



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR

REUNIÃO

20/06/2018 - 2ª - Comissão Mista da Medida Provisória nº 832, de 2018

O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. MDB - RS) - Havendo número regimental, declaro aberta a 2ª Reunião da Comissão Mista, destinada a examinar e emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 832, de 2018.

A presente reunião destina-se à apreciação do plano de trabalho e de requerimentos. Foram apresentados os seguintes requerimentos: Requerimentos de nºs 1 a 7, do Deputado Danilo Forte; nº 8, do Deputado Valdir Colatto; nº 9, do Deputado Alexandre Serfiotis; nº 10, do Deputado Assis do Couto; e nº 11 pelo Senador Lasier Martins.

Antes de passar a palavra ao Relator, o brilhante Deputado de Minas Gerais e futuro Senador...

O SR. LEONARDO QUINTÃO (MDB - MG) - Muito obrigado, Deputado Perondi.

O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. MDB - RS) - ... Quintão. Um minuto.

O SR. LEONARDO QUINTÃO (MDB - MG) - Obrigado, Presidente. Cumprimentando o nosso Relator, vou ser breve, Relator. Primeiro, agradeço a V. Exª pela maneira como V. Exª está tocando a relatoria dessa medida provisória, dando a oportunidade de todos participarem.

Eu quero sugerir a V. Exª, nobre Relator, para que possamos, Presidente, analisar uma... Durante as audiências públicas, chamar... Eu diria que o Brasil é um continente, e eu tenho dialogado com representantes do transporte autônomo, com os caminhoneiros, tenho dialogado com o setor produtivo no meu Estado, Minas Gerais. E Minas Gerais representa o Brasil. Nós temos o Norte, o Sul, nós temos o Centro-Oeste do Brasil, que tem avançado muito na agricultura. Então, ali nós temos um mapa de Minas Gerais, dentro de Minas Gerais, do Brasil.

Eu vou pedir a V. Exª - eu acho que, se nós conseguirmos fazer aqui parte das audiências públicas - para que estudemos a questão regional do País, porque o transporte, Perondi, tem particularidades regionais. Por exemplo, ontem eu recebi aqui representantes do Sul do País, do Rio Grande do Sul, de Santa Catarina, principalmente, do setor que faz a produção de agregados - areia, brita -, e eles estão sem entender como contratar o frete. É interessante que esse tipo de transporte tem fretes de 2km, de 3km. Esse frete está, de uma certa maneira, sem tabela. E eles estão pedindo para participar também do debate, o setor produtivo do Sul do País, de agregados. No meu Estado, o setor siderúrgico e o setor mineral também. Gostaria de mostrar a particularidade do frete regional.

Debati também com os cegonheiros, que são autônomos, que estão também aí precisando da decisão desta Comissão. Para tanto, eu quero sugerir que dediquemos parte das audiências públicas para estudar não apenas a tabela geral, mas nós precisamos aprofundar para melhorar essa interlocução entre quem contrata e quem presta o serviço.

E lanço aqui... Eu estou muito preocupado, Perondi, porque esse debate precisa acontecer e rápido. O setor produtivo, no meu Estado, Minas Gerais, já está pensando em constituir empresas de transporte para fazer o transporte próprio, o que é muito ruim. Isso tira a oportunidade que nós estamos tendo aqui de gerar milhares de empregos no nosso País. Se as empresas, o setor produtivo, decidirem, nesse intuito de impasse, constituir empresa própria de transporte, o que vai acontecer? Vai tirar toda a contratação do frete. Eles estão muito preocupados com isso. Para tanto, nobres Relator e Presidente, eu peço a V. Exªs que possam discutir essa questão regional do frete, a modalidade do frete, e com isso

nós podemos fazer, no seu relatório, anexos, para aprofundar essa condição de trabalho, principalmente do caminhoneiro autônomo.

Muito obrigado, Perondi; obrigado Relator, mais uma vez, pela sua delicadeza de sempre estar nos recebendo.

O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. MDB - RS) - Muito obrigado pela contribuição, Deputado Quintão. Eu avanço mais: o senhor faça uma proposta e indique o palestrante para nós incluirmos no plano de trabalho. O senhor faça a proposta do técnico que deve vir aqui e vamos incluí-lo, está bem?

O SR. LEONARDO QUINTÃO (MDB - MG) - Eu me comprometo, Relator, se V. Ex^a me der essa oportunidade, até o final do dia, em já indicar especialistas de cada região para ajudá-lo nessa particularidade da regionalização do transporte no nosso País. Principalmente, nós temos, sim, que lutar pelo caminhoneiro autônomo no nosso País, que é o mais sofrido e o que mais precisa do nosso apoio.

Que Deus nos abençoe.

O SR. PRESIDENTE (Darcísio Perondi. MDB - RS) - Muito obrigado.

Com a palavra o Relator, Deputado Osmar Terra.

O SR. OSMAR TERRA (MDB - RS. Como Relator.) - Eu queria cumprimentar o Presidente, os Deputados, os participantes da Comissão, Deputados e Deputadas, e queria fazer um breve histórico para chegar dentro da proposta do plano de trabalho.

Esse movimento dos caminhoneiros que surgiu não é recente, ele já aconteceu em etapas. Houve uma etapa importante, uma grande mobilização no ano de 2015. Nós criamos, na época, aqui na Câmara, com o aval do Presidente, uma comissão especial de acompanhamento externo, no movimento dos caminhoneiros. Eu fui o Relator, e, nessa comissão, como o Governo não atendeu praticamente nada do que os caminhoneiros estavam pleiteando e a greve chegou a durar muitos dias também, não foi na intensidade dessa última, mas também aconteceu em várias regiões do País, criando grandes problemas de abastecimento, e o Governo não atendeu aos seus pleitos, nós tentamos traduzir em projetos de lei, na comissão de acompanhamento, as principais reivindicações, e uma delas era a questão do custo mínimo do frete.

Pois bem, o Governo, na época - claro, como os governos geralmente têm -, tinha maioria, os projetos foram todos arquivados, não avançaram nas comissões, e ficou pendente essa história, até que esse projeto que tratava do custo mínimo do frete foi, vamos dizer assim, recuperado pelo Deputado Assis do Couto, que trabalhou em cima, aperfeiçoou, fez um projeto de lei específico. E, quando nós estávamos na negociação, mesmo como Deputado, eu o ajudei na negociação, porque conhecia os líderes caminhoneiros e sabia que podia ajudar a avançar a própria pauta dos caminhoneiros, nós chegamos... Havia a possibilidade de esperar a aprovação. Uma das propostas era aprovar o mais rápido possível a lei que era a Lei do Custo Mínimo do Frete, do Deputado Assis do Couto.

Na conversa da última reunião que houve no domingo, dia 27, à noite, lá no Palácio, os próprios líderes caminhoneiros - e o Governo manifestou que podia fazer dessa forma - propuseram então a edição de uma medida provisória em cima do texto da lei do Deputado Assis do Couto, que é basicamente a medida provisória de que nós vamos tratar aqui.

O pleito básico dos caminhoneiros envolveu a redução do preço do diesel, que foi subsidiado com recursos equivalentes ao preço do custo PIS/Cofins. Depois, foram feitas uma medida provisória que tratava do eixo levantado - e essa medida provisória, se não me engano, já foi até aprovada aqui, agora para encaminhamento para Plenário; uma medida provisória que tratava dos 30% do frete da Conab. Na verdade, o pleito dos caminhoneiros era mais do que isso, era o frete de todas as instituições estatais, uma proporção semelhante à da Conab. Mas ficou visto, lá na negociação, que não dava para fazer com todas as estatais porque precisava haver uma decisão e, como não se estava tratando de um assunto que tinha que ser resolvido em questão de horas, um pleito que tinha que ser atendido em questão de horas, não dava tempo de esperar as estatais reunirem seus conselhos e tomarem uma decisão. Então, foi votada só a Conab, ficando aberta a possibilidade depois de se discutir outros percentuais de frete das estatais. E veio a questão do custo mínimo do frete. Há um modelo dessa medida provisória baseado no projeto de lei do Deputado Assis do Couto - que tem essa origem mais antiga na comissão de acompanhamento dos caminhoneiros de 2015 -, que é a razão da nossa Comissão Especial.

Eu entendo que é um problema, uma questão em que há polêmicas. Neste momento mesmo, está havendo uma audiência pública no Supremo Tribunal Federal, porque as grandes entidades empresariais entraram com uma Adin contra o preço mínimo do frete, o custo mínimo do frete - na verdade, contra a medida provisória. Isso está em discussão lá. Mas, independentemente de o que vai se resolver, eu acho que nós devemos andar com os nossos trabalhos e procurar dar um desfecho o mais rápido possível.

O nosso trabalho aqui eu imagino que seja ouvir todas as partes. Eu acredito que nós tenhamos que ter uma grande paciência e capacidade de articulação, para fazer com que todos se sintam ouvidos nesse processo - pelos menos as entidades mais importantes. Portanto, nós vamos abrir um leque de audiências públicas para fazer com que todos possam se manifestar, desde do caminhoneiro autônomo, que foi a base da pirâmide desse movimento todo, até as entidades empresariais maiores do Brasil. Eu acho que todos devem se manifestar, passando pelas cooperativas, pela OCB, passando por centros de estudos ou, enfim, por quem estuda essa questão, quem está por dentro desse assunto. Quem quiser colaborar com uma solução que se apresente. A ideia então é fazermos inicialmente... É claro que esse processo é dinâmico, mas, pelo menos num primeiro momento, nós pensamos em fazer quatro audiências públicas que vão envolver representantes dos transportadores autônomos: uma audiência, de repente, só com eles; depois, uma com representantes de embarcadores e contratantes - então, uma lista que não vamos detalhar agora porque estão vindo sugestões, e, no decorrer dos próximos dias, veremos isso; outra com representantes do setor de combustíveis; e outra com representantes do Governo. Seriam essas as quatro audiências públicas que nós pensamos em fazer. Deixamos a do Governo para o final para ver se o Governo já captura e já possa, dentro do possível, absorver algumas demandas levantadas nas audiências públicas ou manifestar a posição do Governo.

Particularmente, eu acho que, depois que a medida provisória foi publicada, houve uma reunião entre os caminhoneiros e a ANTT, que é a Agência Nacional de Transporte Terrestre, em que se estabeleceu uma primeira tabela, que é a que está valendo agora. Foi estabelecida no dia 30 de maio. É claro que essa tabela pode ter algumas distorções, ela pode ter alguns problemas, mas é uma tabela feita para viabilizar, trabalhando com a ideia de que o caminhoneiro não deve trabalhar abaixo do custo que ele tem para exercer a sua função.

O que eu vi no movimento de 2015 e estou vendo neste movimento agora foi que o caminhoneiro continua... Em 2015, havia um agravante ainda: era um momento de uma oferta maior de caminhões, que foi fruto de um programa até bem-intencionado do Governo, abrindo para facilitar a compra de caminhões. Então, muitas pessoas que não são do ramo compraram caminhões - profissionais liberais, enfim -, muita gente comprou caminhões e deixou ou colocou os caminhões na concorrência dos caminhoneiros autônomos. Paralelamente, nós entramos na fase aguda da recessão. Então, diminuiu muito, houve uma queda muito importante do frete, o que levou os caminhoneiros a terem menos frete, menos oferta de serviços - eles, com dificuldades de concorrência ainda, agravada pela concorrência aumentada, e também com dificuldades de manter os seus caminhões. Houve um momento da paralisação de 2015 em que os caminhoneiros simplesmente não saíam de casa mais, pois eles não tinham nem combustível para botar o caminhão na estrada. Isso nós fomos verificando.

Eu vi grandes empresas... Inclusive, eu estive visitando uma empresa grande lá no Rio Grande do Sul, uma cegonheira, que trabalha com caminhões cegonheiros, que estava com 1,2 mil caminhões novos parados no pátio, sem conseguir trabalhar. Demitiu todo mundo e deixou os caminhões lá parados, por falta de transporte. As montadoras não tinham produção mais, não estavam produzindo. Havia uma situação, eu diria, de calamidade econômica naquela época.

E, como o problema não foi resolvido, muitos caminhoneiros, Deputado Assis, saíram, simplesmente venderam os caminhões, entregaram, pararam de trabalhar. Acho que milhares de caminhoneiros autônomos, naquela época, já desistiram; ficaram numa situação financeira tão grave, com dívidas e tudo, que desistiram.

Por isso, esse movimento agora teve mais intensidade, porque é um movimento desesperado. É um movimento de desespero. É um movimento do tudo ou nada, que, inclusive, se somou a outras reivindicações, e chegou até a reivindicação de intervenção militar, que foi de cunho mais político, no final do movimento. Mas os caminhoneiros não queriam intervenção militar - a grande maioria. Eles queriam negociar com o Governo. Foi feita a negociação, e nós estamos aqui agora para fazer andar esse processo.

Por isso, eu acho interessante que nós tenhamos o tempo necessário para ouvir os caminhoneiros, para ouvir os representantes...

Eu estive ontem numa reunião na CNI, em que foram feitas várias observações importantes. Estive em reunião, hoje de manhã, por iniciativa do Deputado Leonardo Quintão, com os empresários da área do aço, as grandes empresas do aço, que estão preocupadas... Todos estão preocupados. A Abiove, que é a do grão... Enfim, há muita gente preocupada, porque ficou uma situação em que foi definida uma nova tabela mínima, que é até interessante para os caminhoneiros, realmente melhorou o ganho deles com frete, mas é uma tabela que pode levar a uma outra consequência, que é a seguinte: se ficar um valor muito significativo, as próprias empresas tendem a colocar caminhões e não contratar mais o caminhoneiro autônomo. Então, é um processo bem complexo, é um processo em que nós temos que estabelecer e separar direitinho os interesses, entender...

O mais importante para nós é que os caminhoneiros continuem transportando, que eles tenham um ganho mínimo que não inviabilize a sua atividade, que eles possam andar mais em segurança, que eles possam repor as peças do caminhão, que eles possam ter os pneus mais novos possíveis, em melhor estado possível, que eles não precisem fazer longos trajetos, que é quase uma coisa meio desesperada, atravessar o Brasil para tentar ganhar um pouquinho mais no frete... Então, há uma conjunção de fenômenos, de situações que têm de ter esta garantia para que o caminhoneiro não precise, amanhã, parar de novo.

Acho que os prejuízos da paralisação foram gigantescos para todo mundo, para todos os setores. Acho que aqui ninguém quer que isso se repita. E, para isso não se repetir, eu acho que esta medida provisória... Esta Comissão Especial é um bom lugar para tentarmos aproximar e ter um acordo ganha-ganha, que não seja um acordo só para um lado ou só para o outro.

Uma coisa que nós vimos também, ao longo desse tempo todo, é que o custo do frete... Eu diria assim: para o agricultor, o custo do frete já está - quando ele vende o saco de soja, de milho e tal - embutido na venda. Já abate o custo do frete. E, na verdade, o caminhoneiro fica com uma parte muito pequena do custo final do frete. Ele vai ficando no meio do caminho, com quem contrata, com quem embarca, com quem... Sempre vão ficando partes do frete, e o caminhoneiro fica com uma fatia que, em média, não ultrapassa 30% dos valores. Estou falando mais na área da agricultura, que é um assunto também que nós vamos questionar e discutir.

Então, repetindo aqui o plano de trabalho, a medida provisória foi editada dia 27 de maio. Teríamos prazo para emendas até 4 de junho... O prazo final para o Congresso Nacional seria 8 de agosto, e uma possível prorrogação, pelo Congresso, até 7 de outubro.

Eu, particularmente, acho que nós devemos votar o mais rápido possível. Claro que ouvindo todo mundo e tentando fazer um processo de apaziguamento interno, de grande entendimento interno.

Então, a proposta para ser seguida seria: primeiro, audiências públicas... Eu vou repetir aqui: no dia 26/06/2018, pela manhã, seriam audiências com os representantes dos caminhoneiros, os transportadores autônomos; no dia 26/06/2018, à tarde, seriam embarcadores e contratantes - nós vamos ver os principais do Brasil ou algumas sugestões dos Deputados para essa audiência pública; a terceira audiência pública seria no dia 03/07, pela manhã, e aí com os representantes do setor de combustíveis. Eu acho que teríamos de trazer aqui todo mundo, da Petrobras ao dono do posto de combustível. E, no dia 03/07, à tarde, os representantes do Governo.

Esse é o plano de trabalho que eu trago para deliberação. E, aí, o compromisso da última audiência de, logo em seguida, nós apressarmos o relatório, para ver se nessa semana mesmo, no dia 4 ou 5, já temos o relatório para ser discutido e votado - talvez na quarta-feira, dia 4. É uma intenção. Vamos ver se nós conseguimos realizar isso. Poder ser que surjam coisas no meio do caminho, pode ser até que haja uma decisão hoje lá no Supremo que mude o curso dos acontecimentos, mas nós temos essa proposta para trabalhar aqui e agora.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. OSMAR TERRA (MDB - RS) - Então, já tenho os nomes de algumas empresas e instituições que estão se colocando. Há sindicatos de caminhoneiros autônomos, algumas lideranças até de caminhoneiros autônomos que foram líderes importantes da paralisação, mas que não são necessariamente de sindicatos...

Eu queria abrir para uma avaliação.

O SR. ASSIS DO COUTO (PDT - PR) - Presidente, só uma questão de ordem ou pela ordem.

Nós temos aqui vários caminhoneiros que estão na porta do Senado e não estão conseguindo entrar, e eu acho que não há nenhum problema, não há nenhum risco na presença desses companheiros aqui dentro, não é? Inclusive, muitos deles tiveram condições de entrar no STF, nos corredores do STF, e não poder entrar na Casa de Leis seria minimamente estranho.

Então, nós pedimos ao Presidente que nos ajude a liberar esses...

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Serfotis. PSD - RJ) - Nós vamos fazer contato com a polícia legislativa.

O SR. ASSIS DO COUTO (PDT - PR) - O.k.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Serfotis. PSD - RJ) - Sr. Relator, Deputado Osmar Terra, foram apresentados alguns requerimentos de audiência. Qual é a ideia? Dentro dessas datas, dentro desses segmentos, encaixar esses requerimentos de audiência, de acordo com o que foi...

O SR. OSMAR TERRA (MDB - RS) - A ideia é ouvir o maior número possível de representantes, e os representantes com maior representação possível do setor, porque uma coisa que nós observamos no movimento é que foi um movimento meio com líderes do WhatsApp, mais do que de sindicatos. Os líderes que eram mais ouvidos no WhatsApp eram os que tinham mais possibilidade de trazer os pleitos e de responder à categoria. Então, não podemos ignorar a representação formal, acho que tem de haver a representação formal, mas tem de haver também os líderes da...

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Serfiotis. PSD - RJ) - Bem, vamos seguir aqui...

O SR. OSMAR TERRA (MDB - RS) - Mas acho que todos que forem sugeridos nós vamos tentar encaixar.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Serfiotis. PSD - RJ) - Vamos seguir aqui.

Em discussão o plano de trabalho.

Passo a palavra para o Deputado Henrique Fontana.

O SR. HENRIQUE FONTANA (PT - RS. Para discutir.) - Presidente, quero cumprimentá-lo, Deputado Alexandre Serfiotis; cumprimentar o Deputado, hoje no Senado, Osmar Terra, Relator desta medida provisória; e cumprimentar os colegas Parlamentares.

Eu quero colocar, Presidente, publicamente... Eu acho que nós temos que terçar os nossos argumentos com toda a franqueza, porque há, evidentemente, uma disputa de poder enorme, em relação a esta medida provisória, a respeito da qual nos reunimos aqui para analisar e votar.

Pessoas que, como nós, somos Deputados, representando a sociedade brasileira, não podemos fazer de conta que não lemos as entrevistas do presidente da CNA e do presidente da CNI, que literalmente estão metralhando a tabela mínima de fretes.

A iniciativa que essas entidades tomaram de ir ao Supremo Tribunal Federal mostra que elas estão dispostas a qualquer coisa para romper com o acordo feito com os caminhoneiros e que pôs fim a uma greve que, como disse o Deputado Terra, paralisou o País por dez dias. E esta greve não se deu por culpa dos caminhoneiros; ao contrário, os caminhoneiros, numa situação limite de desespero, foram para o último grito de alerta que tinham à sua disposição, Deputado Assis, porque um caminhoneiro tem de abrir mão de muito dinheiro, do pouco que ele tem, para fazer uma greve como essa. Ele teve de paralisar por dez dias e ele é um autônomo. Ele teve de ficar parado. É como se fosse um motorista de táxi que ficasse dez dias com o seu táxi parado, portanto sem ganhar nada.

A causa central da greve, do meu ponto de vista - já disse na outra reunião e repito hoje -, é a política de preços que a Petrobras está utilizando, esta ideia de dolarizar o preço dos combustíveis; esta ideia de abrir mão de uma visão soberana de como gerir a Petrobras, para garantir o fornecimento de combustíveis a preços razoáveis e justos que facilitem a economia brasileira a se mover não só no transporte, porque o problema não é só o diesel; o problema é o preço da gasolina, o problema é o preço do gás de cozinha. Nós estamos pagando quase R\$80 por um bujão de gás no País. Famílias muito pobres estão pagando isso.

Houve período em que o barril de petróleo custava bem mais caro do que hoje, e nós pagávamos 50%, 60% a menos no bujão de gás. O barril de petróleo hoje está a US\$80, setenta e poucos. Já houve período em que ele custou US\$140. Então, nós precisamos pressionar o Governo para que mude a política de preço da Petrobras. É evidente que essa não é a função da redação da MP, mas nós não podemos descolar algo que faz parte do processo.

Mais do que isso, precisamos, sim, reforçar a ideia de que a redução do preço dos combustíveis, Presidente Alexandre, no Brasil, tem de se dar acompanhada da redução do lucro da Petrobras, porque o problema da política de preço que está sendo adotada é que ela privilegia os acionistas da Petrobras que compraram, compram e negociam ações da Petrobras na Bolsa de Nova York. Só que os maiores acionistas da Petrobras somos nós, todos nós brasileiros. Nós fundamos a Petrobras no governo de Getúlio Vargas, nós investimos bilhões e bilhões de reais ou de cruzeiros e de todas as moedas que passaram por esse período todo no Brasil para ter autossuficiência em petróleo, como nós temos hoje praticamente - se não há autossuficiência, há 98%, 97% quase -, para ter autossuficiência no refino de combustíveis. Então, um país que tem uma empresa pública de petróleo e que tem autossuficiência em petróleo não pode querer vender gasolina a R\$5 ou a R\$6.

Eu volto para cá. A explosão do preço dos combustíveis acelerou a greve dos caminhoneiros. Se há uma coisa que a greve dos caminhoneiros mostrou, que a explosão do preço dos combustíveis mostrou, Deputado Osmar Terra, nosso Relator, é que o mercado é imperfeito. Então, da minha tribuna, porque sou Deputado Federal para representar 130 mil gaúchos, eu quero dizer ao Presidente da CNI e ao Presidente da CNA que o mercado não é perfeito. Há coisas para as quais o mercado funciona, mas há coisas para as quais há um oligopólio e há mecanismos de controle e manipulação do mercado que tornam o mercado imperfeito. Quando o mercado é imperfeito, onde estoura o problema? No elo mais fraco atingido por esse mercado, que são os caminhoneiros. Então, os caminhoneiros não têm o poder de regular o preço dos combustíveis.

E os embarcadores, os contratantes, por tudo que eu tenho estudado dessa matéria, são um setor muito oligopolizado que tem imposto aos caminhoneiros um preço de frete inviável para a atividade. E onde essa inviabilidade é compensada? A sociedade brasileira precisa saber disso. Ela é compensada no risco de acidentes que cresce, porque os caminhões não recebem a manutenção adequada, o caminhoneiro não pode trocar o jogo de pneu no momento correto, a vida do caminhoneiro vai em risco, e vai em risco também a vida da sociedade, que depende de um caminhão em boas condições para trafegar. Ela vai aonde? Ela vai numa sobrecarga dos caminhões, que detona as estradas brasileiras. Como o preço está muito baixo, carregam 20%, 30% a mais do que o caminhão pode carregar. Isso detona a estrada. Ela também vai para obrigar o caminhoneiro, muitas vezes - e nós todos vamos ouvir diversos -, a dirigir 60, 70, 80 horas por semana. Então, tem de haver um regramento desse mercado, tem de haver uma regulação do mercado. Eu compreendo que alguns fundamentalistas liberais têm urticária quando se repete esta frase, mas eu vou repetir esta frase: uma sociedade equilibrada demanda regulação dos mercados. E, para atender ao interesse público, nós Parlamentares e os governos precisamos estabelecer mecanismos criteriosos de regulação. Evidentemente que não são mecanismos simplificados de tabelamento de preço, por exemplo. Seria algo inadequado. Agora, quando se fala de uma tabela mínima, isso é indispensável para regular o mercado de fretes no País e para estabilizar o mercado de fretes, porque o Presidente da CNI e o Presidente da CNA que me desculpem, mas eles não vão pagar, Deputado Osmar Terra, o prejuízo do produtor de leite que, lá em Três de Maio, uma cidade onde nós dois somos atuantes e conhecidos, perdeu mil, 2 mil, 3 mil, 4 mil litros de leite naqueles dias da paralisação. E não adianta culpar o caminhoneiro pela paralisação. A circunstância desse mercado imperfeito é que gerou esse problema.

Então, nós temos aqui de ser extremamente ativos, extremamente sensíveis e firmes para garantir a tabela mínima de fretes. E aí eu venho fazer dois apelos ao nosso Relator. Primeiro, está claro que setores muito poderosos e que setores que têm assento dentro do Governo também querem deixar caducar essa medida provisória. Essa é a minha opinião. Então, eu quero expressar publicamente para terçar os argumentos com toda franqueza. Há setores que manobram para não votar esta medida provisória, deixá-la caducar e com isso retirar a tabela mínima de fretes, que é a principal conquista dos caminhoneiros.

Nesse sentido, eu apelo a duas questões para o nosso Presidente. Para se ter uma ideia de como setores do Governo manobram para deixar caducar essa medida provisória, ela foi editada, Deputado Assis, no dia 27 de maio e até agora a Comissão não tem Presidente. Eu até gostaria que o Serfotis fosse o Presidente confirmado, mas não pode, tem de ser um Senador. E quem conhece os meandros do Parlamento sabe que, quando o Governo quer, de fato, votar uma coisa, ele nomeia o Relator e o Presidente no dia seguinte ao que ele editou a medida provisória.

Eu fui Líder do Governo tanto do Lula como da Dilma; na soma de todo tempo, deu quase quatro anos de Liderança de Governo. Então, quando o Governo quer votar uma matéria, ele bota o Relator, coloca o Presidente, acelera o debate e coloca para votar.

O meu apelo ao Deputado Osmar Terra e ao Presidente que está no exercício é, primeiro, que o nosso Relator ligue para o Ministro Luiz Fux e peça para que ele não julgue essa matéria.

O SR. OSMAR TERRA (MDB - RS) - V. Ex^a me permite um aparte?

O SR. HENRIQUE FONTANA (PT - RS) - Permito.

O SR. OSMAR TERRA (MDB - RS) - Nós vamos dar uma informação aqui. O Ministro Luiz Fux afirmou que os participantes - terminou sem acordo hoje a reunião e foi marcada uma nova reunião para caminhoneiros e empresários no dia 28 de junho - apresentarão uma proposta intermediária para tentarem acordo e disse acreditar em decisão consensual sobre o assunto.

O SR. HENRIQUE FONTANA (PT - RS) - Isso é bom. O meu pedido é que o Ministro não julgue nada, porque nós temos uma lei em vigor, um acordo que é muito importante...

O SR. OSMAR TERRA (MDB - RS) - Nós vamos conversar com ele.

O SR. HENRIQUE FONTANA (PT - RS) - ... para garantir a estabilidade de abastecimento do País, porque, se os caminhoneiros perceberem que o acordo não vai ser honrado, o risco que todos nós brasileiros temos de vivenciar uma nova greve indesejável neste momento é muito grande. Então, nós temos de ter... Por isso, estou colocando com toda franqueza de forma bem aberta. Então, o pedido número um é para que nós Comissão incidamos sobre o Ministro Luiz Fux pedindo que ele não julgue nada e que nós, na contrapartida - e vem o meu pedido ao Relator de mudança no plano de trabalho -, aceleremos a votação na Comissão, no Plenário da Câmara e no Plenário do Senado.

O que eu acho que é um calendário razoável? Nós temos de ter claro que este é um ano eleitoral e, mesmo com a prorrogação possível, no dia 7 de outubro essa medida provisória caduca. Se ela não for votada antes do recesso... Alguém poderá dizer: "Fontana, mas na eleição anterior houve uma semana de sessão em agosto." Mas é muito difícil uma matéria disputada ter quórum para votar um tema como este.

Então, a minha sugestão qual é? Na semana que vem, segunda-feira e terça-feira, mesmo que nós tenhamos que ficar dez, doze, quinze horas reunidos para ouvir todos esses setores, nós ouvirmos todos os setores e, no dia 3 de julho, que é a terça-feira da semana seguinte, o Relator, se acolher a minha sugestão, apresentar o relatório, nós votarmos na Comissão; na quarta-feira, dia 4, nós podemos votar no plenário da Câmara Federal; e, na semana seguinte, dia 10 de julho, nós podemos votar no Senado.

Eu digo de novo - estou pegando os dois, porque os dois se posicionaram publicamente - ao Presidente da CNI e ao Presidente da CNA, com todo o respeito, mas de forma bem direta e franca: vamos aos votos. A democracia existe para isso. Não pode alguém que tem muito poder econômico ficar manobrando nos corredores contra uma demanda dos caminhoneiros que é extremamente justa e que foi fruto de um acordo. É muito importante o que vou repetir aqui: ela foi fruto de um acordo. Um país não pode mentir para 2 milhões, 3 milhões de caminhoneiros. Um país é representado pelo seu Presidente da República quando estabelece um acordo e quando assina uma medida provisória.

O Parlamento tem independência? Tem. O Parlamento poderia eventualmente derrotar a tabela de preço mínimo. Espero que não faça isso. Eu vou votar a favor da tabela de preço mínimo, até porque, Deputado Terra e Presidente Serfotis - eu concluo com isso -, a medida provisória é simples, a medida provisória diz aqui que vai ter ou não vai ter uma tabela mínima de fretes, que é uma tabela mínima, ela não impede a negociação para melhorar, é como um salário mínimo.

Mesmo que o Brasil tenha 14 milhões de desempregados - eu concluo, Presidente -, eu não posso aceitar que uma negociação direta obrigue alguém a trabalhar por R\$300 por mês. Então, a tabela mínima de preços de frete tem semelhança ao salário mínimo.

A gente sabe quanto custa um pneu, quanto custa o diesel, quanto gasta por quilômetro um caminhão, quanto custa o salário do motorista, quantas horas ele pode dirigir por semana. Aliás, nós temos tabelas para calcular o valor de transporte urbano nas cidades. Então, nós podemos ter tabela para calcular um valor mínimo do transporte de carga. Em todas essas nuances da tabela é que a ANTT vai trabalhar. Evidentemente, vai haver a câmara térmica, há a carga refrigerada, há o caminhão maior, há o caminhão menor, há o trecho tal. Então, todas essas nuances que podem aperfeiçoar a tabela são com a ANTT, mas o nosso voto aqui vai ser um voto quase que binário: ou nós somos a favor da tabela mínima de fretes ou nós somos contra a tabela mínima de fretes. Então, sem abusar da simplificação, é isso que está em curso e este é o meu apelo ao nosso Relator.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Serfotis. PSD - RJ) - Parabéns, Deputado Henrique Fontana, pelas colocações.

Antes de passar a palavra ao Deputado Assis do Couto, vou passar para o Relator.

O SR. OSMAR TERRA (MDB - RS. Como Relator.) - Eu fiz um resgate aqui antes do movimento de 2015, do que foi feito naquela época e eu tenho a convicção de que, de todas as iniciativas que se tomaram, foi recuperada uma delas, a mais importante acho que foi recuperada pelo Deputado Assis do Couto, que foi a elaboração de um PL do frete mínimo, do custo mínimo do frete. Acho que o melhor termo é este: custo mínimo do frete. Fica claro que não é a imposição de um frete aleatório, é o custo real dele abaixo do qual o caminhoneiro não deve trabalhar. Ponto. Então, essa medida provisória, inclusive - você não estava aqui Assis -, foi baseada no seu projeto de lei, seguiu o seu projeto de lei, porque ele representava o consenso daquela época e de agora.

Eu só queria fazer algumas considerações rápidas sobre a proposta do Deputado Fontana. Primeiro, eu acho que a tabela... E aqui eu não coloco em dúvida a vontade do Governo de garantir isso, porque o Governo fez a proposta, diferentemente do Governo em 2015, que não propôs nada e deixou o movimento morrer à míngua, vamos também deixar também esse registro feito. Estão aqui caminhoneiros que participaram dos dois movimentos, e eu tive a oportunidade de acompanhar.

Este Governo fez uma proposta concreta e editou uma medida provisória em cima de um projeto que já existia em quatro horas. Essa medida está vigendo. Neste momento, é lei o custo mínimo do frete. É lei. Ponto. Está valendo e vai valer... Se, por acaso, acontecesse alguma catástrofe e não se pudesse votar até o dia 7 de outubro, estaria valendo até o dia 7 de outubro. E o Presidente pode reeditar a medida provisória, que é o compromisso que ele tem com os caminhoneiros.

O que nós temos que ver é como esse projeto pode ser até melhorado, mas que garanta esse custo mínimo do frete e que isso seja uma situação que não leve a uma dificuldade enorme para o transporte, para quem compra o serviço do frete, para quem compra o serviço do caminhoneiro, e que também não inviabilize o caminhoneiro ter que, depois, ser substituído por uma frota da empresa embarcadora, vamos dizer assim. Então, é uma situação muito difícil. Eu estou falando isso

porque quero chegar a um ponto aqui. É uma situação em que precisa haver muito entendimento. Não vai ser na marra e no grito que nós vamos resolver. Está garantido o custo mínimo do frete. Isso é importante. Ninguém está colocando em dúvida de que está garantido, muito menos o Governo.

O que nós temos que fazer agora nesse período, mesmo acelerando a votação, é ouvir, realmente, os representantes de todos os setores para haver um consenso. Ontem na CNI - estava lá a Abiove, a Abia, associações das indústrias de alimentos, o pessoal da soja, do trigo, do grão, de maneira geral, e a indústria automobilística, estava todo mundo lá -, eu propus, sugeri o seguinte: olha, pela decisão hoje do Ministro Fux, eu não acredito que vai ter... Ele vai tentar o entendimento até o fim. Pelo menos vocês estavam lá: o Lite, o Fabinho, o Baitaca, que são os líderes do movimento. Eu acho que ele vai tentar esse entendimento. Então, o que nós temos que fazer agora é, em referendando, transformando isso num PL, aprovando no plenário essa medida provisória, que ela reflita, seja boa para todo mundo, que ela seja boa para o caminhoneiro, que não vai mais trabalhar mais com o prejuízo, mas que não seja nenhum preço absurdo, que não haja nenhuma distorção em relação a quem embarca, até porque pode gerar um movimento contrário às expectativas do caminhoneiro - as empresas embarcadoras, as *tradings* comprarem frota de caminhão para aproveitar o preço melhor. Então, tem que haver um equilíbrio. Isso vai exigir muita discussão. Se a gente fizer uma coisa muito apressada, juntar muito e ter que garantir a presença das pessoas aqui... Eu imagino que, marcando todas as nossas audiências para segunda e terça da semana que vem, nós teremos o risco de não vir muita gente, de ficar pendurado.

Ontem, por exemplo, nós fizemos sete horas de reunião com os líderes caminhoneiros para discutir o marco regulatório do transporte rodoviário. E o assunto não esgotou. A gente viu hoje no plenário que o assunto não está esgotado. Então, a gente tem que ter um certo tato porque é uma questão delicadíssima, que vai envolver a vida de milhões de pessoas.

E o nosso objetivo aqui é resolver, é fazer com que haja um avanço, começando pelo caminhoneiro autônomo, que ele tenha uma vida melhor, e que as empresas não entrem em sofrimento, não entrem em estresse em função disso.

Acho que é a posição do Ministro Fux nos ajuda. A posição dele, ao não dar provimento à Adin, pelo menos por enquanto, obriga todo mundo a conversar. É isso que temos que aproveitar também.

Então, eu imagino, Fontana, que nós podemos ter o relatório aprovado no dia 4 se apressarmos. Agora a votação em plenário, depois, vamos trabalhar. A gente tem até o dia 17, quando vai entrar em recesso. A gente pode tentar fazer. Então, se a gente fizer a primeira nesta terça agora, na outra terça, a gente dá a possibilidade para aqueles que tiverem dificuldade de vir nesta terça, eu acho que seria bom.

E, só para terminar, nós estamos tratando...

O SR. HENRIQUE FONTANA (PT - RS) - Só uma ponderação. Eu acredito que, 16 e 17, a tendência é que não haja quórum para votações.

O SR. OSMAR TERRA (MDB - RS) - Sim, mas até o dia 10 tem.

O SR. HENRIQUE FONTANA (PT - RS) - Até o dia 12, inclusive; 10 e 11 tem.

O SR. OSMAR TERRA (MDB - RS) - Então, se a gente fizer um relatório e aprová-lo na quarta, 4, acho que dá.

O SR. HENRIQUE FONTANA (PT - RS) - Dia 11, no Senado, dá. Aí dá certo. O Senado sempre pede uma semana, né?

O SR. OSMAR TERRA (MDB - RS) - É, mas a gente apressa. Quando quer apressar, como você disse, as pessoas se apressam.

Então, eu queria falar isso e queria dizer o seguinte: há muita discussão aqui... Se a gente puder focar no custo mínimo do frete, vamos ter uma vantagem estratégica. Se a gente ficar discutindo muito a questão da Petrobras e das outras coisas, é importante... Acho que a Petrobras não pode continuar com a política que ela está fazendo, de reajustar combustível todo dia. Na negociação com os caminhoneiros, o Governo deu uma congelada no preço até 60 dias e, depois, a cada 30, negociar. Temos que, inclusive, ganhar toda a rede de abastecimento para essa ideia e tê-los ao nosso lado no acordo que nós fizemos aqui. Será um grande acordo, na verdade, que nós vamos fazer aqui.

Mas acho que para os caminhoneiros o mais importante chama-se custo mínimo do frete. Isso é a maior reivindicação, a que pode lhes dar sustentação, independente do preço do combustível até. É claro que a gente quer que o preço seja menor, mas, independentemente do preço do combustível, se estiver embutido no custo mínimo, que o preço do combustível vai refletir, e o custo mínimo aumenta junto, o problema fica, pelo menos, resolvido em parte.

Então, eu queria voltar a fazer essa proposta aqui, Deputado Fontana, se estiver de acordo. E, depois de escutar o Assis, a gente pode partir para uma decisão - e os outros Deputados e Senadores que também queiram se manifestar.

Eu vou ler de novo - os caminhoneiros que estavam lá no Supremo chegaram agora - o plano de trabalho aqui. É bem simples.

A Medida 832 foi editada em 27 de maio de 2018, com as seguintes datas e prazos de tramitação: prazo para emenda: até 4/6, que já foi; sobrestamento de pauta: a partir de 11/7/2018; prazo final no Congresso Nacional: 8/8/2018; possível prorrogação - aí computa o período do recesso: até 7/10/2018. A proposta é bem simples: audiências públicas para esgotar o assunto com todas as áreas envolvidas; primeira audiência: dia 26, de manhã; os convidados seriam representantes dos transportadores autônomos. Vamos ouvir a base do movimento que foi feito. No dia 26, à tarde - eu estou falando de terça-feira da outra semana -, se ouviriam os representantes de embarcadores e contratantes. No dia 3/7, portanto, na outra terça-feira, representantes do setor de combustíveis, na parte da manhã, e, na parte da tarde, o Governo, representantes do Governo. Aí, em 24 horas, a gente tenta fazer o relatório e aprová-lo.

Está feita a proposta. Vamos continuar ouvindo.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Serfiotis. PSD - RJ) - Passo a palavra para o Deputado Assis do Couto.

O SR. ASSIS DO COUTO (PDT - PR) - Agradeço ao Presidente Alexandre Serfiotis, ao Relator, Deputado Osmar Terra, aos demais Parlamentares e aos representantes do setor, principalmente do transporte, que estão presentes.

Eu não vou me estender aqui, até porque recuperar todo o processo, as idas e vindas, é importante, mas acho que nós precisamos também, claro, fundamentar nossa posição, nosso voto, quando isso estiver em votação, nossas emendas apresentadas... É importante, mas eu estou mais analisando o desafio temporal, especialmente a situação de insegurança em que, muitas vezes, setores da sociedade, da economia são jogados.

Então, eu estou um pouco com essa preocupação, e, por isso, eu queria dizer que a ideia, que o Deputado Osmar Terra acompanhou na época, assim como várias lideranças que estão aqui... Na paralisação de 2015 havia a ideia da medida provisória. Inclusive, o texto que eu apresentei como projeto de lei era uma proposta rabiscada que era para sair por medida provisória, porque uma paralisação, primeiro, não acontece por acaso, por vontade. Ninguém tem vontade de parar. Como disseram aqui os Deputados que me antecederam, ninguém vai ficar com caminhão 10,15, 20 dias parado, porque a receita dele é que está parada, as dívidas se acumulam. Mas para quando não dá mais.

Então, a paralisação de 2015...

O SR. OSMAR TERRA (MDB - RS. *Fora do microfone.*) - Não deixa de ter prejuízo.

O SR. ASSIS DO COUTO (PDT - PR) - Exato. Também, há casos em que é melhor parar do que ficar andando. Mas esse negócio de caminhão é quase como andar de bicicleta: se você parar, tem que pôr o pé no chão, ou você cai. Então, muitas vezes tem que girar a roda.

E nessa época, então, era uma paralisação que afetou... Eu sou de uma região, como disse aqui o Deputado Fontana, do leite, do frango, dos ovos, dos pintinhos, onde os prejuízos foram enormes. Então, a gente acaba se envolvendo e buscando alternativas para atender quem está reivindicando e fazer cessar o prejuízo de quem está sendo afetado.

A paralisação agora, de 2018, foi muito semelhante, mas muito mais rápida. Os efeitos na economia foram muito mais rápidos. Houve uma adesão maior da sociedade em geral. E, como a gente acompanhou, assim como o Deputado Terra e outros que estão aqui, como os Deputados Colatto, Fontana, o Leopoldo, que está aqui... Todos têm acompanhado. Mas, naquele final de semana, primeiro, a tentativa de acordo... A primeira reunião foi na quarta, à tarde, aí ficou a mesa permanente... Na quinta, segunda reunião, um acordo, assinado por uma parte e não assinado por outra, não surtiu efeito. E da quinta para a sexta, sábado, se avolumou ainda mais a mobilização. Então, naquele domingo, à noite, havia que se buscar, por parte dos caminhoneiros, apresentar concretamente qual era o problema, onde estava pegando, e, por parte do governo, qual a possibilidade, para chegarmos a um entendimento. Tínhamos de tirar fora todas as divergências políticas, porque naquele momento tínhamos que achar um entendimento.

Além da questão do preço do combustível, aqui muito bem colocada, a questão do diesel - que acho que foi a gota d'água que fez a paralisação -, surgiram essas medidas estruturantes, através das três medidas que foram publicadas.

Como já em 2015, não tinha nenhum problema ser por medida provisória, o nosso projeto estava votado na Câmara, estava no Senado. Não teria problema, poderíamos optar pelo caminho de aprovarmos o projeto de lei, mas os caminhoneiros queriam mais segurança, questões mais objetivas, práticas, que tivessem efeito, publicação no *Diário Oficial* o mais rápido possível.

Então, a opção foi pela medida provisória. Acho que a decisão foi acertada. Atende e dá uma luz à vida de quem está na estrada e vive desta atividade tão nobre - muitos descobriram só agora que ela é tão nobre e importante -, dá uma luz e uma perspectiva de estruturação da categoria, da economia, não de lucro absurdo, de ganhar dinheiro, mas de pelo menos se manter na atividade.

Portanto, acho que a medida foi acertada, mas naturalmente ela provocaria reações de setores que não querem. Existem setores que não entenderam de imediato; existem setores que, por razões políticas, como já foi colocado aqui, e ideológicas; e existem setores que, por ter dificuldade de entender; e alguns que, realmente, teria que ajustar a primeira tabela que saiu. Então, houve as reações naturais, mas também quero partilhar dessa preocupação. Esta medida provisória... São poucas... Não lembro se houve outro caso, com tantas ações judiciais, como este caso. Nós estamos com mais de 50 pedidos, não é?

O SR. HENRIQUE FONTANA (PT - RS. *Fora do microfone.*) - Está sendo metralhada em praça pública essa medida provisória.

O SR. ASSIS DO COUTO (PDT - PR) - Sim. Então, essa é uma reação...

O SR. OSMAR TERRA (MDB - RS) - Só um esclarecimento: o Ministro Fux suspendeu todas as ações.

O SR. ASSIS DO COUTO (PDT - PR) - Sim. As ações de primeira e segunda instâncias todas. Acho que foi bom, porque, inteligentemente, ele coordena o processo e evita interpretações diversas, não é? Então, agora, há a busca de uma interpretação comum, única, e o pessoal que está aqui, em grande parte, esteve hoje nessas reuniões com o Ministro Fux. Há ainda naturalmente uma certa insegurança por parte dos caminhoneiros, do setor, sobre a decisão do Supremo, sobre a questão da constitucionalidade, mas sempre tive uma segurança pessoal de que, dado o quadro colocado, observado desde 2015, principalmente agora, neste momento, a constitucionalidade é importante, mas ela existe, se é que tem de ser analisada, ela não está no primeiro plano, não é? O livre mercado... Mas também estão as pessoas; o problema que elas estão vivendo.

Então, acho que as decisões tomadas pelo Ministro Luiz Fux até agora, que não são decisões ainda, mas são encaminhamentos, nos dá um tanto de segurança, Relator. E eu vejo isso.

Também tenho que dizer: há a ação do Governo no sentido de negociar a interpretação do quadro, a interpretação da medida provisória e a defesa da sua constitucionalidade, da sua urgência, como medida provisória também, porque medida provisória já tem essa finalidade. Ela está em cima de uma questão urgente.

Portanto, vejo que as decisões do Supremo, do STF, não são as preocupações principais, neste momento, para os caminhoneiros. Tenho essa impressão e acredito que nós, num movimento, também podemos dialogar com o Ministro, como foi sugerido aqui pelo Deputado Henrique Fontana, através do Relator, do Presidente, que podemos aproximar essa discussão, para que tenhamos, pelo menos - eu disse isso numa reunião outro dia -, o entendimento de que, enquanto não for apreciada pelo Congresso e transformada em lei definitiva, sancionada pelo Presidente da República, seria precipitada uma decisão do STF sobre constitucionalidade, porque, nas circunstâncias em que nasceu a medida provisória, é natural que ela tenha algumas imperfeições. E cabe a nós, aqui, no Congresso, tratar delas, como Parlamentares.

Então, agora, depois de aprovada no Congresso e sancionada pelo Presidente da República, aí talvez... As ADINs, inclusive, deveriam vir depois e não agora. Mas é só a liberdade de quem a fez. É constitucional e estão defendendo o seu interesse. É democrático.

Portanto, eu só queria finalizar, meu caro Presidente, Relator e também nobres pares aqui: a preocupação levantada pelo Deputado Henrique Fontana - e também percebo isso por parte do Relator Osmar Terra - é a de que nós precisamos ajustar um calendário com o nosso cenário que está aí. Jogos da Copa, até estou olhando que há um no dia 3 ou 4. Se o Brasil for bem, haverá jogo da Copa. Isso atrapalha, não atrapalha? Na semana que vem, há festa junina, jogo da Copa. Nós precisaríamos, diante disso, Relator Osmar Terra, fazer o máximo de esforço para que essa medida provisória fosse votada e, se possível, sancionada antes do recesso.

Acho que, se deixarmos para depois do recesso, entra um processo eleitoral também. Ou seja, depois da Copa e do recesso, virá o processo eleitoral, e isso cria uma insegurança muito grande.

Isto daria também mais um ponto de segurança para o setor: a votação disso nesta semana de 3 e 4, ou seja, se pudéssemos, no dia 3 ou 4, votar o relatório aqui, acordar com o Presidente Rodrigo Maia, para votar imediatamente no Plenário, para a remessa para o Senado, também acordado lá para votar o quanto antes. Acho que a questão é ajustar isso.

E concordo, Relator, com o plano de fazer algumas audiências públicas. Quanto mais se discute, mais se esclarece, mas fico assim entre o debate, o esclarecimento e a urgência. Estamos dentro dos dois aspectos que são fundamentais para a matéria, para a complexidade e importância da matéria, mas temos que conciliar aqui - além de conciliar os setores que estão conversando, que estão conseguindo chegar a algumas considerações, agora até coordenados pelo Ministro Luiz Fux, podermos conciliar aqui a urgência da votação da matéria com o conteúdo e com a complexidade da matéria.

E aí muita confiança no Relator, até porque ele sempre acompanhou esse debate desde o início. Então, eu sempre disse: está em boas mãos. Não é caminhoneiro, mas sabe do mundo do transporte, tem sensibilidade social suficiente para conduzir bem esse relatório e para termos uma boa lei para essa categoria tão importante, tão necessária.

Essa é a minha colocação.

Inclusive, para apressar o processo, fiz alguns requerimentos de audiência pública. E, se for para apressar o processo, deixe nas mãos do Relator e retire os requerimentos, para que seja ajustado o processo.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Serfiotis. PSD - RJ) - Parabéns, Deputado Assis do Couto.

Passo a palavra ao Deputado Valdir Colatto.

O SR. VALDIR COLATTO (MDB - SC) - Sr. Presidente, Sr. Relator, Deputados, os transportadores autônomos aqui presentes e todas as categorias, nós acabamos de votar o marco regulatório na Câmara dos Deputados, fruto de grandes discussões nesta Casa.

Acho que é nosso dever, nossa função ouvir a todos e buscar se não o melhor, o mais consensual possível. Depois de muita discussão e trabalho, a Câmara votou, e, agora, claro, tem que se votar no Senado, mas sempre lembrando que era um dos itens do acordo que competia ao Congresso Nacional fazer, que era votar a Lei do Marco Regulatório, essa questão agora das três medidas provisórias que temos e, especificamente, essa 832, que é a questão do frete.

Eu queria, Sr. Relator, realmente colocar minha confiança no trabalho de V. Ex^a, porque acompanho esse processo desde a outra greve. Nós sempre acompanhamos juntos toda essa movimentação. Infelizmente, não conseguimos avançar tanto quanto queríamos, mas temos aí alguns resultados.

E quero dizer que, dentro do marco regulatório, foram colocadas algumas situações que já avançam neste processo da questão dos transportes de carga, inclusive, vamos dizer, oficializando atividades, regulamentando o que são as figuras do transporte de carga no Brasil: por exemplo, a transportadora autônoma de carga, que está definida em lei, no art. 3º; a empresa de transporte rodoviário de cargas; a cooperativa de transporte rodoviário de cargas; a empresa de transporte de cargas de pequeno porte; o transportador rodoviário de carga; o operador de logística; a empresa de transporte de valores, e por aí vai.

Então, como todas essas categorias estão dentro do processo do transporte de carga, vendo a proposta do plano de trabalho de V. Ex^a, Relator Osmar Terra, vi aqui que nós temos audiência pública com representante dos transportadores autônomos, com representante dos embarcadores, com representante do setor de combustíveis e com representantes do Governo. O que falta aqui são os transportadores das empresas, tanto da pequena empresa como da grande empresa.

Acho que eles fazem parte desse contexto do transporte e têm que ser ouvidos, para a gente ver se consegue contemplar um relatório, uma proposta que venha conciliar todo esse trabalho hercúleo, que se está fazendo, para buscar um acordo entre as partes que são atores desse processo.

Por isso, não sei se cabe dentro da proposição verbal ou se já está na pauta, mas gostaria que fosse ouvido, porque esta Casa tem que ouvir todos. Esta é a nossa função: buscar o acordo, se possível; se não for possível, a Casa decide, como tudo é feito aqui. Uns concordam, outros não concordam, a maioria tem que concordar, senão não é aprovado, mas, dentro desse processo, nós temos que fazer a nossa parte como Parlamentares. E nós sabemos que estão difíceis os acordos entre as partes, o acordo com o Governo, mas nós temos o dever, Presidente, de aqui buscar o consenso possível. E se não for possível, vai ser pelo voto. Não há como mudar isso. Mas eu acho que agora, como nós temos o nosso projeto aprovado do marco regulatório de cargas, há muitas coisas que, realmente, já estão inseridas nesse contexto todo para serem levadas em conta. E, dentro disso, nós queremos colaborar para que a gente busque uma solução o mais rapidamente possível. Isso é possível.

Também reafirmar o que disse Osmar Terra aqui, a medida provisória, a partir do momento que ela foi publicada, é lei. Poderá ser modificada nos prazos que estão ali ou não. É interessante que a gente se debruce sobre essa questão e busque aconselhar para que a gente leve essa proposta para os plenários do Congresso Nacional, da Câmara e do Senado, e que a gente possa, então, levar o consenso e não a discórdia, porque tudo que vai ao plenário e não tem consenso, dificilmente consegue ser aprovado no tempo mais rápido que a gente precisa. Então, se nós conseguirmos aqui retirar as arestas que não coincidem e levarmos já o acordo feito, é muito mais rápido. E a gente está disposto a ajudar nesse processo, deixando aqui a proposição de que também haja uma audiência pública com os transportadores, até porque há aqui pequenas empresas de transportes, de um a onze caminhões, cooperativas, etc., que ficariam fora dessa discussão, mas eu acho que é importante nós incluirmos.

Era essa a minha sugestão, Sr. Presidente. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Serfiotis. PSD - RJ) - Obrigado, Deputado Valdir Colatto.

Volto a palavra ao Relator, acatando a sugestão do Deputado.

O SR. OSMAR TERRA (MDB - RS) - Eu queria bater numa tecla aqui que eu acho que é importante: como nós estamos lidando com uma situação nova, relativamente inédita, eu acho que os caminhoneiros tiveram talvez a maior vitória em todos os movimentos que protagonizaram no Brasil, e que isso é lei e está valendo, então, eu acho que é um momento em que a gente deve prever, daqui para a frente, todos os riscos que há e trabalhar muito a questão do diálogo, da conversa. Eu acho que é muito importante se aproveitar esse espaço para chegar a entendimentos importantes que deem sustentabilidade à proposta. Às vezes, uma lei é aprovada e não é respeitada; e há outros problemas, situações limites que levam a romper com a lei. Então, eu acho que o diálogo não vai fazer mal. Eu acho que, Assis, se nós conseguirmos ouvir uma parte das entidades realmente representativas, a gente pode...

Está clara uma coisa: é lei. Nós estamos discutindo se nós vamos manter essa lei, se vamos transformar ou não em lei permanente essa medida provisória. Mas ela está valendo. Então, eu acho que os caminhoneiros estão a cavalo nessa história, estão com o processo de alguma forma na mão. As empresas estão preocupadas, apostaram de alguma forma na Adin; a Adin, pelo o que eu estou vendo aqui não vai acontecer. Então, está na hora de conversar. Eu acho que a gente pode aproveitar esse espaço, não só das audiências públicas, mas fora das audiências públicas, promover reuniões com a ANTT, com as empresas, para ver se a gente consegue chegar a uma tabela mais consensual, uma tabela que tenha um impacto menor para as empresas e que não incentive as empresas a quererem botar frotas próprias e tal e ir em outra direção.

Então, eu faço esta convocação aqui - eu sei que aqui há representantes de empresas, de caminhoneiros - para a gente procurar viabilizar as reuniões de trabalho em torno da tabela com a ANTT, para ir, inclusive, diminuindo as contradições, diminuindo as divergências, para a gente poder ter uma aprovação tranquila do resultado do nosso trabalho aqui.

Eram essas as questões que eu queria colocar.

Nós estamos promovendo ali a lista. Não sei se é importante, Presidente, até regimentalmente, a gente ter já previamente a lista dos que vão participar. Mas eu acho que podem surgir novas necessidades de ouvir outros setores. Há uma lista preliminar das sugestões encaminhadas, Colatto.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Serfiotis. PSD - RJ) - A gente está finalizando aqui.

O senhor gostaria de...

O SR. ASSIS DO COUTO (PDT - PR) - Sim.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Serfiotis. PSD - RJ) - Volto a palavra.

O SR. OSMAR TERRA (MDB - RS) - A OCB está incluída, o pessoal está preocupado.

O SR. ASSIS DO COUTO (PDT - PR) - Eu acho que o que marcaria uma certa organização de todos também, planejamento e expectativa, Deputado Osmar Terra, seria se nós saíssemos daqui com um teto, ou seja, um calendário da votação na Comissão para o dia 4 então.

O SR. OSMAR TERRA (MDB - RS) - A princípio, dia 4, quarta-feira.

O SR. ASSIS DO COUTO (PDT - PR) - Eu acho que isso poderia ser a nossa manchete para dizer: a coisa está andando, há as audiências públicas no meio desse tempo, mas o relatório vamos analisar na Comissão no dia 4.

O SR. OSMAR TERRA (MDB - RS) - A previsão é dia 4.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Serfiotis. PSD - RJ) - Passo a palavra ao Deputado Leopoldo.

O SR. LEOPOLDO MEYER (PSB - PR) - Presidente, Deputado Osmar Terra, eu queria só fazer uma pergunta ao Deputado Osmar Terra. Ele fez comentário a respeito do STF, do trabalho aqui no Congresso, essa consulta pública lançada pela ANTT, é simplesmente um trabalho técnico para dar fundamento a essa tabela mínima de frete? O senhor poderia comentar algo a respeito? Não sei se pode.

O SR. OSMAR TERRA (MDB - RS) - Eu não tenho informação mais detalhada da consulta pública, o que eu sei é que foi publicada uma tabela dia 30, feita logo imediatamente à emissão da medida provisória, que ouviu mais os caminhoneiros autônomos; então, ela ficou favorável aos caminhoneiros autônomos, é óbvio. Houve uma segunda tabela, que foi feita também ouvindo mais acho o setor empresarial, que jogou lá para baixo o valor. E nós conseguimos suspendê-la, porque iria criar de novo todo um tumulto no setor, iria instabilizar o Setor. Então, foi suspensa aquela tabela. Está valendo a do dia 30.

Houve uma iniciativa dos próprios caminhoneiros autônomos de tentar renegociar essa do dia 30 para ajustar valores que estavam muito distorcidos, que é maior preocupação das empresas - parece-me - até agora. E houve uma ótima intenção - não foi uma boa intenção, foi uma ótima intenção - de negociar isso. Só que a ANTT, que tinha ficado de trazer a outra parte para negociar, não trouxe. Então, ficou capenga, porque ficou só o lado dos caminhoneiros propondo redução sem saber o lado das empresas. O que eu acho que essa consulta pública vai chamar são todos os setores para sentar e negociar. E eu acho que só pode sair uma nova tabela agora em cima de um consenso maior possível. Só que não pode esperar agosto, isso tem que ser feito agora. Parece que a consulta pública... Aí vai criar as distorções do sistema: de empresa que não quer embarcar, enquanto ela não precisa muito, ela não embarca; a outra que vai comprar uma frota. São coisas desse tipo. Nós temos que, rapidamente proporcionar essa negociação, na minha opinião.

O SR. ASSIS DO COUTO (PDT - PR) - Só uma observação, Presidente, se posso.

É natural que são duas agendas: uma agenda da ANTT com a consulta pública e as reuniões que, inclusive, agora têm a participação também do STF, através do Ministro Luiz Fux. Então, é claro que vai ter uma agenda lá de busca de um entendimento, talvez, para uma possível nova tabela, que não é a nossa agenda aqui. Claro que podemos analisar números, ver como ficou, como fica, pensar em cenários, mas o nosso tema aqui é aprovação, é o mérito da Medida Provisória 832.

O SR. OSMAR TERRA (MDB - RS) - É uma sugestão só, não é o nosso objetivo aqui.

O SR. ASSIS DO COUTO (PDT - PR) - Sim.

O SR. OSMAR TERRA (MDB - RS) - Nós temos uma lista aqui, Presidente, se me permite, feita em cima de requerimentos, que pode ser enriquecida. Eu acho que tem que ser ouvido realmente representa: representante da Abican, na questão dos transportadores autônomos; Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga - Ijuí, Rio Grande do Sul - não sei se é muito representativo, mas em todo caso, nós vamos colocar aqui; representante de Tabuleiro do Norte - essa foi uma sugestão minha, porque Tabuleiro do Norte esteve em todas as negociações em 2015, eu não vi o pessoal de Tabuleiro, não sei se tem alguém de Tabuleiro aí, para ouvir o Ceará, porque tem peso importante. O Presidente do Congresso é cearense, então, eu acho que é importante, além de ser a maior concentração de caminhoneiros do Nordeste do Brasil Tabuleiro do Norte; representante do Sindicato dos Transportes Autônomos de Carga de Volta Redonda e Região Sul Fluminense - também não é tão importante, mas o Presidente aqui faz questão de colocá-los; Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga do Sudoeste do Paraná - está aqui o Bottega, que até emagreceu nesses dias de negociação; Aplicativo Transporte Forte Digital, um tal de Fábio Luiz Roque.

Esses são os autônomos que estão previstos. Eu acho que pode ser que tenham as entidades formais também, talvez uma ou duas entidades das maiores entidades nacionais, e vamos ouvi-los.

Continuando: representante dos embarcadores contratantes e transportadores - aqui eu acho que talvez inclua o teu pleito, quando fala em transportadores, não só embarcadores e contratantes. Seriam convidados a Anut (Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga), a turma que transporta as cargas de aço; representante da CNA; da CNI; Movimento dos Transportadores do Grão, de Mato Grosso, Sr. Gilson Pedro Pelicioni;

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. OSMAR TERRA (MDB - RS) - A NTC&Logística, José Hélio Fernandes; Abiove, o André Nassar; a Federação de Empresas de Transportes do Estado de São Paulo, Flávio Benatti; e o Representante da OCB; representante do setor de combustíveis; Centro de Estudos de Direito Econômico e Social, João Grandino Rodas; Fecombustíveis, Paulo Miranda Soares; Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo de Pernambuco, Alfredo Pinheiro Ramos; representante da ANP; representante do Ministério de Minas e Energia - já é mais o Governo isso aqui; representante da Petrobras.

Sugestão de convidados do Governo: ANTT, o Marcelo Prado; Ministério dos Transportes, Ministro Valter Casimiro; Ministério da Fazenda, Ministro Eduardo Guardia; Representante da Casa Civil da Presidência da República; Governador do Estado do Ceará -sugestão do Deputado Danilo Forte, que acha que o Estado do Ceará tem um ICMS alto e que dá para reduzir; Governador do Estado do Acre; Receita Federal, Jorge Rachid.

Tudo isso dá para...

O SR. EDUARDO LOPES (PRB - RJ. Fora do microfone.) - E o jogo? Se o Brasil classificar em primeiro, o jogo vai ser na segunda. A terça estará livre.

O SR. OSMAR TERRA (MDB - RS) - Nós estamos torcendo para o Brasil ser classificado em primeiro, porque, aí, é na segunda-feira e não vai atrapalhar o nosso...

O SR. EDUARDO LOPES (PRB - RJ. *Fora do microfone.*) - Se ele se classificar em segundo, aí, o jogo será na terça, e ficam prejudicadas as audiências.

O SR. OSMAR TERRA (MDB - RS) - Vota na Comissão no dia 4 ou no dia 5.

Cabe pedido de vista no dia 4. A gente marca uma sessão da Comissão para o dia 5 para haver a votação. Se não houver pedido de vista, já votamos no dia 4; no dia 10, Plenário da Câmara; e dia 11, Plenário do Senado.

O SR. PRESIDENTE (Alexandre Serfiotis. PSD - RJ) - Bem, então, seguindo, vamos para a votação do plano de trabalho e dos requerimentos apresentados.

Não havendo mais nenhuma sugestão, os Parlamentares que concordam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovados.

Antes do encerramento dos trabalhos, proponho a aprovação da ata da presente reunião.

Os Parlamentares que concordam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Também está aprovada.

Bem, deixando um comunicado, até um relato próprio, sem dúvida, quanto ao que disse o Deputado Assis do Couto com relação ao nosso Relator, o Deputado Osmar Terra, eu tenho certeza de que não teria nome melhor para ser indicado - sem dúvida - para ser o Relator dessa Medida Provisória. Eu tenho certeza de que, com o bom senso, o coração, a sensibilidade social, como foi dito, do nosso Deputado, ele vai buscar atuar nas distorções que se processam no setor, beneficiando os trabalhadores, no intuito de assegurar a existência da dignidade do trabalho. Então, não tenho dúvida de que eu falo aqui de um grande Deputado, de um grande Parlamentar desta Casa.

Então, nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente reunião.

Muito obrigado.

Fiquem todos com Deus.

(Iniciada às 14 horas e 38 minutos, a reunião é encerrada às 16 horas e 02 minutos.)