retirada de circulação de veículos declarados inservíveis ou em fim de vida útil.

**Art. 2º** Fica a União autorizada a instituir linhas de crédito específicas ou a subvencionar as existentes com vistas à renovação da frota de veículos de transporte rodoviário de cargas em circulação no Brasil nas condições estabelecidas e com as fontes previstas nesta Lei.

§ 1º As linhas de crédito a que se refere o *caput* serão utilizadas para financiar a comercialização de veículos novos ou usados com no máximo 20 (vinte) anos de fabricação.

§ 2º As linhas de crédito a que se refere o *caput* serão supridas com recursos arrecadados nos termos desta Lei.

**Art. 3º** Poderá acessar as linhas de crédito a que se refere o art. 2º a pessoa física ou jurídica que atenda aos seguintes requisitos:

I – Seja detentora de Declaração de Aptidão expedida pela entidade reguladora do transporte rodoviário de cargas; e

II - Possua inscrição ativa no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC como Transportador Autônomo de Cargas há pelo menos 3 (três) anos.

**Art. 4º** O Transportador Rodoviário Remunerado de Cargas elegível a receber o financiamento nos termos do art. 3º poderá acessar a linha de crédito uma vez a cada cinco anos e limitada a um veículo por CPF ou CNPJ.

**Art. 5º** Serão retirados de circulação os veículos de transporte rodoviário de cargas declarados inservíveis ou em fim de vida útil pela entidade reguladora do transporte rodoviário de cargas.

**Art. 6º** Considera-se inservível ou em fim de vida útil o veículo de transporte rodoviário de cargas assim declarado em virtude de:

I – possuir mais de 30 anos de fabricação;

II – vontade expressa de seu proprietário;

III – inadequação insanável de seus equipamentos ou de sua condição de uso, consideradas as normas aplicáveis à segurança do tráfego e à adequação do veículo às normas ambientais; ou

IV – abandono em depósito ou pátio mantido pelo poder público ou administrado em seu nome, bem como em área ou via pública, respeitado o prazo mínimo, fixado pela autoridade de trânsito, para que o veículo seja reclamado por seu proprietário.

§ 1º O veículo declarado inservível ou em fim de vida útil fica proibido de transitar por via pública, devendo ser recolhido e reciclado, nos termos desta Lei e de sua regulamentação, observadas as normas especialmente aplicáveis a veículos que, finda a sua vida útil ou considerados inservíveis, componham patrimônio histórico ou artístico, público ou privado.

§ 2º Os veículos utilizados na prestação de serviços de transporte rodoviário de cargas serão submetidos a inspeção periódica, tendo em vista a verificação de suas condições de uso e da adequação de seus equipamentos.

**Art. 7º** A entidade reguladora do transporte rodoviário de cargas emitirá uma Declaração de Aptidão para cada veículo retirado de circulação e recolhido pelo poder público nos termos desta Lei.

§ 1º A Declaração de Aptidão conterá os dados de identificação do veículo retirado de circulação e será documento necessário para acesso às linhas de crédito referidas no art. 2º.

§ 2º A Declaração de Aptidão só poderá ser utilizada para aquisição de outro veículo com capacidade de carga inferior, igual ou superior em no máximo 50% (cinquenta por cento) à capacidade de carga do veículo retirado de circulação.

**Art. 8º** Os veículos de transporte rodoviário de cargas retirados de circulação nos termos desta Lei passarão a integrar sistema de logística reversa, que tem por objetivo reaproveitar ou reutilizar, para o consumo ou na produção, materiais, partes, peças, sucatas e resíduos obtidos por meio de sua reciclagem.

Parágrafo único. Empreendimentos interessados em participar do sistema de logística reversa de que trata esta Lei deverão se cadastrar junto à entidade reguladora do transporte rodoviário de cargas.

**Art. 9º** O veículo de transporte rodoviário de cargas retirado de circulação nos termos desta Lei e recolhido pelo poder público será alienado, sempre que possível onerosamente e por meio de procedimento licitatório.

§ 1º É vedada a alienação de veículo nos termos desta Lei a pessoa física ou a empreendimento não integrante do sistema de logística reversa.

§ 2º Cabe ao adquirente arcar com as despesas de transporte do veículo do local de origem indicado no edital de alienação até o local de destino.

§ 3º O adquirente deverá coletar, tratar e dispor dos rejeitos provenientes dos veículos adquiridos, observando as normas ambientais e de segurança.

**Art. 10** O veículo de transporte rodoviário de cargas declarado inservível ou em fim de vida útil pela entidade reguladora do transporte rodoviário de cargas poderá ser comercializado diretamente pelo seu proprietário a empreendimento integrante do sistema de logística reversa.

Parágrafo único. Na situação referida no *caput*, não será emitida Declaração de Aptidão.

**Art. 11** A reciclagem do veículo inservível ou em fim de vida útil, bem como de materiais, partes, peças, sucatas e resíduos dele oriundos, será registrada em cada etapa do sistema de logística reversa.

Parágrafo único. O registro será feito com o intuito de assegurar o rastreamento e o inventário, pelas autoridades, a qualquer tempo, de partes, peças, materiais, sucatas e resíduos sujeitos a reciclagem, reaproveitamento ou reutilização no âmbito ou a partir do sistema de logística reversa.

**Art. 12** Fica instituída contribuição de intervenção no domínio econômico, doravante denominada Cide-Log, cuja incidência é a comercialização, pelos empreendimentos integrantes do sistema de logística reversa, de bens de consumo e intermediários obtidos mediante a reciclagem, o reaproveitamento ou a reutilização de materiais, partes, peças, sucatas e resíduos de veículos inservíveis ou em fim de vida útil.

§ 1º O produto da arrecadação da Cide-Log será destinado ao atendimento da programação de trabalho definida na Lei Orçamentária Anual para a política de renovação da frota de veículos de transporte rodoviário de cargas nos termos desta Lei e de sua regulamentação.

§ 2º O contribuinte da Cide-Log é o empreendimento que, integrando formalmente o sistema de logística reversa, comercialize bens de consumo ou intermediários obtidos mediante a reciclagem, o reaproveitamento ou a reutilização de materiais, partes, peças, sucatas e resíduos de veículos inservíveis ou em fim de vida útil.

§ 3º O fato gerador da Cide-Log é a saída do estabelecimento dos bens de consumo e intermediários obtidos mediante a reciclagem, o reaproveitamento ou a reutilização de materiais, partes, peças, sucatas e resíduos de veículos inservíveis ou em fim de vida útil, mesmo que tenham sido submetidos a processo de recondicionamento ou recuperação.

§ 4º A movimentação de bens, inclusive por força de comercialização, entre empreendimentos integrantes do sistema de logística reversa não configura, para efeito do disposto no § 3º deste artigo, fato gerador da Cide-Log.

§ 5º A Cide-Log incidirá sobre a receita auferida com a comercialização dos bens de consumo e intermediários a que alude o § 3º deste artigo, deduzidas as operações de que trata seu § 4º, considerando-se:

I – como base de cálculo, o valor mensal da receita contabilizada sob o regime de competência;

II – a alíquota de 6% (seis por cento), aplicável à base de cálculo definida nos termos do inciso I deste parágrafo.

§ 6º O pagamento da Cide-Log será efetuado, pelo contribuinte, até o último dia útil da primeira quinzena do mês subsequente ao de ocorrência do fato gerador da contribuição, acrescido, em caso de atraso no pagamento, de multa e juros de mora, calculados e aplicados nos termos do art. 61 da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996, ou da norma que, para esse efeito, vier a substituir o citado artigo.

§ 7º A administração e a fiscalização da Cide-Log competem à Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB), observadas as disposições contidas nesta Lei e em sua regulamentação.

**Art. 13** Fica vedada a reciclagem de veículo à revelia das disposições desta Lei e de sua regulamentação.

**Art. 14** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição tem por objetivo incentivar a renovação da frota de veículos de transporte rodoviário de cargas no Brasil.

Segundo o Relatório Executivo do Plano Nacional de Logística (PNL) 2025, publicado em junho de 2018, o modal rodoviário responde por 65% da movimentação de cargas no Brasil, o que corresponde a mais de 1,5 trilhão de toneladas quilômetro úteis (TKU) por ano. Segundo o mesmo relatório, esse modal será responsável por 91% do custo total de transporte e por 85% das emissões de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) no horizonte de referência.

Ao assinar o Acordo de Paris referente às mudanças climáticas, em 2015, o Brasil se comprometeu a reduzir em 37% as emissões de carbono até 2025, tendo como referência as emissões de 2005<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> <http://cebds.org/blog/entenda-o-que-e-ndc-brasileira/#.W4P8RuhKiUI>

Conforme estimativas da Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), ao menos 230 mil caminhões que rodam hoje nas estradas brasileiras têm mais de 30 anos de idade, o que equivale a 20% da frota nacional de caminhões<sup>2</sup>. Estimativas de mercado dão conta, ainda, de que o transportador autônomo responde por aproximadamente 70% das cargas movimentadas por rodovia no País<sup>3</sup>.

Portanto, fica clara a necessidade de modernização da frota de transporte rodoviário de cargas, com os objetivos de tornar a comercialização de produtos mais eficiente e também de reduzir o impacto dessa atividade sobre o meio-ambiente.

No passado, já foram implementados programas de incentivo à renovação da frota de veículos de transporte rodoviário de carga, por meio de linhas de crédito subsidiadas junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Contudo, a nosso ver, aquela política se mostrou incompleta por não prever o compromisso de sucateamento dos veículos substituídos, impedindo que continuassem a circular.

Nesse sentido, este Projeto de Lei (PL) procura contemplar as duas frentes: por um lado, autoriza a União a instituir linha de crédito específica ou a subvencionar as existentes com vistas à modernização da frota de veículos de transporte rodoviário de cargas em circulação no Brasil e, por outro lado, cria mecanismos para retirar de circulação os veículos declarados inservíveis ou em fim de vida útil.

Dessa forma, além do alcance dos objetivos ambientais a que se propõe, o PL cria as receitas necessárias para financiar os subsídios a serem concedidos, sendo, portanto, neutro do ponto de vista do impacto fiscal.

É importante ressaltar que a proposição estabelece como beneficiários da política os Transportadores Autônomos de Cargas - TAC, uma vez que é necessário privilegiar esses empreendedores, que têm sido, muitas vezes, explorados por empresas que se colocam como intermediários na contratação de serviços de frete. Os TAC a serem beneficiados deverão comprovar possuir o já existente Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC, gerido pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

O PL institui também a Declaração de Aptidão, que será expedida por aquela entidade reguladora para cada veículo de transporte rodoviário de cargas retirado de circulação. Tal Declaração é inspirada em mecanismo semelhante utilizado com sucesso há anos no âmbito do Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar (Pronaf) e será requisito obrigatório para acesso ao financiamento para a aquisição de um veículo novo ou usado com no máximo 20 anos de fabricação.

Além disso, estabelece-se como restrição o financiamento a, no máximo, um veículo por CPF ou CNPJ que atenda aos requisitos estabelecidos, a cada cinco anos. Esta medida tem por objetivo ampliar o rol de beneficiários da política, tendo em vista a limitação dos recursos que estarão disponíveis.

O PL estabelece que os veículos declarados pela entidade reguladora do transporte rodoviário de cargas como inservível ou em fim de vida útil ficarão proibidos de transitar por via pública, devendo ser recolhidos e reciclados. Dentre outras hipóteses previstas, serão assim considerados todos os veículos com mais de 30 anos de fabricação.

---

<sup>2</sup> <https://oglobo.globo.com/economia/programa-de-renovacao-de-frota-volta-analise-do-governo-18451348>

<sup>3</sup> <https://www.dci.com.br/2.252/credito-e-o-principal-entrave-para-autonomo-renovar-frota-1.500293>

A proposição cria um sistema de logística reversa com o objetivo de reaproveitar ou reutilizar, para o consumo ou na produção, materiais, partes, peças, sucatas e resíduos obtidos por meio da reciclagem desses veículos, contemplando todas as etapas desde a retirada de circulação dos veículos, passando por seu desmanche até o reaproveitamento de materiais, sucatas e resíduos.

Por fim, institui-se contribuição de intervenção no domínio econômico, denominada Cide-Log, incidente sobre a comercialização, pelos empreendimentos integrantes do sistema de logística reversa, de bens de consumo e intermediários obtidos mediante a reciclagem, o reaproveitamento ou a reutilização de materiais, partes, peças, sucatas e resíduos de veículos inservíveis ou em fim de vida útil. O produto da arrecadação da Cide-Log será destinado à política de renovação da frota de veículos de transporte rodoviário de cargas.

Propõe-se, dessa forma, uma política integrada, que traz incentivos para a renovação da frota de veículos de transporte rodoviário de cargas em circulação no País, contribuindo para a sustentabilidade ambiental e observando os requisitos de equilíbrio fiscal. Ante o exposto, conto com o apoio dos nobres pares para a aprovação do presente Projeto de Lei.

Sala das Sessões, 19 de dezembro de 2018.

**Celso Maldaner**  
Deputado Federal – MDB/SC

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA**  
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG  
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL  
Seção de Legislação Citada - SELEC

## **LEI Nº 9.430, DE 27 DE DEZEMBRO DE 1996**

Dispõe sobre a legislação tributária federal, as contribuições para a seguridade social, o processo administrativo de consulta e dá outras providências.

### **O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

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

#### **CAPÍTULO V** **DISPOSIÇÕES GERAIS**

#### **Seção IV** **Acréscimos Moratórios**

#### **Multas e Juros**

Art. 61. Os débitos para com a União, decorrentes de tributos e contribuições administrados pela Secretaria da Receita Federal, cujos fatos geradores ocorrerem a partir de 1º de janeiro de 1997, não pagos nos prazos previstos na legislação específica, serão acrescidos de multa de mora, calculada à taxa de trinta e três centésimos por cento, por dia de atraso.

§ 1º A multa de que trata este artigo será calculada a partir do primeiro dia subsequente ao do vencimento do prazo previsto para o pagamento do tributo ou da contribuição até o dia em que ocorrer o seu pagamento.

§ 2º O percentual de multa a ser aplicado fica limitado a vinte por cento.

§ 3º Sobre os débitos a que se refere este artigo incidirão juros de mora calculados à taxa a que se refere o § 3º do art. 5º, a partir do primeiro dia do mês subsequente ao vencimento do prazo até o mês anterior ao do pagamento e de um por cento no mês de pagamento. ([Vide art. 4º da Lei nº 9.716, de 26/11/1998](#))

### **Pagamento em Quotas-Juros**

Art. 62. Os juros a que se referem o inciso III do art. 14 e o art. 16, ambos da Lei nº 9.250, de 26 de dezembro de 1995, serão calculados à taxa a que se refere o § 3º do art. 5º, a partir do primeiro dia do mês subsequente ao previsto para a entrega tempestiva da declaração de rendimentos.

Parágrafo único. As quotas do imposto sobre a propriedade territorial rural a que se refere a alínea c do parágrafo único do art. 14 da Lei nº 8.847, de 28 de janeiro de 1994, serão acrescidas de juros calculados à taxa a que se refere o § 3º do art. 5º, a partir do primeiro dia do mês subsequente àquele em que o contribuinte for notificado até o último dia do mês anterior ao do pagamento e de um por cento no mês do pagamento.

### **Débitos com Exigibilidade Suspensa**

Art. 63. Na constituição de crédito tributário destinada a prevenir a decadência, relativo a tributo de competência da União, cuja exigibilidade houver sido suspensa na forma dos incisos IV e V do art. 151 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, não caberá lançamento de multa de ofício. ([“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 2.158-35, de 24/8/2001](#))

§ 1º O disposto neste artigo aplica-se, exclusivamente, aos casos em que a suspensão da exigibilidade do débito tenha ocorrido antes do início de qualquer procedimento de ofício a ele relativo.

§ 2º A interposição da ação judicial favorecida com a medida liminar interrompe a incidência da multa de mora, desde a concessão da medida judicial, até 30 dias após a data da publicação da decisão judicial que considerar devido o tributo ou contribuição.

.....  
 .....

<b>FIM DO DOCUMENTO</b>
-------------------------