



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº DE 2026
(Do Sr. ROBERTO DUARTE)

Institui a Política Nacional de Apoio à Manutenção do Transporte Rodoviário de Cargas, estabelece diretrizes para a criação de linhas de crédito destinadas ao transportador autônomo e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Fica instituída a **Política Nacional de Apoio à Manutenção do Transporte Rodoviário de Cargas**, com a finalidade de promover a segurança viária, a continuidade da atividade econômica, a eficiência logística e a sustentabilidade financeira do transportador autônomo de cargas.

Art. 2º São objetivos da Política Nacional de que trata esta Lei:

I – facilitar o acesso a crédito destinado exclusivamente à manutenção preventiva e corretiva de veículos utilizados no transporte rodoviário de cargas;

II – assegurar a rastreabilidade, a transparência e a correta aplicação dos recursos;

III – contribuir para a redução de acidentes e interrupções decorrentes de falhas mecânicas;

IV – preservar a capacidade operacional do transportador autônomo;

V – fortalecer a autonomia econômica do pequeno transportador.

Apresentação: 18/05/2026 13:52:10.283 - Mesa

PL n.2432/2026



* C D 2 6 4 0 6 3 6 2 3 9 0 0 *



CAPÍTULO II

DAS DIRETRIZES PARA O CRÉDITO À MANUTENÇÃO

Art. 3º A União poderá incentivar a criação de linhas de crédito especiais, operadas por instituições financeiras públicas ou privadas credenciadas, destinadas ao custeio de manutenção de veículos de carga vinculados à atividade de transporte rodoviário de cargas.

Art. 4º Poderão ser beneficiários das linhas de crédito de que trata esta Lei:

I – o **Transportador Autônomo de Cargas – TAC**, na forma da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007;

II – o transportador autônomo de cargas inscrito como **Microempreendedor Individual – MEI Caminhoneiro**, quando admitido pela legislação vigente.

§ 1º Não poderão ser beneficiários pessoa jurídica, cooperativa de grande porte, frotista, grupo econômico ou qualquer estrutura empresarial que descaracterize a condição de autonomia do transportador.

§ 2º A concessão do crédito dependerá de inscrição regular no RNTRC, regularidade cadastral e comprovação de vínculo legítimo com o veículo a ser mantido.

Art. 5º As linhas de crédito de que trata esta Lei observarão, no mínimo, as seguintes condições:

I – limite de crédito por beneficiário entre R\$ 80.000,00 (oitenta mil reais) e R\$ 100.000,00 (cem mil reais), conforme análise de risco, capacidade de pagamento e regulamentação;

II – carência de 6 (seis) a 12 (doze) meses para início da amortização;





CÂMARA DOS DEPUTADOS

III – taxas de juros favorecidas, com possibilidade de equalização, subvenção ou compartilhamento de risco, na forma da regulamentação e observado o disposto na legislação orçamentária e fiscal;

IV – prazo total e forma de amortização definidos pelo Poder Executivo e pelos agentes financeiros credenciados.

§ 1º A concessão do crédito deverá observar critérios objetivos de elegibilidade, prevenção à fraude e vedação ao desvio de finalidade.

§ 2º O crédito não poderá ser utilizado para aquisição de frota, capital de giro geral, quitação de dívidas pretéritas ou despesas estranhas à manutenção do veículo.

Art. 6º Os recursos da linha de crédito serão destinados exclusivamente a:

I – peças e componentes mecânicos, elétricos, eletrônicos e de segurança;

II – pneus, câmaras, rodas, baterias, fluidos, lubrificantes e insumos correlatos;

III – serviços de manutenção preventiva e corretiva;

IV – mão de obra especializada;

V – outros itens diretamente relacionados à conservação e à segurança operacional do caminhão, conforme regulamento.

Art. 7º A liberação dos recursos dar-se-á de forma vinculada, mediante pagamento direto do agente financeiro ao fornecedor ou prestador de serviço credenciado, sendo vedado o repasse integral dos valores ao beneficiário, salvo hipótese excepcional prevista em regulamento.

§ 1º A liberação do recurso dependerá da apresentação de nota fiscal eletrônica, orçamento aprovado, ordem de serviço e demais documentos exigidos na regulamentação.

§ 2º O regulamento poderá prever mecanismos de validação eletrônica, credenciamento prévio de oficinas e fornecedores, auditoria





automatizada e cruzamento de bases públicas para fins de controle e prevenção de fraudes.

CAPÍTULO III

DA ALTERAÇÃO NA LEI Nº 11.442, DE 5 DE JANEIRO DE 2007

Art. 8º A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 2º-A:

“Art. 2º-A. A União poderá instituir programas de apoio à manutenção preventiva e corretiva dos veículos utilizados por transportadores autônomos de cargas, com vistas à segurança viária, à continuidade da atividade econômica e à eficiência do transporte rodoviário de cargas.

§ 1º Os programas de que trata o caput poderão ser operacionalizados por intermédio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, diretamente ou por instituições financeiras credenciadas, na forma do regulamento.

§ 2º As operações deverão assegurar rastreabilidade, transparência e pagamento finalístico ao fornecedor credenciado.”

CAPÍTULO IV

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E ORÇAMENTÁRIAS

Art. 9º A implementação desta Lei observará a compatibilidade com o Plano Plurianual, a Lei de Diretrizes Orçamentárias e a Lei Orçamentária Anual.

Parágrafo único. A concessão de equalização de juros, subvenção econômica, bonificação, garantia pública ou qualquer outra forma de apoio financeiro indireto dependerá de prévia estimativa do impacto orçamentário-financeiro, da indicação da respectiva fonte de custeio e da observância das exigências legais aplicáveis.





Art. 10. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 90 (noventa) dias, disciplinando, entre outros aspectos:

- I – os critérios de elegibilidade dos beneficiários;
- II – o credenciamento de fornecedores e prestadores de serviço;
- III – os mecanismos de controle, auditoria e rastreabilidade;
- IV – a forma de operacionalização da linha de crédito;
- V – as garantias admitidas, inclusive fundos garantidores, se houver previsão legal e disponibilidade orçamentária.

Art. 11. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

A presente proposição tem por objetivo instituir uma política pública específica de apoio à manutenção do transporte rodoviário de cargas, com foco no transportador autônomo, categoria que exerce função indispensável para a circulação de mercadorias, o abastecimento do mercado interno e a integração logística do país.

O transportador autônomo de cargas, em regra, depende de um único veículo para exercer sua atividade e prover o sustento próprio e de sua família. Diferentemente das grandes empresas do setor, que contam com estrutura técnica, maior capacidade de planejamento e acesso mais amplo ao crédito, o caminhoneiro autônomo arca individualmente com custos elevados e variáveis relacionados à manutenção preventiva e corretiva do caminhão, à compra de peças, pneus, lubrificantes e à contratação de mão de obra especializada.

Na prática, a falta de acesso a crédito adequado faz com que muitos desses profissionais posterguem reparos necessários, o que aumenta o risco de falhas mecânicas, compromete a segurança nas rodovias e provoca paralisações na atividade produtiva. Quando o veículo deixa de circular por necessidade de manutenção, a consequência ultrapassa a dimensão patrimonial: há impacto direto





sobre a renda do transportador, sobre sua família e sobre a regularidade do transporte de cargas.

A proposta busca enfrentar esse problema por meio da criação de diretrizes nacionais para linhas de crédito voltadas exclusivamente à manutenção de veículos utilizados por transportadores autônomos. O objetivo é permitir o acesso a financiamento com condições mais adequadas, observada a realidade econômica do setor, com prazo de carência, juros favorecidos e destinação vinculada dos recursos.

Um dos pontos centrais da medida é a exigência de que o pagamento seja realizado diretamente ao fornecedor ou à oficina credenciada, mediante apresentação de nota fiscal eletrônica e documentação comprobatória. Essa forma de operação aumenta a segurança da política pública, reduz a possibilidade de uso indevido dos valores e assegura que o recurso seja aplicado exatamente na finalidade prevista em lei.

A delimitação do público-alvo também é essencial. O projeto foi construído para beneficiar o Transportador Autônomo de Cargas e, quando admitido pela legislação vigente, o MEI Caminhoneiro, afastando expressamente a participação de pessoa jurídica, frotista, cooperativa de grande porte e demais estruturas empresariais que não correspondam à lógica do pequeno transportador independente. Com isso, busca-se garantir que a política pública alcance quem efetivamente enfrenta maiores dificuldades de acesso ao crédito e de manutenção da atividade.

Do ponto de vista jurídico, a proposição é compatível com a Constituição Federal, pois promove a valorização do trabalho, a livre iniciativa, o desenvolvimento nacional e a redução das desigualdades, além de prestigiar a segurança viária e o interesse público. Ao mesmo tempo, a minuta observa a competência do Poder Executivo para regulamentar os aspectos operacionais e financeiros da política, sem afastar as exigências de responsabilidade fiscal e compatibilidade orçamentária.

A alteração proposta na Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, tem caráter de aperfeiçoamento normativo, ao prever expressamente a





CÂMARA DOS DEPUTADOS

possibilidade de programas públicos de apoio à manutenção preventiva e corretiva dos veículos utilizados por transportadores autônomos de cargas, conferindo maior segurança jurídica à política pública e maior coerência ao sistema legal aplicável ao setor.

Em síntese, a medida responde a uma necessidade concreta e recorrente enfrentada por milhares de transportadores autônomos no país: a dificuldade de manter o veículo em condições adequadas de operação, segurança e produtividade. Ao criar diretrizes para crédito finalístico e rastreável, o projeto contribui para a segurança nas rodovias, para a continuidade da atividade econômica e para a proteção de um segmento fundamental da economia brasileira.

Diante da relevância social, econômica e institucional da matéria, submetemos a presente proposição à apreciação dos Nobres Pares, confiantes de que sua aprovação representará avanço concreto na proteção do transportador autônomo e no fortalecimento do transporte rodoviário de cargas no país.

Sala das Sessões, em de de 2026

ROBERTO DUARTE
Deputado Federal – REPUBLICANOS/AC

