

PARECER DE PLENÁRIO À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022, PELA COMISSÃO MISTA

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado DA VITÓRIA

I - RELATÓRIO

Em exame neste Plenário a Medida Provisória nº 1.112, de 1º de abril de 2022, que “Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004”.

A MP foi enviada à apreciação do Congresso Nacional por meio da Mensagem nº 064/2022 oriunda do Poder Executivo, tendo sido publicada no Diário Oficial da União – DOU no dia 01/04/2022, momento a partir do qual entrou em vigor, com força de lei.

Com a edição da Medida, fica instituído o **Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – Renovar**. O Programa funcionará como agregador de iniciativas e ações voltadas à retirada de circulação, de forma progressiva, dos veículos em fim de vida útil, à renovação de frota ou à economia circular no sistema de mobilidade e logística do País.



Estão entre os objetivos do **Renovar** a promoção do desmonte ou destruição, como sucata, dos bens elegíveis; a redução dos custos da logística; o fomento das ações, atividades, projetos e programas para inovação e para criação de novos modelos de negócios, produtos e serviços, para toda a cadeia produtiva do setor de mobilidade e logística; e a melhoria da qualidade de vida dos profissionais de transporte.

O Programa constitui mecanismo baseado em parcerias negociais ou operacionais entre a instituição coordenadora das iniciativas e as instituições financiadoras ou parceiras públicas ou privadas. Por meio da Plataforma Renovar, operada pela Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial – ABDI, a qual coordenará a iniciativa de âmbito nacional, os proprietários de bens elegíveis poderão vendê-los e adquirir novos veículos com os recursos recebidos dos financiadores e benefícios e condições especiais oferecidas pelos parceiros.

As contratadas para exploração e produção de petróleo e gás natural poderão participar do Programa na condição de financiadoras. Os recursos aplicados nas iniciativas podem ser considerados no cálculo de adimplemento de obrigações contratuais de pesquisa, desenvolvimento e de inovação.

As empresas de desmontagem participantes do **Renovar** poderão comercializar os materiais decorrentes da desmontagem ou destruição como sucata do bem elegível, observado o disposto na Lei nº 12.977, de 2014. Tais empresas destinarão à iniciativa nacional ou às outras iniciativas credenciadas o montante correspondente ao valor, por elas definido no ato de adesão, para desmontagem ou destruição como sucata do bem elegível.

Outros recursos do Programa podem ser originados de novas destinações da receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito. A Medida Provisória altera o Código de Trânsito Brasileiro e acresce, para fins de aplicação da receita das multas de trânsito, as atividades de “renovação de frota circulante” e de “melhoria das condições de trabalho dos profissionais do segmento de transporte rodoviário e da segurança e do desempenho ambiental da frota circulante”. Além disso, a renovação da frota circulante foi incluída



entre os programas de infraestrutura de transportes aos quais um percentual da CIDE-combustíveis poderá ser aplicado, segundo a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001.

Na Exposição de Motivos - EM nº 00064/2022, assinada pelos Ministros da Economia, Minas e Energia e Infraestrutura em 11/03/2022, destaca-se como objetivo do **Renovar**, “o incremento da produtividade, da competitividade e da eficiência da logística no País, por meio da retirada de circulação de veículos em condições técnicas e operacionais que não atendam aos parâmetros mínimos preconizados pelas entidades especializadas e adotados pelo mercado internacional com vistas à geração de impactos positivos na redução do chamado “Custo Brasil”, o que sintetiza seus aspectos de relevância e urgência”. A EM aponta que a MP promoverá a emergência de toda uma nova indústria de reciclagem veicular.

A EM estima impacto orçamentário previsto da MP de R\$ 148.360,00 para o ano de 2021, de R\$ 890.160,00 para 2022 e de R\$ 1.112.700,00 em 2023, correspondente a 0,1% da receita corrente líquida realizada no exercício de 2020, o que configuraria “proposta com impacto irrelevante”, considerando o disposto no art. 125, § 2º da Lei nº 14.194, de 20 de agosto de 2021 (LDO 2022). Ademais, a EM aponta que a proposta está alinhada ao Programa 2212 do Plano Plurianual (PPA 2020-2023).

No prazo regimental, foram apresentadas, perante a Comissão Mista, 79 emendas, cujo resumo se encontra no quadro a seguir.

Nº	Autor	Descrição
1	Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	Remite débitos não tributários dos bens baixados definitivamente no âmbito do Renovar inferiores a R\$ 5.000,00 e vencidos há 3 anos.
2	Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	Cria o programa BNDES Finame Renovar, que disponibiliza créditos, com recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT), para o programa Renovar, com taxa de juros zero e prioridade para o transporte de cargas.
3	Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	Prevê direito à depreciação acelerada (três vezes a taxa de depreciação usualmente admitida) aplicável aos bens destinados ao transporte de cargas adquiridos no âmbito do Renovar.



Nº	Autor	Descrição
4	Senador Acir Gurgacz (PDT/RO)	Inclui "pagamento de subsídios à tarifa pública dos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano" entre as possíveis destinações dos recursos da CIDE-Combustíveis.
5	Senador Acir Gurgacz (PDT/RO)	Inclui "subsídio à tarifa pública dos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano" entre as possíveis destinações de recursos arrecadados com a cobrança de multas de trânsito.
6	Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	Remite débitos não tributários dos bens baixados definitivamente no âmbito do Renovar inferiores a R\$ 5.000,00 e vencidos há 2 anos.
7	Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	Cria o programa BNDES Finame Renovar, que disponibiliza créditos, com recursos do FAT, para o programa Renovar, com taxa de juros zero destinado ao transporte de passageiros.
8	Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	Prevê direito à depreciação acelerada (três vezes a taxa de depreciação usualmente admitida) aplicável aos bens destinados ao transporte de passageiros adquiridos no âmbito do Renovar.
9	Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	Altera regras relativas ao penhor de bens rurais agrícolas ou pecuários.
10	Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	Propõe normas para a concessão de crédito rural no País.
11	Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	Altera datas previstas na Lei nº 13.606, de 2018, para a concessão de rebate para liquidação de operações de crédito rural.
12	Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	Impõe prazo ao Poder Executivo para a edição da regulamentação prevista na Lei nº 11.775, de 2008 referente à liquidação ou regularização de dívidas originárias de operações de crédito rural e de crédito fundiário.
13	Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	Cria o Programa de Regularização de Dívidas Rurais Não-Bancárias, para atender produtores rurais que possuam dívidas rurais fora do sistema financeiro.
14	Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	Altera regras para a concessão de descontos para a liquidação de dívidas originárias de operações de crédito rural inscritas em dívida ativa da União.
15	Senador Acir Gurgacz (PDT/RO)	Inclui "serviços de transporte coletivo de passageiros" nos destinatários prioritários dos benefícios na etapa inicial do Renovar.



Nº	Autor	Descrição
16	Deputado Federal Reginaldo Lopes (PT/MG)	Suprime da Medida Provisória dispositivos que permitem que exploradoras de gás e petróleo considerem a aplicação de recursos no Renovar no cálculo de adimplemento de obrigações contratuais de pesquisa, desenvolvimento e inovação
17	Deputado Federal Reginaldo Lopes (PT/MG)	Suprime da Medida Provisória a previsão de possibilidade de destinação de recursos da CIDE-Combustíveis para o programa Renovar.
18	Deputado Federal Reginaldo Lopes (PT/MG)	Suprime da Medida Provisória o dispositivo que altera o Código de Trânsito Brasileiro para permitir a aplicação de recursos arrecadados com multas de trânsito no Renovar.
19	Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	Institui o Programa de Modernização do Transporte Coletivo Rodoviário - PRO-ÔNIBUS
20	Deputado Federal Mauro Lopes (MDB/MG)	Idêntica à Emenda nº 4.
21	Deputado Federal Mauro Lopes (MDB/MG)	Idêntica à Emenda nº 5
22	Deputado Federal Jones Moura (PSD/RJ)	Inclui "guarda municipal" na definição de "agente da autoridade de trânsito" no Código de Trânsito Brasileiro.
23	Deputado Federal Hildo Rocha (MDB/MA)	Inclui, entre as possíveis destinações de recursos arrecadados com multas de trânsito, "melhoria das condições de trabalho dos agentes de trânsito" e "equipamentos para os órgãos de trânsito municipais".
24	Deputado Federal Hildo Rocha (MDB/MA)	Reduz de 60 para 45 dias o prazo para início do leilão de veículos removidos e não reclamados pelo proprietário.
25	Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	Permite a representação por despachante documentalista credenciado de pessoa jurídica ou física em procedimentos administrativos junto aos órgãos de trânsito.
26	Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	Inclui nos equipamentos obrigatórios do veículo previstos no Código de Trânsito Brasileiro dispositivo de rastreamento e trava de segurança de porta para veículos coletivos. Cria infração para os casos em que o veículo se movimenta com as portas abertas.
27	Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	Dispensa o pagamento, por parte do novo proprietário, dos débitos de veículo cuja transferência de propriedade seja resultado de apreensão ou confisco por decisão judicial, leilão de veículo recolhido em depósito, doação a órgãos ou entidades da Administração Pública, devendo os débitos existentes serem cobrados do proprietário anterior.



Nº	Autor	Descrição
28	Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	Permite a baixa de veículo que tenha ficado irrecuperável em consequência de sinistro de trânsito ou desastre natural, independentemente da existência de débitos fiscais ou multas.
29	Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	Prevê a remoção, pela autoridade de trânsito, de veículo abandonado, deteriorado ou acidentado sem responsável no local do acidente.
30	Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	Estabelece regras de notificação de autuação e de penalidade de multa no Código de Trânsito Brasileiro.
31	Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	Propõe diretrizes para a tramitação e conservação de documentos eletrônicos no âmbito da administração de trânsito.
32	Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	Proíbe a destinação de mais de 15% dos veículos desmontados a aterros sanitários. Proíbe o contingenciamento de recursos do FUNSET. Obriga a adoção de medidas necessárias para preservação do meio ambiente e da saúde nos depósitos de veículos classificados como sucata.
33	Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	Proíbe o contingenciamento de recursos do FUNSET
34	Deputado Federal João Campos (REPUBLICANOS/GO)	Inclui "melhoria das condições de trabalho dos profissionais da segurança viária" entre as destinações possíveis para recursos arrecadados com multas de trânsito.
35	Deputado Federal Evair Vieira de Melo (PP/ES)	Determina que a ABDI elaborará regulamento próprio e simplificado de licitações e contratos pertinentes a obras e serviços.
36	Deputado Federal Jones Moura (PSD/RJ)	[Retirada pelo Autor]
37	Deputada Federal Christiane de Souza Yared (PP/PR)	Agrava a multa prevista para circulação com a suspensão ou eixos de veículos de carga ou transporte de passageiros em desacordo com o art. 98 do Código Nacional de Trânsito.
38	Deputada Federal Christiane de Souza Yared (PP/PR)	Estabelece infração nos casos de abandono de veículo.
39	Deputada Federal Christiane de Souza Yared (PP/PR)	Altera o Código de Trânsito Brasileiro para substituir as ocorrências da expressão "agente de trânsito" por "agente da autoridade de trânsito".
40	Deputada Federal Christiane de Souza Yared (PP/PR)	[Retirada pela Autora em 06/04/2022]



* C B 2 2 0 4 0 7 9 7 3 5 0 0 *

eXEdit



Nº	Autor	Descrição
41	Senador Mecias de Jesus (REPUBLICANOS/RR)	Prevê que a União deverá instituir linhas de crédito específicas para promover o Renovar.
42	Senador Mecias de Jesus (REPUBLICANOS/RR)	Estabelece mecanismo para assegurar a distribuição dos benefícios do Renovar a todas as regiões geográficas do País.
43	Deputado Federal Gonzaga Patriota (PSB/PE)	Institui o “maio amarelo”, mês dedicado à divulgação e realização de ações preventivas à conscientização para redução de sinistros de trânsito. Estabelece que a Secretaria Nacional de Trânsito promoverá a divulgação do Dia Nacional dos Agentes da Autoridade de Trânsito.
44	Deputada Federal Alê Silva (REPUBLICANOS/MG)	Define que o Poder Executivo, na forma do regulamento, permitirá que os autorizatários do transporte não regular de passageiros realizem o transporte de encomendas e viagens por trecho, partindo do último destino, facultado o retorno do grupo e veículo à origem.
45	Deputada Federal Alê Silva (REPUBLICANOS/MG)	Estabelece critérios para a caracterização de serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros não regular.
46	Deputada Federal Alê Silva (REPUBLICANOS/MG)	Estabelece critérios para a caracterização dos serviços regulares de transporte rodoviário interestadual de passageiros.
47	Deputada Federal Alê Silva (REPUBLICANOS/MG)	Veda a exigência, por parte da Agência Nacional de Transportes Terrestres, de “obrigação de retorno” no transporte rodoviário não regular de passageiros.
48	Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	Altera regras para a contratação de seguros de responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas.
49	Deputada Federal Sâmia Bomfim (PSOL/SP)	Estabelece medidas de proteção ao trabalhador, como proibição de demissões e não atraso de vencimentos, nas empresas que receberem recursos do Renovar.
50	Senador Eduardo Braga (MDB/AM)	Idêntica à Emenda nº 18.
51	Deputada Federal Flávia Arruda (PL/DF)	Estabelece que os departamentos de fiscalização, operação e policiamento de trânsito poderão ter regimento ou estatuto próprio. Estabelece a priorização da destinação de recursos de multa para a qualificação e aquisição de equipamentos de segurança dos profissionais que fazem a segurança viária.
52	Deputada Federal Flávia Arruda (PL/DF)	Prevê porte de armas aos agentes de trânsito.



Nº	Autor	Descrição
53	Deputada Federal Flávia Arruda (PL/DF)	Idêntica à Emenda nº 52.
54	Deputada Federal Flávia Arruda (PL/DF)	Idêntica à Emenda nº 51.
55	Deputado Federal Diego Andrade (PSD/MG)	Garante participação paritária de representantes dos setores do transporte e da indústria no conselho do Renovar.
56	Deputado Federal Diego Andrade (PSD/MG)	[Retirada pelo Autor]
57	Deputado Federal Diego Andrade (PSD/MG)	Inclui "infraestrutura de segurança viária" entre as destinações possíveis para recursos arrecadados com multas de trânsito.
58	Deputado Federal Diego Andrade (PSD/MG)	Proíbe o contingenciamento de recursos do FUNSET.
59	Senador Alessandro Vieira (PSDB/SE)	Idêntica à Emenda nº 44.
60	Senador Alessandro Vieira (PSDB/SE)	Idêntica à Emenda nº 45.
61	Senador Alessandro Vieira (PSDB/SE)	Idêntica à Emenda nº 46.
62	Senador Alessandro Vieira (PSDB/SE)	Idêntica à Emenda nº 47.
63	Deputado Federal Márcio Labre (PL/RJ)	Idêntica à Emenda nº 44.
64	Deputado Federal Márcio Labre (PL/RJ)	Idêntica à Emenda nº 47.
65	Deputado Federal Márcio Labre (PL/RJ)	Idêntica à Emenda nº 45.
66	Deputado Federal João Campos (REPUBLICANOS/GO)	Altera o Código de Trânsito Brasileiro para estabelecer a definição de Agente da Autoridade de Trânsito.
67	Deputado Federal Hildo Rocha (MDB/MA)	Idêntica à Emenda nº 17.
68	Deputado Federal Hildo Rocha (MDB/MA)	Altera a periodicidade mínima para atualização na internet dos dados sobre a receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito e sua destinação.
69	Deputada Federal Luiza Erundina (PSOL/SP)	Idêntica à Emenda nº 49.



Nº	Autor	Descrição
70	Deputada Federal Fernanda Melchionna (PSOL/RS)	Idêntica à Emenda nº 49.
71	Deputado Federal Gonzaga Patriota (PSB/PE)	Idêntica à Emenda nº 43
72	Deputado Federal Gonzaga Patriota (PSB/PE)	Estabelece requisitos para exercício da atividade de agente da autoridade de trânsito.
73	Deputado Federal Luis Miranda (REPUBLICANOS/DF)	Idêntica à Emenda nº 66.
74	Deputado Federal Jones Moura (PSD/RJ)	Idêntica à Emenda nº 36.
75	Deputada Federal Lídice da Mata (PSB/BA)	Estabelece diretrizes para a composição, a organização, as competências e o funcionamento do Conselho do Renovar.
76	Deputado Federal Cezinha de Madureira (PSD/SP)	Idêntica à Emenda nº 46.
77	Deputado Federal Cezinha de Madureira (PSD/SP)	Idêntica à Emenda nº 47.
78	Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	Estabelece que o agente da autoridade de trânsito deverá participar de capacitação periódica.
79	Deputado Federal Igor Timo (PODEMOS/MG)	Isenta capacetes e vestuário de proteção de motociclistas do Imposto sobre a Importação e do Imposto sobre Produtos Industrializados.



II - VOTO DO RELATOR

II. 1 – DA ADMISSIBILIDADE

II.1.1 – DO ATENDIMENTO AOS PRESSUPOSTOS CONSTITUCIONAIS DE RELEVÂNCIA E URGÊNCIA

O art. 62, *caput*, da Constituição Federal, estabelece que a relevância e a urgência são hipóteses que autorizam o Presidente da República a adotar medidas provisórias, com força de lei, devendo submetê-las de imediato ao Congresso Nacional.

Na Exposição de Motivos - EM nº 00064/2022, assinada pelos Ministros da Economia, Minas e Energia e Infraestrutura em 11/03/2022, são enumerados alguns efeitos esperados da medida que sustentam sua **relevância**:

- aumento da eficiência do sistema de transporte de cargas rodoviário nacional;
- impacto positivo nos indicadores relativos a acidentes de trânsito e falhas mecânicas;
- fomento à indústria de reciclagem veicular;
- redução da emissão de gases e partículas poluentes pela frota circulante; e
- redução dos custos de frete devido à redução do consumo de óleo diesel.

Em favor da **urgência** da medida, o documento expõe os seguintes argumentos:

- o valor do frete incorpora aumento do preço do óleo diesel, o que exige a retirada de circulação de veículos ineficientes energeticamente;
- os caminhoneiros autônomos, detentores da frota mais envelhecida, não conseguem repassar para o frete os aumentos de custos, o que se agrava na entressafra;



- os problemas da classe dos caminhoneiros exigem resposta rápida do Poder Executivo a uma situação exacerbada pela pandemia;
- o aumento dos custos logísticos interfere negativamente na estrutura de custos do País e na competitividade do produto brasileiro focado na exportação;
- os custos da frota ineficiente se propagam por toda a economia, por contágio, em um contexto de aumento da inflação; e
- os impactos negativos da frota poluente demandam soluções ambientais urgentes em um cenário de compromissos internacionais do Brasil, e que vão além daquelas dirigidas aos novos veículos.

Em vista do disposto, consideramos atendidos os requisitos de relevância e urgência.

II.1.2 – DA CONSTITUCIONALIDADE, JURIDICIDADE E TÉCNICA LEGISLATIVA

Atendidos os requisitos de relevância e urgência, não se verifica mácula quanto aos demais aspectos formais e materiais da constitucionalidade. Assinolo que compete à União legislar privativamente sobre trânsito e transporte (art. 22, XI, da CF).

Além disso, a matéria tratada na MPV em análise não se insere dentre as vedações estabelecidas no art. 62, §1º, e no art. 246, da Carta Magna. Também não viola as competências exclusivas do Congresso Nacional, nem as privativas de qualquer de suas Casas, previstas nos arts. 49, 51 e 52 da CF.

No que tange à juridicidade, entendo que as disposições constantes da MPV são dotadas de abstração e generalidade, inovam o ordenamento jurídico e não contrariam qualquer princípio ou preceito da Lei Maior.



Por fim, a técnica legislativa empregada atende aos requisitos estabelecidos na Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

Quanto às 79 emendas apresentadas perante a Comissão Mista (relembramos que foram retiradas as emendas nº 36, nº 40 e nº 56), considero que são constitucionais, jurídicas e têm boa técnica legislativa.

Sendo assim, sou pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 1.112, de 2022, e das emendas a ela apresentadas.

II.1.3 – DA COMPATILIDADE E ADEQUAÇÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA

II.1.3.1 – Da compatibilidade e adequação orçamentária e financeira da MPV

A Resolução nº 1, de 2002, do Congresso Nacional, que *“Dispõe sobre a apreciação, pelo Congresso Nacional, das Medidas Provisórias a que se refere o art. 62 da Constituição Federal, e dá outras providências”*, estabelece no art. 8º que o Plenário de cada uma das Casas do Congresso Nacional deve decidir sobre a inadequação financeira e orçamentária, antes do exame de mérito. O art. 5º, § 1º, refere-se da seguinte forma ao exame de compatibilidade e adequação orçamentária e financeira:

“O exame de compatibilidade e adequação orçamentária e financeira das Medidas Provisórias abrange a análise da repercussão sobre a receita ou a despesa pública da União e da implicação quanto ao atendimento das normas orçamentárias e financeiras vigentes, em especial a conformidade com a Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, a lei do plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e a lei orçamentária da União”.

Antes de adentrarmos na análise da compatibilidade e adequação orçamentária e financeira da MPV, importa registrar que medidas provisórias são, por sua natureza, de caráter temporário, estando a sua permanência no arcabouço normativo subordinada à sua aprovação pelo Congresso Nacional. Ainda assim, tal aprovação pode ocorrer



substancialmente diversa da redação adotada pelo Poder Executivo. Assim sendo, far-se-á a análise da repercussão da MPV sobre a receita e a despesa pública da União e a implicação quanto ao atendimento das normas orçamentárias e financeiras comparando-se o teor da MPV com as normas vigentes anteriores a ela.

A Exposição de Motivos que acompanha a MPV informa que o impacto orçamentário previsto para a medida é de R\$ 148.360,00 para o ano de 2021, R\$ 890.160,00 para 2022 e R\$ 1.112.700,00 em 2023. Ainda de acordo com a Exposição de Motivos, esses valores são inferiores a um milésimo por cento da receita corrente líquida realizada no exercício de 2020, equivalente a R\$ 6.519.432,66. De acordo com a citada Exposição de Motivos trata-se, portanto, de proposta com impacto irrelevante, considerando o disposto no art. 125, § 2º da Lei nº 14.194, de 20 de agosto de 2021 (LDO 2022). A MPV ainda destaca que a proposta está alinhada ao Programa 2212 do Plano Plurianual (PPA 2020-2023).

A LDO 2022 (art. 125, § 2º da Lei nº 14.194/2021) considera como impacto irrelevante o valor estimado em até um milésimo por cento da receita corrente líquida realizada no exercício de 2021. No ano de 2021, um milésimo por cento da receita corrente líquida correspondeu a R\$ 10.625.190,48¹. Sendo assim, de fato os montantes de R\$ 148.360,00, R\$ 890.160,00, R\$ 1.112.700,00 especificados na Exposição de Motivos da MPV são considerados irrelevantes à luz do que dispõe a LDO 2022

Em face do exposto, consideramos que a MPV, na forma apresentada pelo Executivo, é compatível e adequada orçamentária e financeiramente.

II.1.3.2 – Da compatibilidade e adequação orçamentária e financeira das emendas apresentadas

Quanto às emendas apresentadas, consideramos sem implicações orçamentárias e financeiras aquelas que não acarretam repercussão direta ou indireta na receita ou na despesa da União;

¹ Receita Corrente Líquida disponível em https://www.tesourotransparente.gov.br/publicacoes/receita-corrente-liquida-rc/2021/29?ano_selecionado=2021



incompatíveis e inadequadas as que provoquem aumento de despesa ou redução de receita sem apresentar estimativa de impacto e correspondente compensação ou que não atendam ou que conflitam com as demais regras da legislação orçamentária e financeira; e compatíveis e adequadas aquelas que atendem à legislação orçamentária e financeira em vigor ou que não conflitam com tal legislação.

As emendas **4, 5, 9, 10, 12, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 34, 35, 36, 39, 40, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77 e 78** contemplam matéria de caráter essencialmente normativo, não acarretando repercussão imediata direta ou indireta na receita ou na despesa da União. Ainda que se argumente que algumas emendas podem demandar algum tipo de dispêndio por parte do Governo Federal (caso das emendas 43, 68, 71, 72 e 78 por exemplo), as emendas não atribuem dados objetivos para a execução, cabendo ao Poder Executivo tão somente adotar iniciativas adequadas à sua capacidade de comprometimento orçamentário e financeiro.

As emendas **14, 19 e 79** provocam diminuição das receitas da União. A emenda 14 aumenta o valor do desconto incidente sobre as dívidas rurais, de pessoas físicas, inscritas em dívida ativa da União. As emendas 19 e 79 diminuem diversas receitas da União (multas, IPI, PIS/PASEP, Confins e II).

As emendas **11, 13, 19, 32 e 41** aumentam a despesa da União. As emendas 11 e 13 implicam a concessão de subvenção econômica para viabilizar a concessão de rebate para liquidação de operação de crédito rural (emenda 11) e para equalização de taxa de juros (emenda 13). A emenda 19 cria a passagem social. A emenda 32 prevê que o Poder Executivo poderá instituir medidas indutoras e linhas de financiamento para os fins que especifica. A emenda 41 prevê que União instituirá linhas de crédito para promover iniciativas do programa Renovar.

As emendas **32, 33 e 58** vedam o contingenciamento de recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (FUNSET). Sobre o assunto, de acordo com o § 2º do art. 9º da Lei de Responsabilidade Fiscal - LRF (Lei Complementar nº 101/2000), compete exclusivamente às leis



de diretrizes orçamentárias dispor sobre despesas ressalvadas do contingenciamento.

As emendas **1, 6, 24, 37 e 38** são consideradas compatíveis e adequadas orçamentária e financeiramente. As emendas 1 e 6 objetivam trazer, para o texto da lei, mecanismo que o Poder Executivo já informa, na Exposição de Motivos, que será viabilizado pela MPV, qual seja, a remissão de débitos não tributários com o DNIT, ANTT e Polícia Rodoviária Federal. Só que tal remissão não está expressa no texto da MPV, apenas comentado na Exposição de Motivos. As emendas 24, 37 e 38 aumentam a receita da União por meio da realização de leilão de veículo não reclamado (emenda 24) ou por meio da arrecadação das multas de trânsito nelas especificadas (emenda 37 e 38).

Nesse sentido, quanto às emendas apresentadas, verifica-se que:

- a) as emendas de números **4, 5, 9, 10, 12, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 34, 35, 36, 39, 40, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77 e 78** não acarretam repercussão direta ou indireta na receita ou na despesa da União, não havendo implicação orçamentária ou financeira;
- b) as emendas de números **11, 13, 14, 19, 32, 33, 41, 58 e 79** são incompatíveis e inadequadas orçamentária e financeiramente por provocarem aumento de despesa ou redução de receita sem apresentar estimativa de impacto e correspondente compensação, ou por não atenderem ou por conflitarem com as demais regras da legislação orçamentária e financeira; e
- c) as emendas de números **1, 2, 3, 6, 7, 8, 24, 37 e 38** são consideradas compatíveis e adequadas orçamentária e financeiramente.



II.2 – DO MÉRITO

O Programa Renovar, proposto pelo Governo federal por meio da Medida Provisória nº 1.112/2022, constitui importante iniciativa para aumento da eficiência logística do País, ao mesmo tempo em que oferece relevante contribuição para a melhoria do meio ambiente e a segurança nas estradas. A substituição dos ônibus, vans, caminhões e implementos rodoviários antigos por equipamentos modernos, sem dúvida, trará impactos positivos ao transporte de cargas e aos indicadores de meio ambiente e acidentes de trânsito.

Nossa matriz logística se concentra em mais de 60% no modal rodoviário, o que torna esse modo de transporte vital para a distribuição de produtos e serviços e, conseqüentemente, para o bom funcionamento de nossa economia. Tendo em vista que quase um quarto dos nossos caminhões têm mais de trinta anos de fabricação, e, portanto, consomem mais óleo diesel e têm manutenção mais custosa, sua substituição por veículos mais modernos tem o potencial de impactar substancialmente os custos de frete, que por sua vez têm influência direta nos índices de inflação.

Além disso, equipamentos muito antigos tendem a oferecer mais riscos de ocorrência de falhas mecânicas, o que pode causar acidentes. No caso de veículos pesados, acidentes podem ter conseqüências particularmente desastrosas. De fato, conforme a Exposição de Motivos, a falha mecânica é apontada como causa de 3% a 5% dos acidentes de trânsito no mundo, segundo a Organização Mundial da Saúde. A ocorrência de acidentes com caminhões, bem como o dano ao ocupante, aumentam conforme avança a idade dos veículos, uma vez que caminhões mais novos trazem consigo novos itens e requisitos de segurança.

Os veículos novos, além de livres do desgaste ao qual os antigos foram submetidos, contam com tecnologia mais avançada e itens de segurança adicionais (não obrigatórios anos atrás) que nos fazem crer que a renovação da frota evitará acidentes e salvará vidas.



Do ponto de vista ambiental, o programa também oferece relevante contribuição. Caminhões e ônibus modernos contam com maior eficiência energética, o que se traduz em menos consumo de combustível e menos emissão de gases e partículas poluentes. O fortalecimento do mercado de reciclagem de veículos também contribui para a preservação ambiental, uma vez que promove destinação das peças de forma mais sustentável e adequada.

Conforme a Exposição de Motivos (EM), o material particulado emitido por caminhões que atendem à atual fase do Programa de Controle de Emissões Veiculares - Proconve P-7 chega a ser 96% menor do que em caminhões que atendem os requisitos da fase P-3, do início dos 2000. Essa menor emissão de partículas no ar pelos veículos automotores pode reduzir problemas de saúde que custaram ao Sistema único de Saúde – SUS, em 2018, mais de R\$ 1,3 bilhão, em função de internações devido a problemas respiratórios. A EM cita ainda dado preocupante: caminhões e ônibus respondem por 47% da poluição do ar por carbono negro na cidade de São Paulo, mesmo sendo apenas 5% da frota veicular.

Importante destacar que o Programa se estrutura de forma a operar com baixo impacto nas contas públicas. O mecanismo proposto se baseia essencialmente na coordenação de esforços privados, com a cooperação do Poder Público.

Contudo, acreditamos que o texto apresenta oportunidades de melhoria e, nesse sentido, apresentamos substitutivo com algumas modificações pontuais.

Primeiramente, constatamos que os objetivos do Programa, descritos no art. 3º, mencionam, além da renovação da frota, itens como “fomento da inovação e de novos modelos de negócio” e “melhoria da qualidade de vida dos profissionais de transporte”. Esses itens não são abordados nos demais artigos, de modo que o texto não oferece mecanismos para a busca desses objetivos. Assim, embora sejam de extrema relevância, vimo-nos obrigados a ajustar os objetivos do programa para refletir apenas aquilo do qual o texto se ocupa, ou seja, da renovação da frota circulante.



Identificamos a necessidade de deixar explícita a enumeração não exaustiva dos tipos de bens elegíveis do Programa. Acreditamos que uma definição mais consistente do escopo seja importante para evitar desvios de finalidade no futuro.

Um ponto bastante delicado do Programa Renovar diz respeito às fontes de financiamento. Além de prever recursos da arrecadação da CIDE-Combustíveis e das multas de trânsito, a Medida Provisória introduz a possibilidade de as contratadas para exploração e produção de petróleo e gás considerarem os valores destinados ao Programa no cálculo do adimplemento de obrigações contratuais de pesquisa, desenvolvimento e inovação (PD&I).

Não nos interessa discutir a relevância relativa entre questões tão diversas, mas importa destacar que, em uma análise mais detalhada, essa transferência de recursos entre PD&I e Renovar não necessariamente ocorrerá no caso concreto. Segundo informações do Ministério da Infraestrutura oferecidas a essa Relatoria, os valores efetivamente investidos em PD&I por essas empresas nem sempre atingem os patamares exigidos pelos contratos.

Entretanto, entendemos que essa distribuição de recursos é decisão típica da gestão pública, que tem característica dinâmica e é influenciada por fatores sazonais, indicadores internos e externos e outros elementos voláteis que não resistem à perenidade característica das leis emanadas pelo Parlamento. Dessa forma, proponho regra na qual o Poder Executivo deverá regulamentar a proporção entre recursos destinados a PD&I e ao Renovar. Quando houver interesse da empresa em financiar o Programa, o montante correspondente deverá ser limitado ao teto estabelecido. O Poder Executivo é o agente com melhores condições de definir ano a ano, de acordo com os avanços da PD&I e da renovação da frota, qual montante de recursos adequado a cada iniciativa. Além disso, o texto da MP limita essa possibilidade às obrigações relativas aos anos de 2022 a 2027, conforme inciso I, § 1º do art. 81-B proposto. Ou seja, trata-se de medida temporária.

Por se tratar de setor no qual há atuação de empresa de economia mista, consideramos conveniente limitar a possibilidade da destinação dos recursos públicos à primeira etapa do programa – compra dos



veículos em fim de vida útil. A atratividade da segunda etapa continua a se basear nos benefícios oferecidos pelos parceiros públicos e privados em seu âmbito de atuação, por intermédio das iniciativas nacional ou regionais.

Com relação às recicladoras, observamos que o texto original da Medida Provisória não esclarece os critérios para a escolha de empresas para atuação no Renovar. A ABDI, em parceria com a Fundação Getúlio Vargas, desenvolveu estudo cujas conclusões apontam para o fato de que, no mundo² em geral, e também no Brasil, a atividade de reciclagem veicular é, via de regra, deficitária. Ou seja, a receita auferida com a venda de peças e do aço frutos da desmontagem não seria suficiente sequer para cobrir os custos dessa atividade. O art. 8º da Medida Provisória previa apenas pagamento, por parte das recicladoras, pelo veículo a ser reciclado. Assim, entendemos ser necessário propor texto que permita a remuneração da recicladora, no sentido de tornar o arranjo do programa viável no caso concreto.

Por se tratar de atividade remunerada, e também por envolver direito à incorporação dos valores obtidos com a venda das partes recicladas, entendemos que essa escolha deve se basear em elementos de direito público, especificamente nos princípios da impessoalidade e da economicidade. Assim, propomos diretrizes para a escolha das empresas parceiras a ser feita pelo Poder Executivo.

A certificação de que trata o art. 10 se conforma com os objetivos maiores do projeto, meio ambiente e segurança dos veículos, e é algo a ser aplaudido na proposta. No sentido de reforçar os mecanismos em favor dos impactos positivos para o meio ambiente, e fazer com que esta certificação tenha consequências concretas em favor desses objetivos, propomos que, por meio da certificação, os benefícios para a aquisição de novos veículos no âmbito do Renovar sejam crescentes com os resultados alcançados. Veículos mais seguros e menos poluentes ganham destaque nesse contexto.

Essa seria típica regulação de incentivo que, a depender de como for concretizada, pode representar estímulo a veículos sempre mais

² Exceto nos Estados Unidos, onde a dinâmica do mercado automotivo é tal que, aliada ao desenvolvimento tecnológico, viabiliza o mercado de reciclagem de veículos e recertificação de peças.



seguros e ambientalmente adequados. Quando o benefício não depende da consecução dos objetivos ambientais e de segurança atingidos pelo veículo novo, o incentivo se limita a mudanças incrementais.

Foram oferecidas 79 emendas de comissão, entre as quais algumas apresentam sugestões de melhorias ao texto que merecem ser acatadas.

As emendas nº 1, nº 2 e nº 3, do Deputado Jerônimo Goergen, propõem a remissão de débitos não tributários dos veículos no Renovar, a criação de linha de crédito no BNDES para aquisição de novos veículos, proposta também pelo Senador Mecias de Jesus, por meio da emenda nº 41, e a possibilidade de depreciação acelerada dos bens adquiridos no âmbito do Programa. São medidas que incrementam a atratividade do Renovar e podem ser determinantes para o sucesso da iniciativa.

A emenda nº 55, do Deputado Diego Andrade, e a emenda nº 75, da Deputada Lídice da Mata, oferecem importante contribuição ao propor que seja garantida a participação de representantes do transporte e da indústria no Conselho do Renovar. Naturalmente, o aspecto democrático e a garantia da representatividade de todos os envolvidos no Programa constituem medida saudável e bem-vinda.

As emendas nº 27, nº 28 e nº 29, do Deputado Hugo Leal, aperfeiçoam os procedimentos relativos aos veículos em fim de vida útil ou transferidos por leilão, confisco, apreensão ou doação à Administração, e permitem a baixa do veículo independentemente da existência de débitos fiscais ou multas. Permitem, ainda, a remoção de veículo abandonado, deteriorado ou acidentado sem responsável no local do acidente, medida sugerida também pela Deputada Christiane Yared por meio da emenda nº 38. Essas medidas conferem maior fluidez ao processo nos departamentos estaduais de trânsito.

Nesse sentido, e ainda a respeito do Código de Trânsito Brasileiro, julgamos conveniente incorporar às alterações promovidas pelo texto original da Medida Provisória algumas modificações pontuais que, apesar de simples, representam significativo avanço em aspectos relacionados à



atuação do Conselho Nacional de Trânsito e do órgão máximo executivo de trânsito da União (Senatran). As modificações facilitarão a atuação dos componentes do Sistema Nacional de Trânsito em diversos aspectos, como, por exemplo, a modernização do processo de notificação, a obrigatoriedade de aprovação nos cursos especializados exigidos pelo Contran e a caracterização de infração relativa ao tráfego de coletivo com portas abertas. São medidas que, além de contribuírem para o aumento da eficiência do trabalho de administração do trânsito, favorecem o aumento da segurança, um dos objetivos iniciais do Programa propostos pela Medida Provisória.

Apresentamos ao texto outro acréscimo relacionado ao transporte rodoviário e a seu arcabouço legal. Nesse caso, debruçamo-nos sobre a modificação promovida pela Lei nº 14.206, de 27 de setembro de 2021, que, além de instituir o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), alterou a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, revogando o parágrafo único do artigo 5º da Lei 11.442/2007, quando se pretendia tão-somente acrescentar um novo parágrafo ao mencionado artigo sem a intenção de revogação do parágrafo único. Nossa redação tem, portanto, a finalidade de trazer ao ordenamento jurídico a disposição do parágrafo único do artigo 5º da Lei nº 11.442, de 05 de janeiro de 2007, que foi revogado equivocadamente pela Lei nº 14.206, de 27 de setembro de 2021.

Em favor do transporte de cargas e do transportador autônomo (TAC), ofereço ajuste na Lei nº 10.833, de 2003, que promove isonomia tributária entre o TAC e as empresas de transporte. Atualmente, a norma define que poderá haver crédito presumido de 75% sobre o percentual de PIS/Cofins de 9,25% quando uma empresa de serviços de transporte rodoviário de carga subcontratar um transportador autônomo ou transportadora optante pelo Sistema Integrado de Pagamento de Impostos e Contribuições das Microempresas e das Empresas de Pequeno Porte – SIMPLES. No entanto, se o usuário final do serviço contratar diretamente um transportador autônomo ou transportadora optante pelo SIMPLES, este crédito presumido não pode ocorrer. Ou seja, esse dispositivo, apesar de permitir que o crédito do PIS/Cofins seja efetivado com a operação de transporte realizada pelo autônomo, obriga a que haja a intermediação da empresa de serviços de



transporte rodoviários. Nossa proposta promove isonomia fiscal e concorrencial entre as empresas e os caminhoneiros autônomos, oferecendo maior neutralidade ao sistema: o usuário escolherá diretamente um autônomo ou uma empresa conforme preços e confiabilidade/qualidade do transporte sejam mais vantajosos para si. A forma de incidência dos tributos deixa de afetar as decisões dos usuários, afastando os artificialismos competitivos.

Ainda sobre a tributação incidente na atividade de transporte rodoviário de cargas, objeto principal desta Medida Provisória, apresentamos dois ajustes adicionais à legislação do Pis/Pasep e Cofins. Na Lei nº 10.865/2004, propomos ajuste para permitir a restituição, ressarcimento ou compensação do estoque de créditos não consumido regularmente na sistemática da não-cumulatividade, nos casos de operações de importação e revenda de bens, não abarcadas por isenção, alíquota zero ou não incidência do Pis/Cofins.

Na segunda sugestão, incluímos os serviços associados às atividades com suspensão da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins, da Contribuição para o PIS/Pasep-Importação e da Cofins-Importação, hoje vigente, no caso de regime de *drawback* suspensão, apenas para mercadorias. Embora muitas empresas façam uso de serviços prestados por terceiros na produção dos bens destinados à exportação, tais serviços não podem ser adquiridos sob amparo do regime de *drawback* suspensão, já que o mecanismo em questão, à luz da legislação atual, viabiliza a suspensão de tributos que recaem apenas sobre mercadorias importadas ou compradas localmente para a produção de itens destinados ao mercado externo.

Frise-se, por fim, que essas medidas, por implicarem redução anual de receita estimada pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia da ordem de R\$ 1,1 bilhão nos anos de 2023, 2024 e 2025, somente começaria a produzir efeitos a partir de 1º de janeiro de 2023, de modo a atender aos comandos previstos no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT) da Constituição Federal de 1988, bem como na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2022 (Lei nº 14.194, de 20 de agosto de 2021) e na Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000).



Às modificações promovidas pela Medida Provisória na legislação que rege a atuação da ABDI, julgamos pertinente acatar a emenda nº 35, do Deputado Evair Vieira de Melo, cuja redação, embora não inove a situação fático-jurídica da Agência quanto à existência de regulamento próprio de licitações e contratos, altera a linguagem do dispositivo para reforçar a posição adotada e pacificada no STF³, no sentido de que os serviços sociais autônomos não se submetem ao processo licitatório e de contratação da Administração Pública, e sim a regulamento próprio e simplificado que observe os princípios gerais do artigo 37 da Constituição Federal.

Diante do exposto, o programa Renovar merece aprovação pois constitui política pública que mitiga externalidades negativas relacionadas à poluição gerada por veículos automotores e à possibilidade de danos a terceiros ocasionados por acidentes. Assim, os benefícios extrapolam o setor de transporte rodoviário e atingem toda a sociedade, com impactos positivos para a economia, a segurança viária e o meio ambiente.

II.3 – CONCLUSÃO DO VOTO

Ante o exposto, pela Comissão Mista, votamos:

- a) pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência da Medida Provisória nº 1.112, de 2022;
- b) pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 1.112, de 2022, e das emendas a ela apresentadas perante a Comissão Mista;
- c) pela não implicação financeira ou orçamentária em aumento ou diminuição da receita e da despesa pública da Medida Provisória nº 1.112, de 2022, e das emendas apresentadas na Comissão, com exceção das emendas de números **11, 13, 14, 19, 32, 33, 58 e 79**, incompatíveis e inadequadas orçamentária e financeiramente;
- d) no mérito:

³ MS 33442 AgR, Relator(a): GILMAR MENDES, Segunda Turma, julgado em 15/02/2019, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-036 DIVULG 21-02-2019 PUBLIC 22-02-2019



d.1) pela aprovação da Medida Provisória nº 1.112, de 2021, e das emendas nº 1, 2, 3, 6, 7, 8, 27, 28, 29, 35, 38, 41, 55 e 75 acolhidas parcial ou integralmente, na forma do projeto de lei de conversão em anexo;

d.2) pela rejeição das demais emendas.

Sala das Sessões, em de de 2022.


Deputado DA VITÓRIA
Relator

2022-2097



PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2022

(Medida Provisória nº 1.112, de 2022)

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica instituído o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar, destinado a agregar iniciativas e ações voltadas à retirada progressiva dos veículos em fim de vida útil, à renovação de frota ou à economia circular no sistema de mobilidade e logística do País.

Art. 2º Para fins do disposto nesta Lei, considera-se:

I - beneficiário direto: pessoa natural ou jurídica, proprietária de bem elegível retirado de circulação por meio de desmonte ou de destruição como sucata;

II - bem elegível: veículo ou equipamento sobre rodas ou esteiras, motorizado ou não;

III - financiador ou parceiro público ou privado: pessoa jurídica de direito público interno ou pessoa jurídica de direito privado que adira ao Renovar, por meio da oferta de benefícios específicos em seu âmbito de atuação ou de recursos financeiros;

IV - Plataforma Renovar: ambiente transacional suportado por tecnologias digitais, no qual serão registradas as operações do Programa;

V - instituição coordenadora: instituição responsável pela coordenação da iniciativa nacional ou de outras iniciativas credenciadas;



VI - agente financeiro operador: banco credenciado que receberá os valores individualizados dos financiadores ou dos parceiros e os destinará aos proprietários dos bens elegíveis ao Renovar, conforme designação do beneficiário do Renovar; e

VII - empresa de desmontagem: empresa que realize a atividade de desmonte ou de destruição de veículo, seguida da destinação das peças ou do conjunto de peças usadas para reposição, sucata ou outra destinação final, conforme o disposto na Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014.

§ 1º Também serão considerados beneficiários, para fins do disposto no inciso I do *caput*, os terceiros que tenham benefícios e direitos cedidos ou alienados por beneficiário direto do Renovar.

§ 2º Os bens elegíveis de que trata o inciso II incluem caminhões, implementos rodoviários, ônibus, micro-ônibus, vans, furgões e demais bens que atendam aos critérios de elegibilidade do Renovar definidos em regulamento.

Art. 3º São objetivos do Renovar, por meio do desmonte ou da destruição como sucata dos bens elegíveis:

- I. reduzir os custos da logística no País;
- II. aumentar a produtividade, a competitividade e a eficiência do transporte rodoviário;
- III. gerar impactos positivos na competitividade dos produtos brasileiros; e
- IV. contribuir para a diminuição dos níveis de emissão de poluentes pela frota rodoviária.

Art. 4º A adesão ao Renovar será voluntária e dar-se-á por meio das iniciativas de que trata o art. 7º.

§ 1º Poderão aderir ao Renovar, na forma do regulamento:

- I - beneficiários;
- II - financiadores;
- III - parceiros públicos e privados; e



IV - agentes financeiros operadores.

§ 3º O Renovar poderá ser instituído por meio de etapas, nos termos do regulamento.

§ 4º Os benefícios, no âmbito do Poder Executivo federal, serão dirigidos prioritariamente a Transportador Autônomo de Cargas – TAC - e a associados das cooperativas de transporte de cargas - CTC – registrados como cooperados junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

Art. 5º O Poder Executivo federal poderá instituir mecanismos para a realização de aporte de recursos nas iniciativas de que trata o art. 7º, a ser feito pelo beneficiário ou pelo parceiro privado, em decorrência da aquisição de veículos no âmbito do Renovar.

Parágrafo único. Os recursos aportados por pessoa jurídica de direito público, empresas públicas e empresas de economia mista serão destinados, exclusivamente, para custear o valor do bem elegível e sua destinação ao desmonte ou à destruição como sucata.

Art. 6º O registro das operações relativas ao Renovar será realizado na Plataforma Renovar.

§ 1º O agente operador da Plataforma Renovar será a Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial – ABDI.

§ 2º A ABDI, observadas as diretrizes estabelecidas pelo Conselho do Renovar:

I - poderá ser remunerada, pelos usuários da Plataforma, pela utilização dos serviços de que trata o *caput*;

II - deverá manter registro das operações realizadas.

Art. 7º O Renovar contará com iniciativas de âmbito nacional, regional ou por segmentação por produto ou usuário, articuladas por meio da Plataforma Renovar, na forma do regulamento.

§ 1º Fica instituída a iniciativa de âmbito nacional, coordenada pela ABDI, com objetivo de desenvolver ações de nível nacional no âmbito do Renovar.



§ 2º A operação das iniciativas poderá se dar por meio de parcerias negociais ou operacionais entre a instituição coordenadora das iniciativas e as instituições financiadoras ou parceiras públicas ou privadas.

§ 3º As instituições coordenadoras poderão captar recursos para o financiamento de ações no âmbito do Renovar observadas as diretrizes estabelecidas pelo Conselho do Renovar.

§ 4º As instituições coordenadoras deverão manter controle para a identificação das operações realizadas no âmbito do Renovar.

§ 5º A comprovação dos aportes nas iniciativas desonerará os financiadores ou os parceiros privados da responsabilidade quanto à efetiva utilização dos recursos para alcance dos objetivos do Renovar.

§ 6º O Ministério da Economia deverá informar à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP os recursos aplicados nas iniciativas de que trata este artigo por contratadas para exploração e produção de petróleo e gás natural.

Art. 8º O Poder Executivo definirá os critérios para a escolha das empresas de desmontagem parceiras.

§ 1º As empresas de que trata o *caput* destinarão à iniciativa nacional ou às outras iniciativas credenciadas o montante correspondente ao valor, por elas definido no ato de adesão, para desmontagem ou destruição como sucata do bem elegível.

§ 2º Nos casos em que as características e condições do bem forem tais que a receita oriunda de seu desmonte e ou destruição não supere os custos da operação, o Programa Renovar poderá remunerar a empresa de desmontagem.

§ 3º Na hipótese prevista no § 2º, o valor devido à empresa de desmontagem será limitado ao valor máximo previamente estabelecido pelo Conselho do Renovar.

§ 4º As empresas de desmontagem participantes do Renovar poderão comercializar os materiais decorrentes da desmontagem ou destruição



como sucata do bem elegível, observado o disposto na Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014.

§ 5º A entrega do bem elegível à empresa de desmontagem ou ao responsável por seu recebimento designado pelo Programa será de responsabilidade do beneficiário.

Art. 9º Fica instituído o Conselho do Renovar, com as seguintes competências, a par de outras que venham a ser estabelecidas em regulamento:

I - credenciar iniciativas de que trata o art. 7º; e

II - definir as diretrizes para remuneração pela utilização da plataforma de que trata o art. 6º, dos serviços prestados pelas instituições coordenadoras e das empresas de desmontagem.

§ 1º A composição, a organização, as demais competências e o funcionamento do Conselho do Renovar serão estabelecidos em regulamento.

§ 2º Na composição do Conselho de que trata o *caput*, será garantida a participação de representantes dos setores do transporte, da indústria e da sociedade civil.

Art. 10. O Poder Executivo poderá instituir certificação, de caráter voluntário, aos veículos automotores em circulação, aos seus fabricantes e aos operadores, em razão das condições de segurança do veículo ou do controle de emissão de gases poluentes ou de efeito estufa.

Parágrafo único. O Poder Executivo, os financiadores, os parceiros públicos e os privados poderão definir benefícios que variem conforme a certificação mencionada no *caput* na aquisição de novos veículos no âmbito do Renovar, de modo a favorecer os veículos menos poluentes ou mais seguros.

Art. 11. O Conselho Nacional de Trânsito – Contran poderá definir procedimentos simplificados para a baixa definitiva do registro do bem elegível como sucata, para fins da atividade de desmonte ou de destruição, no âmbito do Renovar.



Art. 12. Ficam remetidos os débitos não tributários com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a Polícia Rodoviária Federal - PRF, dos bens cuja baixa definitiva do registro seja solicitada para fins do Programa Renovar, inclusive aqueles com exigibilidade suspensa que, na data da solicitação da baixa definitiva do registro do veículo, estejam vencidos há 3 (três) anos ou mais e cujo valor total em cada órgão, nessa mesma data, seja igual ou inferior a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais).

Art. 13. Para efeito de apuração do imposto sobre a renda, as pessoas jurídicas tributadas com base no lucro real terão direito à depreciação acelerada, calculada pela aplicação da taxa de depreciação usualmente admitida multiplicada por três, sem prejuízo da depreciação contábil:

I - de veículos automóveis para transporte de pessoas e de mercadorias, destinados ao ativo imobilizado da pessoa jurídica adquirente, classificados nas posições 8701.21.00, 8701.22.00, 8701.23.00; 8701.24.00 e 8701.29.00, 8702.10.00, 8702.10.00 Ex 01, 8702.10.00 Ex 02, 8702.20.00, 8702.20.00 Ex 01, 8702.20.00 Ex 02, 8702.30.00, 8702.30.00 Ex 01, 8702.30.00 Ex 02, 8702.40, 8702.90, 8704.21.10, 8704.21.20, 8704.21.30, 8704.21.90, 8704.22, 8704.23, 8704.31.10 Ex 01, 8704.31.20 Ex 01, 8704.31.30, Ex 01, 8704.31.90, (Ex 01), e 8704.32, 8704.41.00 (exceto Ex 02 e Ex 03), 8704.42.00, 8704.43.00 (exceto Ex 01) 8704.51.00, 8704.52.00, 8704.60.00, 8716.31.00, 8716.39.00, 8716.90.90 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados-TIPI, aprovada pelo Decreto nº 10.923, de 30 de dezembro de 2021.

§ 1º O disposto no *caput* somente se aplica aos bens novos que tenham sido adquiridos ao amparo do Programa Renovar durante o período de cinco anos, contados do início da sua efetiva vigência regulamentada em decreto do Poder Executivo.

§ 2º A depreciação acelerada de que trata o *caput*:

I - constituirá exclusão do lucro líquido para fins de determinação do lucro real e será controlada no livro fiscal de apuração do lucro real;



II - deverá ser calculada antes da aplicação dos coeficientes de depreciação acelerada a que faz referência o art. 69 da Lei nº 3.470, de 28 de novembro de 1958; e

III - deverá ser apurada a partir da data de aquisição do veículo e registro em nome da pessoa jurídica.

§ 3º O total da depreciação acumulada, incluindo a contábil e a acelerada, não poderá ultrapassar o custo de aquisição do bem.

§ 4º A partir do período de apuração em que for atingido o limite de que trata o § 3º, o valor da depreciação, registrado na contabilidade, deverá ser adicionado ao lucro líquido para efeito de determinação do lucro real.

Art. 14. O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES poderá criar o Programa BNDES FINEM – Meio Ambiente – Renovar com linhas de crédito dirigidas aos beneficiários diretos do Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País e à cadeia de desmonte ou destruição, como sucata, de bens elegíveis e que façam a adesão ao Programa Renovar, instituído por esta Lei.

§ 1º Terão prioridade no acesso às linhas de crédito a que se refere o *caput* as microempresas, empresas de pequeno porte e os microempreendedores individuais, nos termos da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, o Transportador Autônomo de Cargas – TAC e as Cooperativas de Transportes de Cargas – CTC, ou seus cooperados, inscritos no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC.

§ 2º O BNDES regulamentará os aspectos operacionais referentes ao protocolo de operações de crédito do Programa BNDES FINEM – Meio Ambiente – Renovar.

§ 3º O BNDES deverá manter controle para identificação das operações realizadas no âmbito do Programa BNDES FINEM – Meio Ambiente – Renovar.



§ 4º O Regulamento definirá os bens que poderão ser financiados com recursos do Programa BNDES FINEM – Meio Ambiente – Renovar.

Art. 15. A Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 81-B. As contratadas para exploração e produção de petróleo e gás natural poderão aplicar recursos para promover a renovação da frota circulante no âmbito do Programa Renovar.

§ 1º Os recursos aplicados na forma do *caput* serão considerados no cálculo de adimplemento de obrigações contratuais de pesquisa, de desenvolvimento e de inovação referentes a:

I - obrigações relativas aos anos de 2022 a 2027; e

II - obrigações ainda não adimplidas relativas a períodos anteriores ao ano de 2022.

§ 2º Ato do Poder Executivo federal disciplinará a utilização dos recursos destinados a pesquisa, desenvolvimento e inovação de que trata o *caput* e determinará o percentual máximo do valor total das obrigações contratuais de pesquisa, de desenvolvimento e de inovação a ser destinado ao Programa Renovar.”

Art. 16. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 22.
.....

XVII - criar, implantar e manter escolas públicas de trânsito, destinadas à educação de crianças, adolescentes, jovens e adultos, por meio de aulas teóricas e práticas sobre legislação, sinalização e comportamento no trânsito.

.....” (NR)

Art. 24.
.....

XXIII - criar, implantar e manter escolas públicas de trânsito, destinadas à educação de crianças, adolescentes, jovens e adultos, por meio de aulas teóricas e práticas sobre legislação, sinalização e comportamento no trânsito.

.....” (NR)



“Art. 29.

VII -

c) o uso de dispositivos de alarme sonoro e de iluminação intermitente só poderá ocorrer quando da efetiva prestação de serviço de urgência;

.....” (NR)

“Art. 61.

§ 1º

II -

a)

1. 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para automóveis, camionetas, caminhonetes e motocicletas;

b)

1. 100 km/h (cem quilômetros por hora) para automóveis, camionetas, caminhonetes e motocicletas;

.....” (NR)

“Art. 67-C.

§ 8º Constitui situação excepcional de inobservância justificada do tempo de direção e de descanso pelos motoristas profissionais condutores de veículos ou composições de transporte rodoviário de cargas, independentemente de registros ou anotações, a indisponibilidade de pontos de parada e descanso reconhecidos pelo órgão competente na rota programada para a viagem, ou o exaurimento das vagas de estacionamento neles disponíveis.

§ 9º O órgão competente da União, ou, conforme o caso, autoridade do ente da federação com circunscrição sobre a via publicará e revisará, periodicamente, relação dos espaços destinados a pontos de parada e descanso disponibilizados aos motoristas profissionais condutores de veículos ou



composições de transporte rodoviário de cargas, especialmente entre os previstos no art. 10 da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, indicando o número de vagas de estacionamento disponíveis em cada localidade.” (NR)

“Art. 67-E.

§ 1º-A Não estará sujeito às penalidades previstas neste Código o motorista profissional condutor de veículos ou composições de transporte rodoviário de cargas que não observar os períodos de direção e de descanso quando da ocorrência da situação excepcional descrita no § 8º do art. 67-C.

.....” (NR)

Art. 124.....

Parágrafo único. Os veículos cuja transferência de propriedade seja resultado de apreensão ou confisco por decisão judicial, leilão de veículo recolhido em depósito, doação a órgãos ou entidades da Administração Pública, são dispensados do cumprimento do disposto no inciso VIII, devendo os débitos existentes serem cobrados do proprietário anterior.” (NR).

“Art. 126.

§ 1º

2º A existência de débitos fiscais ou de multas de trânsito e ambientais vinculadas ao veículo não impede a baixa do registro.” (NR)

“Art. 143.

III - Categoria C - condutor de veículo abrangido pela categoria B e de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas;

IV - Categoria D - condutor de veículo abrangido pelas categorias B e C e de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

§ 1º Para habilitar-se na categoria C, o condutor deverá estar habilitado no mínimo há um ano na categoria B e não ter cometido mais de uma infração gravíssima nos últimos doze meses.



.....
§ 4º Respeitada a capacidade máxima de tração da unidade tratora, os condutores das categorias B, C e D podem conduzir combinação de veículos cuja unidade tratora se enquadre na respectiva categoria de habilitação e cuja unidade acoplada, reboque, semirreboque, trailer ou articulada tenha menos de 6.000 kg (seis mil quilogramas) de peso bruto total, e cuja lotação não exceda a 8 (oito) lugares.” (NR)

“Art. 159. A Carteira Nacional de Habilitação, expedida em meio físico e digital, de acordo com as especificações do Contran, atendidos os pré-requisitos estabelecidos neste Código, conterá fotografia, identificação e número de inscrição no Cadastro de Pessoas Físicas (CPF) do condutor, terá fé pública e equivalerá a documento de identidade em todo o território nacional.

.....” (NR)

Art. 148-A

.....
§ 7º O exame será realizado, em regime de livre concorrência, pelos laboratórios credenciados pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, nos termos das normas do Contran, vedado aos entes públicos:

.....”(NR)

“Art. 162.

V - com Carteira Nacional de Habilitação vencida há mais de trinta dias:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado;

.....
VII – sem possuir os cursos especializados ou específicos obrigatórios:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado.” (NR)



.....
“Art. 189. Deixar de dar passagem aos veículos precedidos de batedores, de socorro de incêndio e salvamento, de polícia, de operação e fiscalização de trânsito e às ambulâncias, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentados de alarme sonoro e iluminação intermitentes:

.....” (NR)

“Art. 190. Seguir veículo em serviço de urgência, estando este com prioridade de passagem devidamente identificada por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação intermitentes:

.....” (NR)

“Art. 222. Deixar de manter ligado, nas situações de atendimento de emergência, o sistema de iluminação intermitente dos veículos de polícia, de socorro de incêndio e salvamento, de fiscalização de trânsito e das ambulâncias, ainda que parados:

.....” (NR)

.....
“Art. 250

.....
IV – deixar o veículo de transporte público coletivo de passageiros ou de escolares de manter a porta fechada:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa;

Medida Administrativa – retenção do veículo até a regularização;

“Art. 279-A. O veículo em estado de abandono ou acidentado poderá ser removido para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente, componente do Sistema Nacional de Trânsito, independentemente da existência de infração à legislação de trânsito, nos termos da regulamentação do Contran.

§1º A remoção do veículo acidentado será realizada quando não houver responsável pelo bem no local do acidente.

§2º Aplica-se à remoção de veículo em estado de abandono ou acidentado as disposições constantes do artigo 328, sem prejuízo das demais disposições deste Código. ”



“Art. 282-A. O órgão do Sistema Nacional de Trânsito responsável pela autuação notificará o proprietário do veículo ou o condutor autuado por meio eletrônico, mediante sistema de notificação eletrônica definido pelo Contran.

§ 4º A coordenação do sistema de que trata o *caput* é de responsabilidade do órgão máximo executivo de trânsito da União.

§ 5º Excepcionalmente, mediante manifestação prévia e expressa da vontade do proprietário do veículo ou do condutor autuado e nos termos de regulamentação do Contran, os órgãos e entidades de trânsito responsáveis pela autuação realizarão as notificações por meio de remessa postal.” (NR)

“Art. 284.

§ 1º Caso o infrator declare pelo sistema de notificação eletrônica de que trata o art. 282-A a opção por não apresentar defesa prévia nem recurso, reconhecendo o cometimento da infração, o pagamento da multa poderá ser efetuado por 60% (sessenta por cento) do seu valor, em qualquer fase do processo, até o vencimento do prazo de pagamento da multa.

§ 5º O sistema de notificação eletrônica de que trata o art. 282-A deve disponibilizar, na mesma plataforma, campo destinado à apresentação de defesa prévia e de recurso, quando o infrator não reconhecer o cometimento da infração, na forma regulamentada pelo Contran.

.....” (NR)

Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, em engenharia de tráfego, em engenharia de campo, em policiamento, em fiscalização, em renovação de frota circulante, e em educação de trânsito.

ANEXO I

DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

CAMINHÃO - veículo automotor destinado ao transporte de carga com peso bruto total superior a três mil e quinhentos quilogramas, podendo tracionar ou arrastar outro veículo, respeitada a capacidade máxima de tração.



.....
RENACH - Registro Nacional de Carteiras de Habilitação.
.....

VEÍCULO EM ESTADO DE ABANDONO - veículo estacionado na via ou em estacionamento público, sem capacidade de locomoção por meios próprios e que, devido a seu estado de conservação e processo de deterioração, ofereça risco à saúde pública, à segurança pública ou ao meio ambiente, independentemente de se encontrar estacionado em local permitido.

.....” (NR)

Art. 17. A Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º-A

.....
.....

§ 16. Os programas de infraestrutura de que tratam o caput deste artigo e o inciso III do § 1º do art. 1º compreenderão projetos de infraestrutura fixa ou rodante, incluídos os de renovação de frota circulante.” (NR)

Art. 18. O art. 3º da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art.3º.....
.....

§ 19. As pessoas jurídicas que contratem serviço de transporte de carga prestado por:

.....” (NR)

Art. 19. O art. 15 da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art.15.....
.....

§ 2º-A – *A partir de 1º de janeiro de 2023, na hipótese de ocorrência de acúmulo de crédito remanescente, resultante da diferença da alíquota aplicada na importação do bem e da alíquota aplicada na sua revenda no mercado interno, conforme*



apuração prevista neste artigo e no art. 17 desta Lei, a pessoa jurídica importadora poderá utilizar o referido crédito remanescente para fins de restituição, ressarcimento ou compensação com débitos próprios, vencidos ou vincendos, relativos a tributos e contribuições administrados pela Secretaria da Receita Federal, observada a legislação específica aplicável à matéria.

.....” (NR)

Art. 20. A Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a instituir Serviço Social Autônomo com a finalidade de promover a execução de políticas de desenvolvimento industrial, de inovação, de transformação digital e de difusão de tecnologia, especialmente as que contribuam para a geração de empregos, em consonância com as políticas de comércio exterior e de ciência e tecnologia.

.....” (NR)

“Art. 17.

.....

V - os valores apurados com a venda ou aluguel de bens móveis e imóveis de sua propriedade;

VI - os rendimentos resultantes de aplicações financeiras e de capitais, quando autorizadas pelo Conselho Deliberativo; e

VII - os recursos provenientes da prestação de serviços relacionados às suas finalidades institucionais.” (NR)

“Art. 20. A ABDI elaborará regulamento próprio e simplificado de licitações e contratos pertinentes a obras, serviços, inclusive de publicidade, compras, alienações e locações, observados os princípios da impessoalidade, moralidade, publicidade, economicidade e eficiência.

Parágrafo único. O extrato do regulamento a que se refere o caput e de suas alterações serão publicados no Diário Oficial da União.” (NR) “

Art. 21. A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar com a alteração seguinte:

“Art. 5º

§ 2º

§ 3º Compete à Justiça Comum o julgamento de ações oriundas dos contratos de transportes de cargas.” (NR)



Art. 22 A Lei 11.945, de 4 de junho de 2009, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 12-A:

“Art. 12-A A partir de 1º de janeiro de 2023, a aquisição no mercado interno ou a importação, de forma combinada ou não, de serviço direta e exclusivamente vinculado à exportação ou entrega no exterior de produto resultante da utilização do regime de que trata o art. 12 desta Lei, poderá ser realizada com suspensão da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins, da Contribuição para o PIS/Pasep-Importação e da Cofins-Importação.

§ 1º O disposto no caput aplica-se aos seguintes serviços:

- I - serviços de intermediação na distribuição de mercadorias no exterior (comissão de agente);
- II - serviços de seguro de cargas;
- III - serviços de despacho aduaneiro;
- IV - serviços de armazenagem de mercadorias;
- V - serviços de transporte rodoviário, ferroviário, aéreo, aquaviário ou multimodal de cargas;
- VI - serviços de manuseio de cargas;
- VII - serviços de manuseio de contêineres;
- VIII - serviços de unitização ou desunitização de cargas;
- IX - serviços de consolidação ou desconsolidação documental de cargas;
- X - serviços de agenciamento de transporte de cargas;
- XI - serviços de remessas expressas;
- XII - serviços de pesagem e medição de cargas;
- XIII - serviços de refrigeração de cargas;
- XIV - arrendamento mercantil operacional ou locação de contêineres;
- XV - serviços de instalação e montagem de mercadorias exportadas; e
- XVI - serviços de treinamento para uso de mercadorias exportadas.

§2º Apenas a pessoa jurídica habilitada pela Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Economia poderá efetuar aquisições ou importações com suspensão na forma deste artigo.



§ 3º As Secretarias Especiais de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais e da Receita Federal do Brasil do Ministério da Economia disciplinarão em ato conjunto o disposto neste artigo.

§ 4º O Poder Executivo poderá dispor sobre a aplicação do *caput* a outros serviços associados a produtos exportados. ”

Art. 23. A Lei nº 13.483, de 21 de setembro de 2017, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art.3º.....
.....


§ 4º Para operações de crédito realizadas no âmbito do Programa Renovar, a taxa de juros mencionada no *caput* deste artigo será em condições favorecidas ao tomador.

Art. 24. Esta Lei entra em vigor:

I – a partir de 1º de janeiro de 2027, para as alterações referentes ao *caput* e § 5º do art. 282-A da Lei nº 9.503, de 1997; e

II - na data de sua publicação, para os demais dispositivos.

Sala das Sessões, em de de 2022.


Deputado Da Vitória
Relator

2022-2097

