



# CONGRESSO NACIONAL

## VETO Nº 47, DE 2022

Veto Parcial aposto ao Projeto de Lei de Conversão nº 19, de 2022 (oriundo da MPV nº 1.112/2022), que "Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País (Renovar); e altera as Leis nºs 9.478, de 6 de agosto de 1997, 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), 10.336, de 19 de dezembro de 2001, 10.833, de 29 de dezembro de 2003, 10.865, de 30 de abril de 2004, 11.080, de 30 de dezembro de 2004, 11.442, de 5 de janeiro de 2007, 11.945, de 4 de junho de 2009, e 13.483, de 21 de setembro de 2017".

Mensagem nº 499 de 2022, na origem  
DOU de 05/09/2022

Recebido o veto no Senado Federal: 05/09/2022  
Sobrestando a pauta a partir de: 05/10/2022

### DOCUMENTOS:

- [Mensagem](#)
- [Autógrafo da matéria vetada](#)

**PUBLICAÇÃO:** DCN de 08/09/2022



[Página da matéria](#)

# DISPOSITIVOS VETADOS

- 47.22.001: "caput" do § 19 do art. 3º da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, com a redação dada pelo art. 18 do projeto
- 47.22.002: § 2ºA do art. 15 da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, com a redação dada pelo art. 19 do projeto
- 47.22.003: § 4º do art. 3º da Lei nº 13.483, de 21 de setembro de 2017, com a redação dada pelo art. 23 do projeto

Senhor Presidente do Senado Federal,

Comunico a Vossa Excelência que, nos termos previstos no § 1º do art. 66 da Constituição, decidi vetar parcialmente, por inconstitucionalidade e contrariedade ao interesse público, o Projeto de Lei de Conversão nº 19, de 2022 (Medida Provisória nº 1.112, de 31 de março de 2022), que “Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País (Renovar); e altera as Leis nºs 9.478, de 6 de agosto de 1997, 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), 10.336, de 19 de dezembro de 2001, 10.833, de 29 de dezembro de 2003, 10.865, de 30 de abril de 2004, 11.080, de 30 de dezembro de 2004, 11.442, de 5 de janeiro de 2007, 11.945, de 4 de junho de 2009, e 13.483, de 21 de setembro de 2017”.

Ouvido, o Ministério da Economia manifestou-se pelo veto aos seguintes dispositivos do Projeto de Lei de Conversão:

**Art. 18 do Projeto de Lei de Conversão**

“Art. 18. O § 19 do art. 3º da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

‘Art. 3º .....’

.....

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

.....’ (NR)”

**Razões do veto**

“A proposição legislativa altera o § 19 do art. 3º da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, para estabelecer que, do valor apurado na forma do disposto no art. 2º da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, para fins de determinação do valor da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - Cofins devida em cada

período de apuração, do crédito calculado sobre o valor dos pagamentos efetuados por esses serviços, a pessoa jurídica que contrate serviço de transporte de carga poderia descontar créditos calculados em relação à pessoa física, transportador autônomo, e quanto à pessoa jurídica transportadora, optante pelo Sistema Integrado de Pagamento de Impostos e Contribuições - SIMPLES.

Em que pese a boa intenção do legislador, a proposição legislativa incorre em vício de inconstitucionalidade e contraria o interesse público, pois amplia o escopo das pessoas jurídicas passíveis de usufruto de crédito presumido referente à Cofins (regime não cumulativo), que é calculado sobre o valor dos pagamentos efetuados por determinados serviços contratados. Dessa forma, a medida reduziria a arrecadação potencial do fisco, o que constituiria renúncia de receitas tributárias com repercussões orçamentárias e fiscais que poderiam dificultar a estratégia de reequilíbrio das contas públicas e o planejamento fiscal de médio prazo, em violação ao disposto no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias. Além disso, a medida contrariaria o disposto no art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 - Lei de Responsabilidade Fiscal, nos art. 124, art. 125 e art. 136 da Lei nº 14.194, de 20 de agosto de 2021 - Lei de Diretrizes Orçamentárias para 2022, e no art. 143 da Lei nº 14.436, de 9 de agosto de 2022 - Lei de Diretrizes Orçamentárias para 2023, visto que não contém cláusula de vigência máxima de cinco anos.”

#### **Art. 19 do Projeto de Lei de Conversão**

“Art. 19. O art. 15 da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º-A:

‘Art. 15. ....

.....

§ 2º-A. A partir de 1º de janeiro de 2023, na hipótese de ocorrência de acúmulo de crédito remanescente, resultante da diferença da alíquota aplicada na importação do bem e da alíquota aplicada na sua revenda no mercado interno, conforme apuração prevista neste artigo e no art. 17 desta Lei, a pessoa jurídica importadora poderá utilizar o referido crédito remanescente para fins de restituição, ressarcimento ou compensação com débitos próprios, vencidos ou vincendos, relativos a tributos e a contribuições administrados pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil, observada a legislação específica aplicável à matéria.

.....’ (NR)”

#### **Razões do veto**

“A proposição legislativa dispõe que, a partir de 1º de janeiro de 2023, na hipótese de ocorrência de acúmulo de crédito remanescente de Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - Cofins, resultante da diferença da alíquota aplicada na importação do bem e da alíquota aplicada na sua revenda no mercado interno, conforme apuração prevista nos art. 15 e art. 17 da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, a pessoa jurídica importadora poderia utilizar o referido crédito remanescente para fins de restituição, ressarcimento ou compensação com débitos próprios, vencidos ou vincendos, relativos a tributos e a contribuições administrados pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Economia, observada a legislação específica aplicável à matéria.

Em que pese a boa intenção do legislador, a proposição legislativa incorre em vício de inconstitucionalidade e contraria o interesse público, pois, ao autorizar a utilização de créditos de PIS/Pasep e Cofins para abater débitos tributários, provocaria a renúncia de receita, sem o cancelamento equivalente de outra despesa obrigatória e sem apresentar a estimativa do impacto orçamentário e financeiro, em violação ao disposto no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias. Além disso, a proposição legislativa contrariaria o disposto no art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 - Lei de Responsabilidade Fiscal, no art. 136 da Lei nº 14.194, de 20 de agosto de 2021 - Lei de Diretrizes Orçamentárias para 2022, e no art. 143 da Lei nº 14.436, de 9 de agosto de 2022 - Lei de Diretrizes Orçamentárias para 2023, visto que não contém cláusula de vigência máxima de cinco anos.”

#### **Art. 23 do Projeto de Lei de Conversão**

“Art. 23. O art. 3º da Lei nº 13.483, de 21 de setembro de 2017, passa a vigorar acrescido do seguinte § 4º:

‘Art. 3º .....

.....

§ 4º Para operações de crédito realizadas no âmbito do Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País (Renovar), a taxa de juros referida no **caput** deste artigo terá condições favorecidas ao tomador.’ (NR)”

#### **Razões do veto**

“A proposição legislativa dispõe que, para operações de crédito realizadas no âmbito do Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar, a Taxa de Longo Prazo - TLP teria condições favorecidas ao tomador.

Em que pese a boa intenção do legislador, a proposição legislativa incorre em vício de inconstitucionalidade e contraria o interesse público, ao estabelecer circunstâncias mais vantajosas ao tomador em relação às taxas de juros nas operações de crédito realizadas no âmbito do Programa Renovar, pois isso acarretaria a redução de receitas financeiras destinadas ao Fundo de Amparo ao Trabalhador - FAT e a ampliação dos subsídios implícitos da dívida pública do Tesouro Nacional, em violação ao disposto no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias. Além disso, a proposição legislativa contrariaria o disposto no art. 124 da Lei nº 14.194, de 20 de agosto de 2021 - Lei de Diretrizes Orçamentárias para 2022.

Adicionalmente, destaca-se que a medida implicaria em aumento do subsídio creditício da União por meio do FAT em um contexto de restrição fiscal e representaria possível comprometimento da estrutura da composição da TLP, o que configuraria risco fiscal relevante."

Essas, Senhor Presidente, são as razões que me conduziram a vetar os dispositivos mencionados do Projeto de Lei de Conversão em causa, as quais submeto à elevada apreciação dos Senhores Membros do Congresso Nacional.

Brasília, 2 de setembro de 2022.

*Jair Bolsonaro*

PROJETO A QUE SE REFERE O VETO:  
Projeto de Lei de Conversão nº 19 de 2022\*  
(oriundo da MPV nº 1.112/2022)

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País (Renovar); e altera as Leis nºs 9.478, de 6 de agosto de 1997, 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), 10.336, de 19 de dezembro de 2001, 10.833, de 29 de dezembro de 2003, 10.865, de 30 de abril de 2004, 11.080, de 30 de dezembro de 2004, 11.442, de 5 de janeiro de 2007, 11.945, de 4 de junho de 2009, e 13.483, de 21 de setembro de 2017.

**O Congresso Nacional decreta:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

\* Os dispositivos vetados se encontram grifados

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

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

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

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

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

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

- I – beneficiários;
- II – financiadores;
- III – parceiros públicos e privados; e
- IV – agentes financeiros operadores.

§ 2º O Renovar poderá ser instituído por etapas, nos termos do regulamento.

§ 3º Os benefícios, no âmbito do Poder Executivo federal, serão dirigidos prioritariamente a Transportadores Autônomos de Cargas (TACs) e a associados das Cooperativas de Transporte Rodoviário de Cargas (CTCs) registrados como cooperados perante a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

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

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

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

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

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

- I – poderá ser remunerada, pelos usuários da Plataforma Renovar, pela utilização dos serviços de que trata o **caput** deste artigo;
- II – deverá manter registro das operações realizadas.



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 4º As empresas de desmontagem participantes do Renovar poderão comercializar os materiais decorrentes da desmontagem ou da destruição como sucata do bem elegível, observado o disposto na Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014.

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

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

I – credenciar iniciativas de que trata o art. 7º desta Lei; e

II – definir as diretrizes para remuneração pela utilização da Plataforma Renovar de que trata o art. 6º desta Lei, dos serviços prestados pelas instituições coordenadoras e das empresas de desmontagem.

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

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

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

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

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

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

**Art. 13.** 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 e as CTCs, ou seus cooperados, inscritos no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC).

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

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

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

**Art. 14.** A Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 81-B:

“Art. 81-B. As contratadas para exploração e produção de petróleo e gás natural poderão aplicar recursos para promover a renovação da frota

circulante no âmbito do Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País (Renovar).

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

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

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

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

**Art. 15.** A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 22. ....

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

.....” (NR)

“Art. 24. ....

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

.....” (NR)

“Art. 29. ....

.....  
VII – .....

.....  
c) o uso de dispositivos de alarme sonoro e de iluminação intermitente somente poderá ocorrer por ocasião da efetiva prestação de serviço de urgência;

.....” (NR)

“Art. 61. ....

§ 1º .....

.....

II – .....

a) .....

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

b) .....

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

.....” (NR)

“Art. 67-C. ....

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

§ 9º O órgão competente da União ou, conforme o caso, a autoridade do ente da Federação com circunscrição sobre a via publicará e revisará, periodicamente, relação dos espaços destinados a pontos de parada e de descanso disponibilizados aos motoristas profissionais condutores de veículos ou composições de transporte rodoviário de cargas, especialmente entre os previstos no art. 10 da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, indicando o número de vagas de estacionamento disponíveis em cada localidade.” (NR)

“Art. 67-E. ....

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

.....” (NR)

“Art. 124. ....

Parágrafo único. Os veículos cuja transferência de propriedade seja resultado de apreensão ou de confisco por decisão judicial, leilão de veículo recolhido em depósito ou de doação a órgãos ou entidades da administração pública são dispensados do cumprimento do disposto no inciso VIII do

**caput** deste artigo, e os débitos existentes devem ser cobrados do proprietário anterior.” (NR)

“Art. 126. ....

§ 1º ....

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

“Art. 143. ....

.....  
III – Categoria C – condutor de veículo abrangido pela categoria B e de veículo motorizado utilizado em transporte de carga cujo peso bruto total exceda a 3.500 kg (três mil e quinhentos quilogramas);

IV – Categoria D – condutor de veículo abrangido pelas categorias B e C e de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros cuja lotação exceda a 8 (oito) lugares, excluído o do motorista;

.....  
§ 1º Para habilitar-se na categoria C, o condutor deverá estar habilitado no mínimo há 1 (um) ano na categoria B e não ter cometido mais de uma infração gravíssima nos últimos 12 (doze) meses.

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

“Art. 148-A. ....

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

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

.....” (NR)

“Art. 162. ....

.....

V – com Carteira Nacional de Habilitação vencida há mais de 30 (trinta) dias:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa;

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

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

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa;

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

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

.....” (NR)

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

.....” (NR)

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

.....” (NR)

“Art. 250. ....

.....

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

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – retenção do veículo até a regularização.” (NR)

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

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

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

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

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

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

“Art. 284. ....

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

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

.....” (NR)

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

.....” (NR)

**Art. 16.** O Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), passa a vigorar com as alterações constantes do Anexo desta Lei.

**Art. 17.** O art. 1º-A da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte § 16:

“Art. 1º-A. ....

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

**Art. 18.** O § 19 do art. 3º da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 3º .....

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

.....” (NR)

**Art. 19.** O art. 15 da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º-A:

“Art. 15. ....

.....  
§ 2º-A. A partir de 1º de janeiro de 2023, na hipótese de ocorrência de acúmulo de crédito remanescente, resultante da diferença da alíquota aplicada na importação do bem e da alíquota aplicada na sua revenda no mercado interno, conforme apuração prevista neste artigo e no art. 17 desta Lei, a pessoa jurídica importadora poderá utilizar o referido crédito remanescente para fins de restituição, ressarcimento ou compensação com débitos próprios, vencidos ou vincendos, relativos a tributos e a contribuições administrados pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil, observada a legislação específica aplicável à matéria.

.....” (NR)

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

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

.....” (NR)

“Art. 17. ....

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

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



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

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

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

**Art. 21.** O art. 5º da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar acrescido do seguinte § 3º:

“Art. 5º .....

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

**Art. 22.** A Lei nº 11.945, de 4 de junho de 2009, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 12-A:

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

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

I – serviços de intermediação na distribuição de mercadorias no exterior (comissão de agente);

II – serviços de seguro de cargas;

III – serviços de despacho aduaneiro;

IV – serviços de armazenagem de mercadorias;

V – serviços de transporte rodoviário, ferroviário, aéreo, aquaviário ou multimodal de cargas;

VI – serviços de manuseio de cargas;

VII – serviços de manuseio de contêineres;

VIII – serviços de unitização ou desunitização de cargas;

IX – serviços de consolidação ou desconsolidação documental de cargas;

X – serviços de agenciamento de transporte de cargas;

XI – serviços de remessas expressas;

XII – serviços de pesagem e medição de cargas;

XIII – serviços de refrigeração de cargas;

- XIV – arrendamento mercantil operacional ou locação de contêineres;
- XV – serviços de instalação e montagem de mercadorias exportadas; e
- XVI – serviços de treinamento para uso de mercadorias exportadas.

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

§ 3º A Secretaria Especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais e a Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Economia disciplinarão em ato conjunto o disposto neste artigo.

§ 4º O Poder Executivo poderá dispor sobre a aplicação do disposto no **caput** deste artigo a outros serviços associados a produtos exportados.”

**Art. 23.** O art. 3º da Lei nº 13.483, de 21 de setembro de 2017, passa a vigorar acrescido do seguinte § 4º:

“Art. 3º .....

§ 4º Para operações de crédito realizadas no âmbito do Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País (Renovar), a taxa de juros referida no **caput** deste artigo terá condições favorecidas ao tomador.” (NR)

**Art. 24.** Esta Lei entra em vigor:

I – a partir de 1º de janeiro de 2027, para as alterações do art. 15 referentes ao **caput** e § 5º do art. 282-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro); e

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

ANEXO  
(Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997)

“ANEXO I  
DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

.....  
CAMINHÃO - veículo automotor destinado ao transporte de carga com peso bruto total superior a 3.500 kg (três mil e quinhentos quilogramas), podendo tracionar ou arrastar outro veículo, respeitada a capacidade máxima de tração.  
.....

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

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

.....” (NR)