



COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS

PROJETO DE LEI N° 10.790, DE 2018

(Apensados: Projetos de Leis nº 11.236, de 2018; nº 2.450, de 2020;
e nº 799, de 2021)

Dispõe sobre a renovação da frota de veículos de transporte rodoviário de cargas de propriedade de transportadores autônomos, cooperativas, microempresas, empresas de pequeno porte ou Microempreendedores Individuais de transporte de carga.

Autor: Deputado ASSIS DO COUTO

Relator: Deputado HELDER SALOMÃO

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 10.790, de 2018, de autoria do Deputado Assis do Couto, busca estabelecer condições para a concessão de linhas de crédito para a renovação da frota de veículos de transporte rodoviário de cargas de propriedade de transportadores autônomos, cooperativas, microempresas, empresas de pequeno porte ou microempreendedores individuais de transporte de carga, e criar sistema de logística reversa para a retirada de circulação de veículos declarados inservíveis ou em fim de vida útil.

O art. 2º da proposição autoriza a União 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

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 **Fax:** (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helder Salomão
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD227257601900>



Brasil nas condições e com as fontes previstas no projeto (art. 2º). As linhas de crédito serão direcionadas a veículos novos ou com até 15 anos de fabricação (art. 2º, § 1º).

O art. 3º especifica os requisitos para que as pessoas físicas ou jurídicas possam acessar essas linhas de crédito, as quais poderão ser utilizadas, conforme o art. 4º, uma vez a cada cinco anos, observado o limite de um veículo por CPF e de três veículos por CNPJ.

O art. 5º dispõe que serão retirados de circulação os veículos de transporte rodoviário de cargas declarados inservíveis ou em fim de vida útil pela entidade reguladora desse transporte, e o art. 6º estabelece a definição de veículo inservível ou em fim de vida útil.

O art. 7º dispõe que essa entidade reguladora emitirá uma declaração de aptidão para cada veículo retirado de circulação e recolhido nos termos da Lei decorrente desta proposição, e o art. 8º estabelece que esses veículos retirados de circulação passarão a integrar 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 de sua reciclagem.

O art. 9º dispõe que o veículo retirado de circulação e recolhido pelo poder público será, sempre que possível, alienado onerosamente e por meio de procedimento licitatório. Já o veículo declarado inservível ou em fim de vida útil, conforme dispõe o art. 10, poderá ser comercializado diretamente pelo seu proprietário a empreendimento integrante do sistema de logística reversa. Por sua vez, o art. 11 estabelece que 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.

O art. 12 institui contribuição de intervenção no domínio econômico, 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. Conforme o § 5º do dispositivo, a Cide-Log utilizará, como base de cálculo, o valor mensal da receita contabilizada sob o regime de competência, sobre a qual incidirá a alíquota de 6%.

O art. 13 dispõe que fica vedada a reciclagem de veículo à revelia das disposições da Lei decorrente desta proposição – a qual entrará em vigor na data de sua publicação nos termos do art. 14 –, e de sua regulamentação.

À proposição principal, foram apensados os Projetos de Lei nº 11.236, de 2018, nº 2.450, de 2020, e nº 799, de 2021.

O Projeto de Lei nº 11.236, de 2018, de autoria do Deputado Celso Maldaner, apresenta dispositivos similares, embora não idênticos, aos da proposição principal. Essa proposição apensada busca estabelecer 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 criar sistema de logística reversa para a retirada de circulação de veículos declarados inservíveis ou em fim de vida útil.

Destaca-se, assim, que o art. 1º da proposição apensada não inclui – diferentemente do que estabelece o art. 1º da proposição principal – veículos de transporte rodoviário de cargas de propriedade de cooperativas, microempresas, empresas de pequeno porte ou microempreendedores individuais de transporte de carga.

Os art. 2º, 5º, 6º, 8º são idênticos aos da proposição principal. Por sua vez, o art. 9º da proposição principal inexiste na proposição apensada. Por outro lado, os arts. 9º a 14 da proposição apensada são idênticos, respectivamente, aos arts. 10 a 15 da proposição principal.

Há ainda que se observar que as redações são distintas para os arts. 1º (conforme já mencionado), 3º, 4º e 7º da proposição principal e da apensada. Em relação ao art. 3º, a diferença reside apenas nos destinatários das linhas de crédito de que tratam as proposições. Em



relação ao art. 4º, a diferença reside no limite de acesso às linhas de crédito que, conforme a proposição apensada, é de apenas um veículo por CPF ou CNPJ a cada cinco anos. Em relação ao art. 7º, a proposição apensada inclui § 2º ao dispositivo, o qual dispõe que 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% à capacidade de carga do veículo retirado de circulação.

Por sua vez, o **Projeto de Lei nº 2.450, de 2020**, de autoria do Deputado Roberto Pessoa, busca essencialmente autorizar a União a conceder subvenção econômica, nas operações de financiamento contratadas até 31 de dezembro de 2022, via Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES destinadas à aquisição caminhões novos e ao arrendamento mercantil de caminhões, chassis, caminhões-tratores, carretas, cavalos mecânicos, reboques, semirreboques, incluídos os tipo *dolly*, tanques e afins, carrocerias para caminhões novos, sistemas de rastreamento novos, seguro do bem e seguro prestamista, relacionados ao veículo, por caminhoneiro autônomo e empresas individuais de prestação de serviços de transportes de até um veículo e equipamentos, por vez.

Já o **Projeto de Lei nº 799, de 2021**, de autoria do Deputado Marcelo Brum, busca essencialmente disciplinar a concessão de subvenção econômica ao BNDES para a criação ou reforço de linhas de financiamento voltadas à renovação da frota de caminhões do País. Dessa forma, estabelece que a União fica autorizada a conceder subvenção econômica ao BNDES, sob a modalidade de equalização de taxa de juros, nas operações de financiamento contratadas até 31 de dezembro de 2022, destinadas à aquisição ou arrendamento mercantil de caminhões.

As proposições, que tramitam em regime ordinário, estão sujeitas a apreciação conclusiva e foram distribuídas a esta Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços; à Comissão de Viação e Transportes; à Comissão de Finanças e Tributação, que também se manifestará quanto ao mérito da proposição; e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, que se manifestará quanto à



* CD227257601900*

constitucionalidade e juridicidade da proposição.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas neste Colegiado.

II - VOTO DO RELATOR

O presente Projeto de Lei nº 10.790, de 2018, busca autorizar a União a instituir linhas de crédito específicas, ou a subvencionar linhas já existentes, com vistas à renovação da frota de veículos de transporte rodoviário de cargas em circulação no Brasil, as quais serão direcionadas à aquisição de veículos novos ou com até 15 anos de fabricação.

Conforme a proposição, essas linhas serão destinadas a transportadores autônomos, cooperativas, microempresas, empresas de pequeno porte ou a microempreendedores individuais de transporte de carga.

À proposição principal, foi apensado o Projeto de Lei nº 11.236, de 2018, que é em larga medida idêntico à proposição principal, muito embora limite as referidas linhas de crédito apenas aos transportadores autônomos de carga, bem como os Projetos de Lei nº 2.450, de 2020, e nº 799, de 2021.

Desta forma, a proposição principal e o Projeto de Lei nº 11.236, de 2018, apresentam os pormenores das condições das linhas de crédito que poderão ser criadas pela União, detalhando características de veículos abrangidos pela medida e condições de acesso a essas linhas.

Além desse aspecto, buscam criar sistema de logística reversa para a retirada de circulação de veículos declarados inservíveis ou em fim de vida útil, e também instituem contribuição de intervenção no domínio econômico, 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. Conforme a proposta, a Cide-Log empregará a alíquota de 6% sobre a receita obtida na logística reversa.

Acerca da proposição, compreendemos as intenções dos autores das propostas, uma vez que, de fato, constituem relevantes objetivos tanto a renovação da frota de veículos de transporte rodoviário de cargas, como a criação de sistema de logística reversa para a retirada de circulação de veículos de carga declarados inservíveis ou em fim de vida útil.

Por sua vez, os demais apensados, Projeto de Lei nº 2.450, de 2020, e nº 799, de 2021, buscam autorizar a União a, por meio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, conceder subvenção econômica em operações de financiamento à renovação da frota de caminhões do País ou mesmo ao arrendamento mercantil de caminhões e de diversos itens como chassis, caminhões-tratores, carretas, cavalos mecânicos, reboques, e outros, além de sistemas de rastreamento novos, seguro do bem e seguro prestamista relacionados ao veículo.

Todavia, é importante observarmos as restrições determinadas pela Constituição Federal quanto à elaboração de proposições legislativas no âmbito deste Congresso Nacional. Acerca dessas restrições, importa destacar que o Poder Legislativo não poderia determinar ao Poder Executivo a execução de ações caracterizadas como tarefas de gestão, cuja implementação depende de iniciativa exclusiva daquele Poder.

No presente caso, consideramos que as medidas propostas pelos projetos representariam ingerência normativa do Poder Legislativo em matérias sujeitas à exclusiva competência administrativa do Poder Executivo.

Com efeito, nos termos do art. 84, VI, alínea “a” da Constituição Federal, compete privativamente ao Presidente da República dispor sobre *a organização e o funcionamento da administração federal*,

* CD227257601900



□

quando não implicar aumento de despesa nem criação ou extinção de órgãos públicos, aspecto que certamente será apreciado pela dourada Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Há que se observar que, na parte inicial das proposições, um dos dispositivos **autoriza** a União 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*” (...).

Todavia, é forçoso reconhecer que a União não necessita de autorização do Poder Legislativo para executar essas ações, uma vez que já pode executá-las livremente, de forma que as proposições em análise não trazem inovação efetiva em nosso ordenamento jurídico.

Dessa forma, em face do exposto, em que pesem as nobres intenções dos autores, **votamos pela rejeição do Projeto de Lei nº 10.790, de 2018, e pela rejeição dos apensados, Projetos de Lei nº 11.236, de 2018, nº 2.450, de 2020, e nº 799, de 2021.**

Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2022.

Deputado HELDER SALOMÃO
Relator

2022_3803

