

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023

(Do Sr. PEDRO WESTPHALEN)

Altera a lei nº 6.938, de 31 agosto de 1981, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art.1º Esta Lei dispõe sobre alterações na Lei nº 10.216, de 6 de abril de 2001, para explicitar a aplicação da Taxa de Controle e Fiscalização Ambiental- TCFA e requalificar a categoria do transporte rodoviário de cargas perigosas quanto a potencialidade poluidora.

Art. 2º. O art. 17-D da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 17-D. A TCFA é devida por estabelecimento empresarial, sendo uma única taxa válida para matriz e filiais, de acordo com os valores fixados no Anexo IX desta Lei.” (NR)

Art. 3º. O Anexo VIII, da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, passa a vigorar com as seguintes alterações.

ANEXO VIII

Atividades potencialmente poluidoras e utilizadoras de recursos ambientais

Código	Categoria	Descrição	Pp/gu
18	Transporte, Terminais, Depósito	Transporte de cargas perigosas por dutos; marinas, portos e aeroportos; terminais de minério, petróleo e derivados e produtos químicos; depósitos de produtos químicos e produtos perigosos; comércio de combustíveis,	Alto



	s e Comérci o	derivados de petróleo e produtos químico e produtos perigosos	
18 – A	Transpor te rodoviári o	Transporte rodoviário de cargas perigosas	Pequeno

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 6.938/81 dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente e, dentre seus dispositivos que tratam dos fins e mecanismos de formulação e aplicação instituiu, a Taxa de Controle e Fiscalização Ambiental – TCFA.

Também estabelece, que é sujeito passivo da TCFA todo aquele que exerça as atividades arroladas no Anexo VIII, nos termos do artigo 17-D, da respectiva Lei, sendo a respectiva taxa fixada por estabelecimento.

Tal aspecto legal, na prática, corresponde a obrigatoriedade de duas taxas para o estabelecimento matriz e filial, que possua uma Receita Bruta Anual acima de R\$ 12.000.000,00 (doze milhões de reais), enquadrado como grande porte. Representando assim o recolhimento de valores para cada estabelecimento ao custo de R\$ 5.796,73 (cinco mil setecentos e noventa e seis reais e setenta e três centavos) a cada trimestre.

O valor trimestral é posto pelo potencial de poluição do estabelecimento, subdividido em pequeno, médio e alto, sendo a atividade de transporte de produtos perigosos correspondente ao grau alto.

Trata-se de uma taxa cujo fato gerador é o exercício regular do poder de polícia conferido ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis–Ibama para controle e fiscalização das atividades potencialmente poluidoras e utilizadoras de recursos naturais.



Além da duplicidade da atribuição da taxa, a fixação de elevado custo para atividade de transporte de cargas, sem qualquer razoabilidade, acaba por comprometer a agilidade operacional durante o processo logístico.

Nos termos do Anexo VIII, o transporte rodoviário de cargas perigosas está enquadrado no código 18, nivelando a atividade de transporte de cargas às atividades com terminais, depósitos e comércio, como atividades potencialmente poluidoras, nos seguintes termos:

“transporte de cargas perigosas, transporte por dutos; marinas, portos e aeroportos; terminais de minério, petróleo e derivados e produtos químicos; depósitos de produtos químicos e produtos perigosos; comércio de combustíveis, derivados de petróleo e produtos químicos e produtos perigosos”.

Igualando assim, a atividade de transporte rodoviário aos demais segmentos como grau máximo (alto), ou seja, potencialmente poluidor. No nosso entender, a equiparação ora mencionada se demonstra totalmente desproporcional, como exemplo cita-se que um único terminal, chega a fornecer 1 milhão de m³ de carga, enquanto uma carreta no transporte rodoviário, leva, em média, uns 45 m³ de carga perigosa por viagem, ou seja, um potencial poluidor infinitamente menor, se comparado às outras atividades.

Cabe salientar que as empresas que realizam o transporte rodoviário de carga perigosas já cumprem, há muito tempo, os rigorosos processos regulatórios e protocolos técnicos, pois têm consciência de suas responsabilidades no exercício de suas atividades, visando sempre a segurança ambiental.

Outrossim, é de suma importância promover o princípio da proporcionalidade (razoabilidade) ao aplicar a taxa da TCFA ao transporte de cargas, buscando equilibrar os direitos das empresas do segmento do transporte, considerando o risco menor que representa a atividade pela não movimentação de grandes volumes de mercadoria ou de carga perigosa no veículo.



O transportador de cargas, ao final, e ao cabo, nos termos do Anexo VIII é comparado com um terminal, depósito, ou estabelecimento de comércio, cuja determinação vem de proporcionalidade e utilidade.

Já sobre a TCFA em si, o que se pretende com esta proposta é a exigência de uma única TAXA válida para os estabelecimentos matriz e filiais, de modo a assegurar ao transportador a regularidade cadastral para o exercício de sua atividade em todo o território nacional.

Desta forma, certos do caráter meritório da presente proposição, contamos com o apoio dos nobres pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em de de 2023.

Deputado PEDRO WESTPHALEN

