



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 10.790-B, DE 2018

(Do Sr. Assis do Couto)

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; tendo parecer da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, pela rejeição deste e dos de nºs 11236/18, 2450/20 e 799/21, apensados (relator: DEP. HELDER SALOMÃO); e da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição deste e dos de nºs 11236/18, 2450/20 e 799/21, apensados (relator: DEP. ZÉ TROVÃO).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS;

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD); E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:

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

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 11236/18, 2450/20 e 799/21

III - Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

IV - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

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, cooperativas, microempresas, empresas de pequeno porte ou Microempreendedores Individuais de transporte 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 15 (quinze) 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:

- a) Transportador Autônomo de Cargas;
- b) Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas; ou
- c) Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas e que seja considerada microempresa, empresa de pequeno porte ou Microempreendedor Individual nos termos da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006.

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:

I – um veículo por CPF, para os transportadores enquadrados nas alíneas “a” ou “b” do inciso II do art. 3º desta Lei; ou

II – três veículos por CNPJ, para os transportadores enquadrados nas alíneas “b” ou “c” do inciso II do art. 3º desta Lei.

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.

Parágrafo único. 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.

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 sistema de logística reversa compreende as seguintes etapas:

I – a retirada de circulação dos veículos declarados inservíveis ou em fim de vida útil e sua alienação a empreendimentos que explorem as atividades econômicas definidas nos incisos II a IV;

II – a coleta, o tratamento e a disposição de rejeitos, especialmente daqueles oriundos de baterias, equipamentos pirotécnicos, lubrificantes, combustíveis, fluidos, pneus e componentes elétricos e eletrônicos;

III – o desmanche dos veículos inservíveis ou em fim de vida útil, tendo em vista a reutilização de partes e peças, inclusive mediante o seu recondicionamento e revenda ao consumidor;

IV – o reaproveitamento de materiais, sucatas e resíduos, integrados à carcaça do

veículo desmanchado, como matéria-prima ou insumo destinado à retroalimentação do ciclo produtivo da indústria de transformação.

Art. 10 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. 11 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. 12 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. 13 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 condicionamento 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. 14 Fica vedada a reciclagem de veículo à revelia das disposições desta Lei e de sua regulamentação.

Art. 15 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 (CO₂) 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 2005¹.

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 caminhões². Estimativas de mercado dão conta, ainda, de que o transportador autônomo responde por aproximadamente 70% das cargas movimentadas por rodovia no País³.

Portanto, fica clara a necessidade de modernização de nossa frota de

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

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

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

transporte rodoviário de cargas, com os objetivos de tornar a comercialização de nossos produtos mais eficiente e também de reduzir o impacto dessa atividade sobre o meio-ambiente.

A presente proposta é coerente com outras que já vêm sendo implementadas pelo governo, como, por exemplo, a recém editada Medida Provisória (MPV) nº 843, de 5 de julho de 2018, que prevê que o Poder Executivo Federal estabelecerá requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos novos produzidos no País e para a importação de veículos novos relativos à eficiência energética e institui o Programa Rota 2030. Conforme a exposição de motivos da MPV, o Programa tem, dentre seus princípios, a sustentabilidade ambiental, a ser perseguida por meio da economia no uso de combustíveis e maior uso de biocombustíveis.

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, as Cooperativas de Transporte Rodoviário de Cargas e as Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas que sejam consideradas microempresa, empresa de pequeno porte ou Microempreendedor Individual nos termos da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006. Tal comprovação se dará por meio do 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 15 anos de fabricação.

Além disso, estabelece-se como restrição o financiamento a, no máximo, um veículo por CPF ou três veículos por CNPJ que atendam 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.

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, 04 de setembro de 2018.

Dep. Assis do Couto

PDT/PR

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

LEI COMPLEMENTAR Nº 123, DE 14 DE DEZEMBRO DE 2006

(Republicada no DOU de 6/3/2012 em atendimento ao disposto no art. 5º da Lei Complementar nº 139, de 10 de novembro de 2011)

Institui o Estatuto Nacional da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte; altera dispositivos das Leis nº 8.212 e 8.213, ambas de 24 de julho de 1991, da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, da Lei nº 10.189, de 14 de fevereiro de 2001, da Lei Complementar nº 63, de 11 de janeiro de 1990; e revoga as Leis nº 9.317, de 5 de dezembro de 1996, e 9.841, de 5 de outubro de 1999.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

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

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei Complementar estabelece normas gerais relativas ao tratamento diferenciado e favorecido a ser dispensado às microempresas e empresas de pequeno porte no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, especialmente no que se refere:

I - à apuração e recolhimento dos impostos e contribuições da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, mediante regime único de arrecadação, inclusive obrigações acessórias;

II - ao cumprimento de obrigações trabalhistas e previdenciárias, inclusive obrigações acessórias;

III - ao acesso a crédito e ao mercado, inclusive quanto à preferência nas aquisições de bens e serviços pelos Poderes Públicos, à tecnologia, ao associativismo e às

regras de inclusão.

IV - ao cadastro nacional único de contribuintes a que se refere o inciso IV do parágrafo único do art. 146, *in fine*, da Constituição Federal. [\(Inciso acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014\)](#)

§ 1º Cabe ao Comitê Gestor do Simples Nacional (CGSN) apreciar a necessidade de revisão, a partir de 1º de janeiro de 2015, dos valores expressos em moeda nesta Lei Complementar.

§ 2º (VETADO)

§ 3º Ressalvado o disposto no Capítulo IV, toda nova obrigação que atinja as microempresas e empresas de pequeno porte deverá apresentar, no instrumento que a instituiu, especificação do tratamento diferenciado, simplificado e favorecido para cumprimento. [\(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014\)](#)

§ 4º Na especificação do tratamento diferenciado, simplificado e favorecido de que trata o § 3º, deverá constar prazo máximo, quando forem necessários procedimentos adicionais, para que os órgãos fiscalizadores cumpram as medidas necessárias à emissão de documentos, realização de vistorias e atendimento das demandas realizadas pelas microempresas e empresas de pequeno porte com o objetivo de cumprir a nova obrigação. [\(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014\)](#)

§ 5º Caso o órgão fiscalizador descumpra os prazos estabelecidos na especificação do tratamento diferenciado e favorecido, conforme o disposto no § 4º, a nova obrigação será inexigível até que seja realizada visita para fiscalização orientadora e seja reiniciado o prazo para regularização. [\(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014\)](#)

§ 6º A ausência de especificação do tratamento diferenciado, simplificado e favorecido ou da determinação de prazos máximos, de acordo com os §§ 3º e 4º, tornará a nova obrigação inexigível para as microempresas e empresas de pequeno porte. [\(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014\)](#)

§ 7º A inobservância do disposto nos §§ 3º a 6º resultará em atentado aos direitos e garantias legais assegurados ao exercício profissional da atividade empresarial. [\(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014\)](#)

Art. 2º O tratamento diferenciado e favorecido a ser dispensado às microempresas e empresas de pequeno porte de que trata o art. 1º desta Lei Complementar será gerido pelas instâncias a seguir especificadas:

I - Comitê Gestor do Simples Nacional, vinculado ao Ministério da Fazenda, composto por 4 (quatro) representantes da Secretaria da Receita Federal do Brasil, como representantes da União, 2 (dois) dos Estados e do Distrito Federal e 2 (dois) dos Municípios, para tratar dos aspectos tributários; e

II - Fórum Permanente das Microempresas e Empresas de Pequeno Porte, com a participação dos órgãos federais competentes e das entidades vinculadas ao setor, para tratar dos demais aspectos, ressalvado o disposto no inciso III do *caput* deste artigo;

III - Comitê para Gestão da Rede Nacional para Simplificação do Registro e da Legalização de Empresas e Negócios - CGSIM, vinculado à Secretaria da Micro e Pequena Empresa da Presidência da República, composto por representantes da União, dos Estados e do Distrito Federal, dos Municípios e demais órgãos de apoio e de registro empresarial, na forma definida pelo Poder Executivo, para tratar do processo de registro e de legalização de empresários e de pessoas jurídicas. [\(Inciso com redação dada pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014\)](#)

§ 1º Os Comitês de que tratam os incisos I e III do *caput* deste artigo serão presididos e coordenados por representantes da União.

§ 2º Os representantes dos Estados e do Distrito Federal nos Comitês referidos nos

incisos I e III do *caput* deste artigo serão indicados pelo Conselho Nacional de Política Fazendária - CONFAZ e os dos Municípios serão indicados, um pela entidade representativa das Secretarias de Finanças das Capitais e outro pelas entidades de representação nacional dos Municípios brasileiros.

§ 3º As entidades de representação referidas no inciso III do *caput* e no § 2º deste artigo serão aquelas regularmente constituídas há pelo menos 1 (um) ano antes da publicação desta Lei Complementar.

§ 4º Os Comitês de que tratam os incisos I e III do *caput* deste artigo elaborarão seus regimentos internos mediante resolução.

§ 5º O Fórum referido no inciso II do *caput* deste artigo tem por finalidade orientar e assessorar a formulação e coordenação da política nacional de desenvolvimento das microempresas e empresas de pequeno porte, bem como acompanhar e avaliar a sua implantação, sendo presidido e coordenado pela Secretaria da Micro e Pequena Empresa da Presidência da República. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.792, de 28/3/2013\)](#)

§ 6º Ao Comitê de que trata o inciso I do *caput* deste artigo compete regulamentar a opção, exclusão, tributação, fiscalização, arrecadação, cobrança, dívida ativa, recolhimento e demais itens relativos ao regime de que trata o art. 12 desta Lei Complementar, observadas as demais disposições desta Lei Complementar.

§ 7º Ao Comitê de que trata o inciso III do *caput* deste artigo compete, na forma da lei, regulamentar a inscrição, cadastro, abertura, alvará, arquivamento, licenças, permissão, autorização, registros e demais itens relativos à abertura, legalização e funcionamento de empresários e de pessoas jurídicas de qualquer porte, atividade econômica ou composição societária.

§ 8º Os membros dos Comitês de que tratam os incisos I e III do *caput* deste artigo serão designados, respectivamente, pelos Ministros de Estado da Fazenda e da Secretaria da Micro e Pequena Empresa da Presidência da República, mediante indicação dos órgãos e entidades vinculados. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014\)](#)

§ 9º O CGSN poderá determinar, com relação à microempresa e à empresa de pequeno porte optante pelo Simples Nacional, a forma, a periodicidade e o prazo:

I - de entrega à Secretaria da Receita Federal do Brasil - RFB de uma única declaração com dados relacionados a fatos geradores, base de cálculo e valores da contribuição para a Seguridade Social devida sobre a remuneração do trabalho, inclusive a descontada dos trabalhadores a serviço da empresa, do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS e outras informações de interesse do Ministério do Trabalho e Emprego - MTE, do Instituto Nacional do Seguro Social - INSS e do Conselho Curador do FGTS, observado o disposto no § 7º deste artigo; e

II - do recolhimento das contribuições descritas no inciso I e do FGTS. [\(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014\)](#)

§ 10. O recolhimento de que trata o inciso II do § 9º deste artigo poderá se dar de forma unificada relativamente aos tributos apurados na forma do Simples Nacional. [\(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014\)](#)

§ 11. A entrega da declaração de que trata o inciso I do § 9º substituirá, na forma regulamentada pelo CGSN, a obrigatoriedade de entrega de todas as informações, formulários e declarações a que estão sujeitas as demais empresas ou equiparados que contratam trabalhadores, inclusive relativamente ao recolhimento do FGTS, à Relação Anual de Informações Sociais e ao Cadastro Geral de Empregados e Desempregados. [\(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014\)](#)

§ 12. Na hipótese de recolhimento do FGTS na forma do inciso II do § 9º deste artigo, deve-se assegurar a transferência dos recursos e dos elementos identificadores do

recolhimento ao gestor desse fundo para crédito na conta vinculada do trabalhador.
[\(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014\)](#)

§ 13. O documento de que trata o inciso I do § 9º tem caráter declaratório, constituindo instrumento hábil e suficiente para a exigência dos tributos, contribuições e dos débitos fundiários que não tenham sido recolhidos resultantes das informações nele prestadas.
[\(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014\)](#)

.....

.....

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.

.....

.....

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 843, DE 5 DE JULHO DE 2018

Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil, institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

CAPÍTULO I

DOS REQUISITOS OBRIGATÓRIOS E DAS SANÇÕES ADMINISTRATIVAS PARA A COMERCIALIZAÇÃO E A IMPORTAÇÃO DE VEÍCULOS NOVOS NO PAÍS

Seção I

Dos Requisitos Obrigatórios

Art. 1º O Poder Executivo federal estabelecerá requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos novos produzidos no País e para a importação de veículos novos classificados nos códigos 87.01 a 87.06 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - Tipi, aprovada pelo Decreto nº 8.950, de 29 de dezembro de 2016, relativos a:

- I - rotulagem veicular;
- II - eficiência energética veicular; e
- III - desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção.

§ 1º A fixação dos requisitos previstos nos incisos I, II e III do caput considerará critérios quantitativos e qualitativos, tais como o número de veículos comercializados ou importados, o atingimento de padrões internacionais e o desenvolvimento de projetos.

§ 2º O cumprimento dos requisitos de que trata o caput será comprovado junto ao Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, que definirá os termos e os prazos de comprovação e emitirá ato de registro dos compromissos.

§ 3º O disposto no caput não exige os veículos da obtenção prévia do Certificado de Adequação de Trânsito - CAT e do código de marca-modelo-versão do veículo no Registro Nacional de Veículos Automotores - Renavam do Departamento Nacional de Trânsito do Ministério das Cidades, e da Licença para Uso da Configuração de Veículo ou Motor - LCVM do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - Ibama.

§ 4º Na fixação dos requisitos de que trata este artigo, será concedido aos bens importados tratamento não menos favorável que o concedido aos bens similares de origem nacional.

Art. 2º O Poder Executivo federal poderá reduzir as alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI para os veículos de que trata o caput do art. 1º em:

I - até dois pontos percentuais para os veículos que atenderem a requisitos específicos de eficiência energética; e

II - até um ponto percentual para os veículos que atenderem a requisitos específicos de desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção.

§ 1º Observado o disposto no § 2º, a redução de alíquota de que trata o inciso II do caput poderá ser concedida somente ao veículo cuja alíquota de IPI aplicável já tenha sido reduzida, nos termos do inciso I do caput, em, no mínimo, um ponto percentual.

§ 2º O somatório das reduções de alíquotas de que tratam os incisos I e II do caput fica limitado a dois pontos percentuais.

§ 3º Na redução de alíquotas de que trata este artigo, será concedido aos bens importados tratamento não menos favorável que o concedido aos bens similares de origem nacional.

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.

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 (CO₂) 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 2005⁴.

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

⁴ <http://cebds.org/blog/entenda-o-que-e-ndc-brasileira/#.W4P8RuhKiUI>

caminhões⁵. Estimativas de mercado dão conta, ainda, de que o transportador autônomo responde por aproximadamente 70% das cargas movimentadas por rodovia no País⁶.

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.

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

⁵ <https://oglobo.globo.com/economia/programa-de-renovacao-de-frota-volta-analise-do-governo-18451348>

⁶ <https://www.dci.com.br/2.252/credito-e-o-principal-entrave-para-autonomo-renovar-frota-1.500293>

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.

PROJETO DE LEI N.º 2.450, DE 2020

(Do Sr. Roberto Pessoa)

Autoriza a concessão de subvenção econômica ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, em operações de financiamento destinadas à aquisição de veículos automotores caminhões por motoristas autônomos e empresas individuais de transportes de cargas e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-10790/2018.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica a União autorizada 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 1 (um) veículo e equipamentos, por vez.

§ 1º O valor total dos financiamentos subvencionados pela União fica limitado ao montante de até 99% (noventa e nove por cento) do valor total do caminhão e equipamentos adquiridos.

§ 2º Na aquisição do veículo e/ou dos acessórios descritos no caput deste artigo, zero quilometro pelo Motorista autônomo e empresa individual, fica assegurado;

I – prazo de carência de até 12 (doze) meses, contados da data da aquisição

II – prazo para pagamento do financiamento de até 120 (cento e vinte) meses

III – juros e correção monetária pela Taxa Selic

IV – Garantia do empréstimo, através de alienação fiduciária e garantia de seguro.

V – nos casos de veículos alienado para caminhoneiro autônomo ou empresa individual prestadora de serviços de transportes internacional de cargas, deverá constar do Certificado de Licenciamento do Veículo a autorização para a saída do País, desde que requerido no momento do financiamento e comprovada a atividade.

§3º O prazo a que se refere o caput poderá ser prorrogado até 360 (trezentos e sessenta) dias, a critério do Poder Executivo, por meio de decreto do Presidente da República, respeitadas as condições estabelecidas neste artigo, especialmente o limite para os financiamentos previsto no § 1º e nos prazos e condições do § 2º deste artigo.

§ 4º O Conselho Monetário Nacional estabelecerá a distribuição entre o BNDES e a FINEP do limite de financiamentos subvencionados de que trata o § 1º e definirá as condições necessárias à contratação dos financiamentos, cabendo ao Ministério da Fazenda a regulamentação das demais condições para a concessão da subvenção econômica de que trata este artigo, entre elas, a definição da metodologia para o pagamento da equalização de taxas de juros.

§ 5º O BNDES deverá publicar em seu sítio eletrônico, em link próprio, assim como, deverá encaminhar ao Congresso Nacional, até o último dia útil do mês subsequente de cada trimestre, relatório pormenorizado sobre as operações realizadas, indicando, entre outras informações, no nome do adquirente e o respectivo CPF, a data da aquisição, o valor total do financiamento, o prazo do financiamento, o valor da prestação e a quantidade de prestações pagas pelo adquirente e a quantidade e o valor total das operações de financiamento realizadas e a respectiva localização, resguardando o sigilo bancário.

§ 6º Fica a União autorizada a subvencionar, na forma e no limite dispostos neste artigo, operações de financiamento contratadas por outras instituições financeiras e que foram objeto de reembolso por parte do BNDES, desde que tais operações, respeitem os termos e condições desta lei.

§ 7º. A subvenção econômica, sob a modalidade de equalização de taxas de juros, tratada nesta Lei, beneficiará, exclusivamente, pessoas físicas do caminhoneiro autônomo e de empresa individual de transporte visando à aquisição do veículo e ou equipamentos para os fins de transportes de bens e produtos no território nacional e nas exportações legais.

Art. 2º - No caso de sinistro do veículo ou equipamento adquirido em que houver perda total, fica assegurado ao adquirente previsto no artigo 1º desta lei, o direito de aquisição de novo veículo ou equipamento, nos termos aqui previstos.

Art. 3º Ficam revogadas as disposições em contrário.

Art. 4º. Esta lei entra em vigor na data da sua publicação e caberá ao poder Executivo regulamentá-la por decreto no prazo máximo de 30 (trinta) dias

JUSTIFICATIVA

O presente projeto de lei visa assegurar a renovação da frota dos veículos e equipamentos de transportes, em todo o território nacional, para os caminhoneiros autônomos e as empresas individuais de transportes de cargas e

valores, que irá assegurar a melhoria das condições de trabalho dos profissionais, a redução de problemas mecânicos e a redução dos custos dos transportes de bens em geral tanto no território nacional como nos casos de exportação.

Ademais, com a epidemia do covid-19, em todo o território nacional exige medidas para o reaquecimento da economia com responsabilidade, transparência e a subvenção aos caminhoneiros autônomos e empresas individuais de transportes de cargas em geral, com certeza terá retorno de curto prazo ao país, gerando novos empregos e em especial, melhorando as condições de tempo de transporte e a segurança nas estradas.

A permissão de saída do veículo e seus equipamentos, mesmo alienado do País, para o transporte de carga, constando do Certificado de Licenciamento do Veículo a autorização para a saída do País, visa garantir ao adquirente a plena e legítima execução dos seus serviços.

Diante da importância da matéria, solicito o apoio dos nobres pares para a rápida aprovação desta proposta.

Sala das Sessões, em 06 de maio de 2020.

Deputado Federal ROBERTO PESSOA

PROJETO DE LEI N.º 799, DE 2021

(Do Sr. Marcelo Brum)

Dispõe sobre a concessão de subvenção econômica ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para a criação ou reforço de linhas de financiamento voltadas à renovação da frota de caminhões do País.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-2450/2020.



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Marcelo Brum – PSL/RS

Apresentação: 09/03/2021 13:07 - Mesa

PL n.799/2021

PROJETO DE LEI Nº , DE 2021

(Do Sr. MARCELO BRUM)

Dispõe sobre a concessão de subvenção econômica ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para a criação ou reforço de linhas de financiamento voltadas à renovação da frota de caminhões do País.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei disciplina a concessão de subvenção econômica ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para a criação ou reforço de linhas de financiamento voltadas à renovação da frota de caminhões do País.

Art. 2º Fica a União 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.

§ 1º A equalização de juros de que trata o caput corresponderá ao diferencial entre o encargo do mutuário final e o custo da fonte de recursos, acrescido da remuneração do BNDES, dos agentes financeiros por ele credenciados.

§ 2º A equalização de taxas de juros de que trata o caput beneficiará aqueles que, cumulativamente:





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Marcelo Brum – PSL/RS

Apresentação: 09/03/2021 13:07 - Mesa

PL n.799/2021

I – pertençam a uma das seguintes categorias:

- a) transportadores autônomo de cargas;
- b) Cooperativas de Transporte Rodoviário de Cargas;

c) Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas classificada como microempresa, empresa de pequeno porte ou microempreendedor individual nos termos da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006.

II - possuam inscrição ativa no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC;

III – Sejam proprietários de caminhões fabricados há 30 (trinta) anos ou mais.

§ 3º Para os fins do inciso III, consideram-se proprietários os devedores de operações de financiamento com alienação fiduciária em garantia de caminhões.

§ 4º O Conselho Monetário Nacional definirá as condições necessárias à contratação dos financiamentos, observado o disposto nesta Lei, cabendo ao Ministério da Economia a regulamentação das demais condições para a concessão da subvenção econômica de que trata este artigo, entre elas, a definição da metodologia para o pagamento da equalização de taxas de juros.

§ 5º Os financiamentos subvencionados pela União poderão compreender 100% (cem por cento) do valor total do caminhão adquirido.

§ 6º Na aquisição de veículo zero quilometro, fica assegurado;





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Marcelo Brum – PSL/RS

Apresentação: 09/03/2021 13:07 - Mesa

PL n.799/2021

I – prazo de carência de até 12 (doze) meses, contados da data da aquisição;

II – prazo para pagamento do financiamento de até 360 (trezentos e sessenta) meses;

III – juros limitados à Taxa Selic;

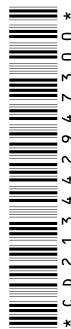
IV – uso da alienação fiduciária ou seguro-garantia como instrumentos de garantia.

§7º O prazo a que se refere o caput poderá ser prorrogado até 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias, a critério do Poder Executivo, por meio de decreto do Presidente da República, respeitadas as condições estabelecidas neste artigo.

Art. 3º O BNDES deverá publicar em seu sítio eletrônico e encaminhar ao Congresso Nacional, até o último dia útil do mês subsequente de cada trimestre, relatório pormenorizado sobre as operações realizadas, indicando, entre outras informações, o nome do adquirente e seu respectivo CPF, a data da aquisição, o valor total e o prazo do financiamento, o valor e a quantidade das prestações pagas pelo adquirente, bem como a quantidade e o valor total das operações de financiamento realizadas.

Art. 4º Fica a União autorizada a subvencionar, na forma e no limite dispostos neste artigo, operações de financiamento contratadas por outras instituições financeiras que forem objeto de reembolso por parte do BNDES.

Parágrafo único. As operações referidas no caput devem observar o disposto nesta Lei e em sua regulamentação.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Marcelo Brum – PSL/RS

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Os caminhoneiros são figuras centrais para o funcionamento da nossa econômica e para que todos nós brasileiros tenhamos acesso a alimentos e bens essenciais das mais diversas ordens.

O envelhecimento da frota de caminhões do País, além de encarecer o custo do frete e expor aquela categoria tão fundamental a riscos desnecessários, também tem efeitos ambientais indesejáveis. Caminhões velhos poluem o meio-ambiente muito mais do que os novos.

Há assim, não resta a menor dúvida, motivos de sobre para que o Estado dê apoio à renovação da frota de caminhões do País.

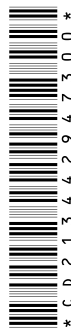
Essa é a medida que estamos propondo neste Projeto. Baseados em experiências anteriores, acreditamos que a criação de uma linha de financiamento operada pelo BNDES e subvencionada pela União é o caminho adequado a ser seguido.

A matéria é inegavelmente relevante e urgente, razão pela qual que contamos com o apoio de nossos pares para discutir e aprovar esta proposição.

Sala das Sessões, em de de 2021.

Deputado MARCELO BRUM
PSL/RS

Câmara dos Deputados| Anexo IV – 8º andar – Gabinete 828| 70160-900 Brasília -DF
Tel (61) 3215-52828 | dep.marcelobrum@camara.leg.br





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Marcelo Brum – PSL/RS

Apresentação: 09/03/2021 13:07 - Mesa

PL n.799/2021

Documento eletrônico assinado por Marcelo Brum (PSL/RS), através do ponto SDR_56526, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.



LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG

Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL

Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI COMPLEMENTAR Nº 123, DE 14 DE DEZEMBRO DE 2006

*(Republicada no DOU de 6/3/2012 em atendimento ao disposto no art. 5º da
Lei Complementar nº 139, de 10 de novembro de 2011)*

Institui o Estatuto Nacional da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte; altera dispositivos das Leis nº 8.212 e 8.213, ambas de 24 de julho de 1991, da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, da Lei nº 10.189, de 14 de fevereiro de 2001, da Lei Complementar nº 63, de 11 de janeiro de 1990; e revoga as Leis nº 9.317, de 5 de dezembro de 1996, e 9.841, de 5 de outubro de 1999.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

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

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei Complementar estabelece normas gerais relativas ao tratamento diferenciado e favorecido a ser dispensado às microempresas e empresas de pequeno porte no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, especialmente no que se refere:

I - à apuração e recolhimento dos impostos e contribuições da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, mediante regime único de arrecadação, inclusive obrigações acessórias;

II - ao cumprimento de obrigações trabalhistas e previdenciárias, inclusive obrigações acessórias;

III - ao acesso a crédito e ao mercado, inclusive quanto à preferência nas aquisições de bens e serviços pelos Poderes Públicos, à tecnologia, ao associativismo e às regras de inclusão.

IV - ao cadastro nacional único de contribuintes a que se refere o inciso IV do parágrafo único do art. 146, *in fine*, da Constituição Federal. *(Inciso acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014)*

§ 1º Cabe ao Comitê Gestor do Simples Nacional (CGSN) apreciar a necessidade de revisão, a partir de 1º de janeiro de 2015, dos valores expressos em moeda nesta Lei Complementar.

§ 2º (VETADO)

§ 3º Ressalvado o disposto no Capítulo IV, toda nova obrigação que atinja as

microempresas e empresas de pequeno porte deverá apresentar, no instrumento que a instituiu, especificação do tratamento diferenciado, simplificado e favorecido para cumprimento. [\(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014\)](#)

§ 4º Na especificação do tratamento diferenciado, simplificado e favorecido de que trata o § 3º, deverá constar prazo máximo, quando forem necessários procedimentos adicionais, para que os órgãos fiscalizadores cumpram as medidas necessárias à emissão de documentos, realização de vistorias e atendimento das demandas realizadas pelas microempresas e empresas de pequeno porte com o objetivo de cumprir a nova obrigação. [\(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014\)](#)

§ 5º Caso o órgão fiscalizador descumpra os prazos estabelecidos na especificação do tratamento diferenciado e favorecido, conforme o disposto no § 4º, a nova obrigação será inexigível até que seja realizada visita para fiscalização orientadora e seja reiniciado o prazo para regularização. [\(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014\)](#)

§ 6º A ausência de especificação do tratamento diferenciado, simplificado e favorecido ou da determinação de prazos máximos, de acordo com os §§ 3º e 4º, tornará a nova obrigação inexigível para as microempresas e empresas de pequeno porte. [\(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014\)](#)

§ 7º A inobservância do disposto nos §§ 3º a 6º resultará em atentado aos direitos e garantias legais assegurados ao exercício profissional da atividade empresarial. [\(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014\)](#)

Art. 2º O tratamento diferenciado e favorecido a ser dispensado às microempresas e empresas de pequeno porte de que trata o art. 1º desta Lei Complementar será gerido pelas instâncias a seguir especificadas:

I - Comitê Gestor do Simples Nacional, vinculado ao Ministério da Fazenda, composto por 4 (quatro) representantes da Secretaria da Receita Federal do Brasil, como representantes da União, 2 (dois) dos Estados e do Distrito Federal e 2 (dois) dos Municípios, para tratar dos aspectos tributários; e

II - Fórum Permanente das Microempresas e Empresas de Pequeno Porte, com a participação dos órgãos federais competentes e das entidades vinculadas ao setor, para tratar dos demais aspectos, ressalvado o disposto no inciso III do *caput* deste artigo;

III - Comitê para Gestão da Rede Nacional para Simplificação do Registro e da Legalização de Empresas e Negócios - CGSIM, vinculado à Secretaria da Micro e Pequena Empresa da Presidência da República, composto por representantes da União, dos Estados e do Distrito Federal, dos Municípios e demais órgãos de apoio e de registro empresarial, na forma definida pelo Poder Executivo, para tratar do processo de registro e de legalização de empresários e de pessoas jurídicas. [\(Inciso com redação dada pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014\)](#)

§ 1º Os Comitês de que tratam os incisos I e III do *caput* deste artigo serão presididos e coordenados por representantes da União.

§ 2º Os representantes dos Estados e do Distrito Federal nos Comitês referidos nos incisos I e III do *caput* deste artigo serão indicados pelo Conselho Nacional de Política Fazendária - CONFAZ e os dos Municípios serão indicados, um pela entidade representativa das Secretarias de Finanças das Capitais e outro pelas entidades de representação nacional dos Municípios brasileiros.

§ 3º As entidades de representação referidas no inciso III do *caput* e no § 2º deste artigo serão aquelas regularmente constituídas há pelo menos 1 (um) ano antes da publicação desta Lei Complementar.

§ 4º Os Comitês de que tratam os incisos I e III do *caput* deste artigo elaborarão seus regimentos internos mediante resolução.

§ 5º O Fórum referido no inciso II do *caput* deste artigo tem por finalidade orientar e assessorar a formulação e coordenação da política nacional de desenvolvimento das microempresas e empresas de pequeno porte, bem como acompanhar e avaliar a sua implantação, sendo presidido e coordenado pela Secretaria da Micro e Pequena Empresa da Presidência da República. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.792, de 28/3/2013\)](#)

§ 6º Ao Comitê de que trata o inciso I do *caput* deste artigo compete regulamentar a opção, exclusão, tributação, fiscalização, arrecadação, cobrança, dívida ativa, recolhimento e demais itens relativos ao regime de que trata o art. 12 desta Lei Complementar, observadas as demais disposições desta Lei Complementar.

§ 7º Ao Comitê de que trata o inciso III do *caput* deste artigo compete, na forma da lei, regulamentar a inscrição, cadastro, abertura, alvará, arquivamento, licenças, permissão, autorização, registros e demais itens relativos à abertura, legalização e funcionamento de empresários e de pessoas jurídicas de qualquer porte, atividade econômica ou composição societária.

§ 8º Os membros dos Comitês de que tratam os incisos I e III do *caput* deste artigo serão designados, respectivamente, pelos Ministros de Estado da Fazenda e da Secretaria da Micro e Pequena Empresa da Presidência da República, mediante indicação dos órgãos e entidades vinculados. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014\)](#)

§ 9º O CGSN poderá determinar, com relação à microempresa e à empresa de pequeno porte optante pelo Simples Nacional, a forma, a periodicidade e o prazo:

I - de entrega à Secretaria da Receita Federal do Brasil - RFB de uma única declaração com dados relacionados a fatos geradores, base de cálculo e valores da contribuição para a Seguridade Social devida sobre a remuneração do trabalho, inclusive a descontada dos trabalhadores a serviço da empresa, do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS e outras informações de interesse do Ministério do Trabalho e Emprego - MTE, do Instituto Nacional do Seguro Social - INSS e do Conselho Curador do FGTS, observado o disposto no § 7º deste artigo; e

II - do recolhimento das contribuições descritas no inciso I e do FGTS. [\(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014\)](#)

§ 10. O recolhimento de que trata o inciso II do § 9º deste artigo poderá se dar de forma unificada relativamente aos tributos apurados na forma do Simples Nacional. [\(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014\)](#)

§ 11. A entrega da declaração de que trata o inciso I do § 9º substituirá, na forma regulamentada pelo CGSN, a obrigatoriedade de entrega de todas as informações, formulários e declarações a que estão sujeitas as demais empresas ou equiparados que contratam trabalhadores, inclusive relativamente ao recolhimento do FGTS, à Relação Anual de Informações Sociais e ao Cadastro Geral de Empregados e Desempregados. [\(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014\)](#)

§ 12. Na hipótese de recolhimento do FGTS na forma do inciso II do § 9º deste artigo, deve-se assegurar a transferência dos recursos e dos elementos identificadores do recolhimento ao gestor desse fundo para crédito na conta vinculada do trabalhador. [\(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014\)](#)

§ 13. O documento de que trata o inciso I do § 9º tem caráter declaratório, constituindo instrumento hábil e suficiente para a exigência dos tributos, contribuições e dos débitos fundiários que não tenham sido recolhidos resultantes das informações nele prestadas. [\(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 147, de 7/8/2014\)](#)

.....

.....



CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS

PROJETO DE LEI Nº 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



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 arts. 2º, 5º, 6º, 8º são idênticos aos da proposição principal. Por sua vez, o art. 9º da proposição principal inexistente 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

* C D 2 2 7 2 5 7 6 0 1 9 0 0 *



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

* C D 2 2 7 2 5 7 6 0 1 9 0 0 *



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*,



quando não implicar aumento de despesa nem criação ou extinção de órgãos públicos, aspecto que certamente será apreciado pela douta 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





CÂMARA DOS DEPUTADOS

**COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA,
COMÉRCIO E SERVIÇOS**

PROJETO DE LEI Nº 10.790, DE 2018

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela rejeição do Projeto de Lei nº 10.790/2018, do PL 11236/2018, do PL 2450/2020, e do PL 799/2021, apensados, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Helder Salomão.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Sidney Leite - Presidente, Otto Alencar Filho e Josivaldo Jp - Vice-Presidentes, Bosco Saraiva, Eli Corrêa Filho, Helder Salomão, Laercio Oliveira, Zé Neto, Alexis Fonteyne, Carlos Chiodini, Delegado Pablo, Enio Verri, Lucas Vergilio e Vitor Lippi.

Sala da Comissão, em 7 de dezembro de 2022.

Deputado SIDNEY LEITE
Presidente





COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 10.790, DE 2018

Apensados: PL nº 11.236/2018, PL nº 2.450/2020 e PL nº 799/2021

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 ZÉ TROVÃO

I - RELATÓRIO

Por força da alínea 'g', do inciso XX, do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, chega a esta Comissão de Viação e Transportes, para análise de mérito, o Projeto de Lei nº 10.790, de 2018, que dispõe sobre a renovação da frota de veículos de transporte rodoviário de cargas. A ele apensados, tramitam o PL nº 11.236, de 2018, que oferece texto praticamente idêntico ao do PL nº 10.790/2018 e os PL nº 2.450, de 2020 e PL nº 799, de 2021, que dispõem sobre concessão de subvenção econômica ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para renovação da frota nacional de veículos de carga.

Os Autores justificam as proposições alegando que, apesar de até aquele momento já terem sido criados outros programas para renovação de frota, não se observou a elaboração de política para o sucateamento dos veículos antigos. Ressaltam, ainda os benefícios da renovação da frota para o meio ambiente e para a





segurança do trânsito, bem como os impactos econômicos positivos desse tipo de iniciativa.

A matéria foi distribuída, para análise de mérito, à Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços (CDE), onde recebeu parecer pela rejeição, a esta Comissão de Viação e Transportes (CVT) e à Comissão de Finanças e Tributação (CFT), esta última também para pronunciamento sobre a adequação financeira ou orçamentária da proposição, e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) para avaliação da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

As proposições tramitam em regime ordinário e estão sujeitas à apreciação conclusiva pelas Comissões.

Durante o prazo regimental não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

As propostas em análise visam a construir arcabouço jurídico que suporte programa de renovação da frota rodoviária de cargas do País. Os PL nº 10.790/2018 e nº 11.236/2018 apresentam praticamente o mesmo texto e oferecem diretrizes para a renovação da frota por meio de incentivos estatais e definem, também, regras para o tratamento dos veículos retirados de circulação no âmbito do programa. Os PL nº 2.450/2020 e 799/2021, por sua vez, autorizam o BNDES a abrir linhas de crédito com condições especiais para essa mesma finalidade.

A despeito do enorme mérito de que se revestem as propostas, somos obrigados a votar pela rejeição dos projetos por terem perdido oportunidade.

Em abril de 2022, após a apresentação das propostas em exame, foi editada a Medida Provisória 1.112/2022. A Medida, transformada na Lei Ordinária nº 14.440/2022, institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – Renovar. Ainda em 2022, foi editado o Decreto nº 11.276/2022, que regulamenta o Programa.





O programa Renovar é uma iniciativa que promove a coordenação de ações entre financiadores (públicos ou privados), agentes financeiros, empresas de desmontagem e proprietários de veículos com o objetivo de renovar a frota rodoviária do País. Nele estão previstas as regras relativas a todo o processo de retirada do veículo antigo de circulação e a sua substituição por veículo mais novo. Há regras e mecanismos de incentivo à participação de fornecedores de veículos, de ofertantes de benefícios ao proprietário, de empresas recicladoras e de instituições financeiras, coordenadas por meio de iniciativa nacional ou de iniciativas regionais, de acordo com a conveniência dos envolvidos.

O financiamento do Renovar, segundo o texto, pode se dar por meio de recursos das contratadas para exploração e produção de petróleo e gás natural¹, dos valores arrecadados com multas de trânsito² e da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de combustíveis³.

Outra fonte de recursos prevista para o Renovar diz respeito a criação de linha de crédito do BNDES em favor dos beneficiários do Renovar e das recicladoras que aderirem ao Programa:

“Art. 13. 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 Renovar** e à cadeia de desmonte ou destruição como sucata de bens elegíveis e que façam a adesão ao Renovar.

§ 1º Terão **prioridade** no acesso às linhas de crédito a que se refere o caput deste artigo as microempresas, as empresas de pequeno porte e os **microempreendedores** individuais, nos termos da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, os **TACs [Transportadores Autônomos de Cargas]** e as **CTCs [Cooperativas de Transporte Rodoviário de Cargas]**, ou seus **cooperados**, inscritos no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC).” (grifo nosso)

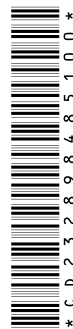
Dessa forma, resta claro que os objetivos dos Projetos de Lei em análise já foram discutidos por este Congresso Nacional e consolidados na Lei nº 14.440/2022.

O art. 16 do Decreto nº 11.276/2022 determina que o início do Programa se dê em cento e vinte dias de sua publicação, que ocorreu em 8 de dezembro de 2022,

1 A Petrobrás contribui com 75% desse recurso.

2 Previsto no art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro

3 Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete Deputado Zé Trovão - PL/SC

ou seja, apenas a partir de 7 de abril de 2023 tivemos o início formal do Renovar. Qualquer proposta no sentido de ajustar seu funcionamento somente pode ser adequadamente formulada após observação dos resultados iniciais, que ainda não aconteceram.

Diante do exposto, por entender que o mérito das proposições já foi contemplado pela Lei nº 14.440/2022, 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 2023.

Deputado ZÉ TROVÃO
Relator

Apresentação: 24/08/2023 10:56:02.063 - CVT
PRL 1 CVT => PL 10790/2018

PRL n.1





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 10.790, DE 2018

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela rejeição do Projeto de Lei nº 10.790/2018, do PL 11236/2018, do PL 2450/2020, e do PL 799/2021, apensados, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Zé Trovão.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Cezinha de Madureira - Presidente, Bebeto - Vice-Presidente, Alfredinho, Antonio Carlos Rodrigues, Castro Neto, Coronel Meira, Jonas Donizette, Juninho do Pneu, Kiko Celeguim, Leônidas Cristino, Luiz Carlos Busato, Maurício Carvalho, Mauricio Marcon, Mauricio Neves, Rosana Valle, Rubens Otoni, Vicentinho Júnior, Zé Trovão, Bruno Ganem, Carlos Veras, Cobalchini, Dal Barreto, Denise Pessôa, Gabriel Nunes, Icaro de Valmir, Julio Lopes, Lázaro Botelho, Luciano Amaral, Paulo Litro, Pinheirinho, Renilce Nicodemos, Vermelho e Vinicius Carvalho.

Sala da Comissão, em 30 de agosto de 2023.

Deputado CEZINHA DE MADUREIRA
Presidente

