



*(Texto com revisão.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Declaro aberto o 5º Seminário do Ciclo de Debates e Palestras da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária do Senado Federal em cumprimento ao Requerimento nº 28, de 2015, da CRE, de minha autoria, com a finalidade de discutir a Medida Provisória nº 673, de 31 de março de 2015, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, que trata do registro único em cadastro específico de tratores e demais aparelhos automotores, destinados a puxar ou arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas e dar regulamentação para o uso em vias públicas de aparelhos automotores, destinados a puxar ou a arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos de construção ou de pavimentação.

Comunico a presença de nossos convidados, em especial, o Deputado Federal, José Carlos Aleluia, que é o Relator da Medida Provisória nº 673, de 2015, que está fazendo um trabalho importante e que nos pediu também que fizéssemos este debate, em forma de audiência pública, apesar de não ser uma audiência pública – não é, Sr. Marcelo –, mas um debate de ciclo de palestras e debates que nós criamos aqui em nossa Comissão de Agricultura e na qual temos a honra de receber o Deputado José Carlos Aleluia, Relator dessa matéria.

Também convido o Sr. Pedro de Souza da Silva, Inspetor Adjunto do Contran da Polícia Rodoviária Federal, do Ministério da Justiça.

Convido para sentar-se à Mesa a Drª Andrea Cláudia Parrilla, Coordenadora do Departamento de Infraestrutura Logística e Parcerias Institucionais do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA).

Convido, também, a tomar assento à Mesa: Lucimar Parisotto Carnizella, Coordenador do PAC 2 e Mais Alimentos, do meu MDA; Dr. Antony Lopes Alves da Silva, Coordenador do Denatran; Dr. Anaximandro Doudement Almeida, Coordenador do CNA, de Assuntos Estratégicos da Confederação de Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA); e Dr. Paulo César Dias do Nascimento, Coordenador do Ramo Agropecuário da Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB).

Comunico que os ouvintes da Rádio e Telespectadores da TV Senado poderão participar de nossos debates fazendo perguntas ou trazendo sugestões nos seguintes contatos por meio da internet: [www.gov.br/alosenado](http://www.gov.br/alosenado) ou pelo Twitter: @AloSenado ou, também, pelo telefone: 0800-612211, lembrando sempre que a ligação é gratuita, tanto do telefone fixo quanto do celular ou do telefone público. Portal e-Cidadania: [bit.ly/audienciainterativa](http://bit.ly/audienciainterativa), para poder participar de nosso debate.

Antes de iniciarmos, Deputado, eu faço aqui uma leitura de um comunicado.

A Ministra do Meio Ambiente, Izabella Teixeira, segundo ela, não haverá prorrogação do CAR em 2016, pois a lei só permite isso uma vez, ou seja, enfim, a Ministra prorrogou o CAR que venceria amanhã. Então, mais um ano de prazo. É um pedido que fizemos à Ministra, nós, membros da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária.

A Ministra do Meio Ambiente, Izabella Teixeira, confirmou, nessa segunda-feira, que o prazo para a realização do Cadastro Ambiental Rural (CAR) será prorrogado por mais um ano, confirmando a jornalistas em informação divulgada na quinta-feira pelo Secretário Executivo da pasta.



04/05/2015

Segundo ela, não haverá prorrogação do prazo do CAR em 2016, pois a lei só permite isso uma vez. Mas ela acredita que poderá concluir os cadastros em até 2015, isso se houver, por parte dos governos estaduais, municipais, uma participação junto com o Governo Federal. Precisamos de uma campanha nacional forte, pois nós temos agricultores que ainda não sabem o que é o CAR em várias regiões do País. Então, nós precisamos de uma campanha forte para resolver a questão do Cadastro Ambiental Rural.

O Seminário de hoje tem, como objetivo, ampliar o debate em torno da Medida Provisória nº 673, de 2015, para a qual foi instalada no Congresso Nacional uma Comissão Mista Especial. A MP pretende disciplinar o registro e o licenciamento de tratores e demais veículos automotores, destinados a puxar ou arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas, bem como os veículos usados na construção civil ou na pavimentação de ruas.

Na condição de Presidente desta Comissão Mista, assumi o compromisso junto com nosso Relator da matéria, Deputado José Carlos Aleluia, e o Relator revisor, Senador Blairo Maggi, de realizar um debate amplo, de forma equilibrada, abrindo espaço para todos os setores, mas com o foco voltado para beneficiar o produtor rural, para que ele possa usar seu trator na lavoura, nos deslocamentos de uma lavoura para outra ou para o galpão sem ter que fazer o licenciamento e emplacamento e sem ter de pagar as mesmas taxas ou impostos que são cobrados aos veículos de passeio ou caminhões.

Nosso ponto de partida, para a discussão desta MP, é não criar mais nenhuma taxa ou imposto que vá onerar, ainda mais, o custo de produção de nossos agricultores. Entendemos que deva existir controle sobre a frota de tratores e implementos agrícolas com um registro simples e sobre a circulação dos mesmos em vias públicas, aplicando-se as normas já existentes do Código de Trânsito. Mas, como esses equipamentos não são meios de transporte, não podem ser enquadrados, pelo Denatran, nessa categoria.

Essa discussão ocorre no Congresso Nacional desde 2008 e teve origem em uma Resolução, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) nº 281, de 2008, que exigiu o emplacamento de todos os tratores adquiridos a partir do dia 1º de janeiro de 2010 ou daqueles que circulassem em vias públicas a partir dessa data. Naquela época, com a mobilização dos agricultores e com a discussão travada no Congresso Nacional, foi possível suspender os efeitos dessa norma do Contran. No entanto, ela foi reeditada, em 2012, sob a Resolução 429 que estendeu o prazo para o início do emplacamento dos novos tratores até 1º de julho de 2013.

Novas alterações foram feitas em 2013 com a Resolução 434, que mudou apenas dois artigos da Resolução anterior, definindo que o registro dos tratores, fabricados até 1º de junho de 2013, poderia ser feito sem a necessidade de pré-cadastramento no Denatran. Em julho de 2013, nova resolução prorrogou o prazo para 1º de janeiro de 2015. O Contran não especificou, porém, como seria a fiscalização nem a abrangência da regra para os veículos fabricados antes dessa data.

O valor do registro, licenciamento, emplacamento de um trator novo, incluindo IPVA, DPVAT, vistoria e placa, se aproximaria dos R\$500,00, além do valor da renovação anual de, pelo menos, R\$100,00. A estimativa era de que a arrecadação, somente com o IPVA, seria algo em torno de R\$250 milhões nos primeiros anos. O impacto para o agricultor, no entanto, seria muito grande, pois, hoje, mesmo os pequenos agricultores possuem mais de um trator ou equipamento ou máquina agrícola e trabalham com uma margem de lucro muito pequena, sem contar os riscos que têm em cada safra. O licenciamento desses



tratores iria, certamente, interferir negativamente, não só na renda familiar, mas no desempenho da agricultura e no desenvolvimento regional.

Foi, por isso que nós, aqui no Congresso Nacional, montamos uma verdadeira resistência contra o emplantamento de tratores e máquinas agrícolas e aprovamos, aqui no Senado, no dia 7 de abril de 2014, o PLC 57, de 2013, de autoria do Deputado Federal Alceu Moreira, do PMDB, do Rio Grande do Sul, que isenta veículos automotores destinados a executar trabalhos agrícolas de emplantamento, licenciamento e IPVA.

Aprovado na Câmara e no Senado, o projeto foi vetado, em maio do ano passado, pela Presidenta Dilma, que alegou ser muito amplo o termo definido para tratores e máquinas agrícolas, o que poderia abrir margem de interpretação para a inclusão de outros veículos na isenção.

O veto da Presidenta foi mantido pelo Congresso, no fim de novembro do ano passado, pois já existia compromisso do Governo de enviar uma medida provisória tratando do assunto, que é exatamente esta 673. Agora, temos essa medida provisória prevendo apenas o registro único em cadastro específico para os tratores e máquinas agrícolas, dispensando o licenciamento e o emplantamento. A medida prevê o licenciamento apenas para os aparelhos automotores usados para executar trabalhos na construção civil e na pavimentação das ruas.

Evidentemente que estamos apenas retomando esse debate, e pretendemos ampliá-lo ao máximo possível, dentro do prazo estabelecido para a tramitação da matéria, para que possamos analisar, com atenção, as emendas apresentadas, no sentido de enquadrar, na isenção do licenciamento, todos os tratores, máquinas ou veículos agrícolas que, de fato, sejam utilizados apenas na atividade produtiva, que não se caracterizem como veículos de transporte e que o seu tráfego em vias públicas ocorra esporadicamente no estrito trajeto necessário para o deslocamento de uma propriedade a outra, ou da lavoura até o galpão em que são guardados.

Vamos ouvir todos os setores das sociedade e encaminhar a discussão dentro do que seja coerente e justo para os produtores agrícolas e para a economia nacional. E temos como desafio elaborar um texto que atenda aos pleitos e às necessidades dos agricultores e aos interesses da Nação. Esse é um desafio para o nosso Deputado José Aleluia, que é o nosso Relator e hoje nos dá a honra da sua presença para iniciarmos o nosso debate.

Pergunto a V. Ex<sup>a</sup> se gostaria de usar a palavra agora ou mais tarde. (*Pausa.*)

Bem, então, passamos aos nossos convidados.

E, a pedido, passo a palavra ao Paulo César do Nascimento, da OCB, para iniciarmos os nossos trabalhos.

Paulo, pergunto se o tempo de dez minutos está bom para você?

**O SR. PAULO CÉSAR DIAS DO NASCIMENTO JÚNIOR** – Está ótimo!

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Está bem ?

E já agradeço a presença de todos os convidados no nosso ciclo de palestras e debates.

Muito obrigado, Paulo.

**O SR. PAULO CÉSAR DIAS DO NASCIMENTO JÚNIOR** – Obrigado, eu é que agradeço, Senador.

Tenho uma pequena apresentação, até para deixar como registro e facilitar, na verdade, a visualização por parte dos senhores.



04/05/2015

Senador Acir, gostaria de agradecê-lo pela oportunidade, especialmente em nome do nosso Presidente, o Dr. Márcio Lopes de Freitas, e da nossa Diretoria Executiva da OCB.

Pode passar para o próximo eslaide, por favor.

Um resumo bastante sucinto e muito bem feito por V. Ex<sup>a</sup>, um breve histórico dos atos normativos que vivenciamos nesses últimos três, quatro anos, e especialmente o Código de Trânsito Brasileiro, que definiu as normas e a Resolução Contran nº 429 e a 434, que estabeleceu os critérios de registro licenciamento de tratores destinados a puxar e arrastar maquinaria agrícola.

Acredito que, nesse momento, as emoções começaram a borbulhar. Foi o início das preocupações, depois de 2008, da resolução, especialmente com os custos potencialmente vinculáveis a registro e licenciamento. Tivemos um PLC em que tratamos... Inclusive, participei de uma audiência pública nesta Casa em que ele desobrigava necessariamente registro licenciamento, e foi aprovado pelo Congresso, e vetado pela Presidência da República.

Houve necessariamente a edição da MP 646, de maio de 2014, com o objetivo de simplificar necessariamente as exigências legais para a circulação do maquinário agrícola. Perdeu a validade; sua vigência foi encerrada.

Houve novamente, a partir de uma pressão muito forte, inclusive do Congresso, com as entidades de representação também, uma emenda justamente para garantir a Medida Provisória nº 656, de outubro de 2014, com o objetivo também de simplificar as exigências legais para a circulação de maquinaria agrícola.

Após ser aprovada pela Câmara dos Deputados e pelo Senado, a emenda foi vetada pela Presidência da República.

Pode passar, por favor.

E, agora, nós chegamos à MP 673, com o objetivo também de simplificar as exigências legais. O objeto da nossa discussão se resume, especialmente, ao §4º-A. Interessante salientar que a OCB participou ativamente das discussões da redação, junto com a FPA e outras entidades, acreditando que a redação dessa MP 673 trará reflexos muito benéficos ao produtor rural brasileiro. E eu digo por que nesse próximo eslaide.

Senador, é uma apresentação bastante sucinta, bastante rápida, mas eu acredito que este último eslaide dê o tom, na verdade, dos reflexos positivos para o produtor agrícola brasileiro.

Eu acredito que, depois dessa série de discussões, a partir das Resoluções nºs 429 e 434 e das MPs que se sucederam, o Executivo passou a compreender os efeitos reversos, como eu coloco neste eslaide, dos custos vinculados ao licenciamento, especialmente o emplacamento e os custos derivados dessas ações, além das dificuldades com deslocamento aos centros urbanos para os procedimentos burocráticos. Imaginem o produtor ter que levar a sua máquina para ser emplacada. É, necessariamente, uma dificuldade adicional nesses procedimentos burocráticos. Além disso, as dificuldades de adequação ao Código de Trânsito Brasileiro, em função da elevada vida média das máquinas, superior a dez anos, também foram fortes argumentos para a não obrigatoriedade pelas difíceis adequações que essas máquinas necessariamente deveriam sofrer e pelos altos custos embutidos.

Com isso, nós acreditamos – foi publicada a MP 673 – que há um possível, um consenso relativo que anteriormente não existia. Não existia nenhum nível de consenso entre os pares quando se tratava de registro e licenciamento de máquinas. E hoje



04/05/2015

começamos a perceber, a partir da redação da MP 673, que existe um consenso entre os atores do Governo, do Congresso e de entidades de representação, especialmente sobre os reflexos positivos.

É interessante. Aqui, eu saliento a importância do registro. Alguns discutem favoravelmente, outros discutem contra, mas nós acreditamos que o registro coloca uma margem interessante de segurança, especialmente nos procedimentos de fiscalização das polícias. Aí, poderemos entrar na Polícia Rodoviária Federal, nas polícias estaduais, permitindo identificar o bem e o proprietário, mitigando a possibilidade de furtos e roubos. É um problema que não pode ser notoriamente negligenciado. Ele acontece no campo, com alguma concentração especialmente em algumas cidades, em alguns Estados, até pelo alto valor dessas máquinas. Há máquinas agrícolas de valores acima de R\$500 mil, e isso não é muito difícil, Senador.

A redução dos custos ao produtor agropecuário, uma vez que não será realizado o licenciamento e o emplacamento das máquinas agrícolas, que é o principal custo; necessariamente, é o principal custo embutido no processo. Qualquer tipo de alíquota que, obrigatoriamente, incida sobre valores acima de 200, 300, 400 – nós temos grandes máquinas colhedoras, nós temos máquinas de pulverização agrícola que chegam a valores de R\$800 mil com relativa tranquilidade –, qualquer nível, qualquer alíquota que incida sobre um valor dessa magnitude tem um peso extremamente relevante.

E o item nº 6: ela passa a ser exigida em aparelhos ou máquinas produzidas a partir de 1º de janeiro de 2016, quer dizer, as nossas máquinas antigas, as de difícil enquadramento e adequação à norma necessariamente não serão sujeitas a essa disciplina. Eu, particularmente, sou produtor rural também, tenho algumas máquinas antigas, e essas máquinas, hoje, sinceramente, nem nota fiscal... Foram compradas e, depois de um determinado momento, já com sua vida útil acima de 10, 12, 15 anos, para você adequar uma máquina assim é extremamente complicado, para não dizer uma situação impossível.

Então, aqui são as minhas rápidas contribuições. Acho que os pontos positivos merecem bastante destaque, e a redação, como ela foi concebida, excluindo, necessariamente, o licenciamento e o emplacamento de máquinas agrícolas, é muito bem-vinda. E o registro também é muito bem-vindo. Sabemos que isso onera, mas temos que definir, ou permitir, ou subsidiar ou dar alguns elementos para a polícia para que, no momento do roubo, ela possa ter noção de que aquilo é roubado, aquele bem não é daquele proprietário; que tenha algum mecanismo para isso, e a gente acha que esse mecanismo é bastante válido. Ele vai ser amplamente discutido a partir das emendas. Colocamo-nos à inteira disposição do Senado, do senhor, para discutir quantas vezes for preciso essa matéria.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Muito obrigado, Dr. Paulo, da OCB.

Passo, agora, a palavra à Drª Andrea Claudia Parrilla, Coordenadora do Departamento de Infraestrutura, Logística e Parcerias Institucionais do Ministério da Agricultura.

Obrigado pela sua presença.

**A SRª ANDREA CLAUDIA PARRILLA** – Obrigada pelo convite ao Ministério da Agricultura. Eu trabalho no Departamento de Infraestrutura, Logística e Parcerias Institucionais, onde temos uma área de mecanização agrícola, que vem acompanhando e tratando esse tema do emplacamento de implementos agrícolas.



04/05/2015

Eu não trouxe nenhuma apresentação, a minha exposição vai ser bem breve, já que entendo que não existem novos elementos desde a última discussão que ocorreu aqui na Casa. Acho que o Paulo colocou muito bem a questão dos benefícios para o produtor rural, que, na verdade, é o foco do Ministério da Agricultura, ou seja, realmente, desonerar a cadeia, além da burocracia que traz esse licenciamento anual e o emplantamento de implementos agrícolas, que ficam, em média, 98% do tempo da sua vida útil dentro da propriedade rural. Portanto, essa é uma grande justificativa para que esses implementos...

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO. *Fora do microfone.*) – Tem gente que nem sai da propriedade.

**A SRª ANDREA CLAUDIA PARRILLA** – Pois é. Que eles não estejam sujeitos a essa burocracia.

E como o Senador colocou muito bem aqui, há a questão dos custos. Para produtor rural, esses custos realmente oneram, a margem em que eles trabalham é mínima, então, isso, além de gerar burocracia, realmente onera a cadeia rural, principalmente, claro, para pequenos e médios produtores.

Acho que um assunto que também deve ser mais discutido é a questão de como será o registro único. Aí sim, acho que a gente deveria aprofundar mais a questão. E ressalto que a posição do MAPA defendida está mantida, essa foi a proposta do Ministério da Agricultura: realmente, dispensar o emplantamento e o licenciamento anual por causa das justificativas que já foram claramente colocadas aqui. E a gente, o Ministério da Agricultura está à disposição para aprofundar essa discussão. Também estou aqui à disposição para alguma eventual dúvida que possa surgir.

Gostaria de agradecer novamente.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Muito obrigado, Drª Andrea.

Esse registro único não pode ser feito pelos fabricantes, fornecedores e revendedores das máquinas, criando um registro nacional dessa forma? Porque são poucos os fabricantes desses equipamentos. Talvez, não sei se é algo parecido o que se pensa, mas poderíamos pensar algo...

**A SRª ANDREA CLAUDIA PARRILLA** – Eu acho que essa seria uma alternativa interessante. Não sei se há algum representante da Abimaq aqui, eles têm participado dessas discussões.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Nós pedimos também um representante dos Associação dos DETRANs. Conseguimos? Não veio. Na hora de cobrar, ele vai querer vir.

É uma situação bastante interessante essa questão. Como é que vamos fazer com que o agricultor saia de sua propriedade se, como bem disse nosso colega da OCB, o Paulo, não que os equipamentos não tenham procedência, mas, documentalmente, não têm. É uma dificuldade muito grande para fazer algum tipo de registro neste momento.

Antes de ouvir você, Lucimar, eu gostaria de ouvir o representante da Polícia Rodoviária Federal, Pedro de Souza da Silva. Agradeço a presença, Pedro.

É claro que a Polícia Rodoviária Federal tem experiência com relação à fiscalização dessas máquinas e também dificuldade. Imagino que tenha dificuldade, porque não há um registro, não há um documento. Não há muito o que se fazer quando se encontra, à beira de uma BR, uma máquina que está atrapalhando o trânsito. Às vezes, infelizmente, acontece também algum acidente.

Muito obrigado pela sua presença, Pedro.



04/05/2015

Vamos ouvir a experiência de vocês com relação a esses equipamentos agrícolas.

**O SR. PEDRO DE SOUZA DA SILVA** – Boa tarde a todas e a todos, ao Senador Acir Gurgacz e ao Deputado Aleluia, Relator deste projeto.

Realmente, nós temos bastante trabalho para enfrentar. A Polícia Rodoviária Federal trabalha nas estradas e rodovias e enfrenta muito a fiscalização desse tipo de veículo automotor, especialmente nas vias rurais. No Rio Grande do Sul, onde trabalhei por 21 anos, temos uma experiência grande com isso. Quando eu chefei a primeira delegacia, que fica em Guaíba, que dá acesso a Pantano Grande – quem vai para Guaíba, quem conhece o Rio Grande do Sul, sabe bem que ali há muitos plantadores naquela região –, fazíamos muito batedor, e era um acordo que tínhamos. Como eu era o chefe do policiamento, eu fiz um acordo com eles. Quando eles saíam de uma fazenda para outra ou iam atravessar a rodovia – às vezes a mesma fazenda, porque a rodovia cortava a fazenda –, iam colher ou fazer qualquer tipo de coisa no outro lado, chamavam a Polícia Rodoviária Federal para fazer o batedor, para fazer a sinalização, para que não ocorressem acidentes.

Em algumas oportunidades, isso não aconteceu. Tivemos que atender alguns acidentes, e aí começam os problemas. Não conseguimos fazer a fiscalização. Nós retemos as máquinas, e aí não tem para quem entregar porque não há a identificação do proprietário. Entregar para quem? Quem é o proprietário?

Eu até anotei quatro itens. Um deles é a fiscalização prejudicada. Quando não há o registro do veículo, acabamos removendo o veículo para o depósito. Depois, cria-se outra situação para os proprietários: como é que eles vão retirar esses veículos dos depósitos sem a documentação devida? Como é que eles vão identificar o seu veículo? Muitos veículos antigos vêm de avô para filho, para neto, estão na fazenda há muitos e muitos anos. Às vezes, não se comprova a propriedade e acaba criando um problema para o proprietário do veículo.

Outra situação é quanto à cobrança dos autos de infração. Se há o cometimento de uma infração de trânsito, não há um mecanismo, hoje, possível para que possamos cobrar a infração cometida. Não há como cobrar o pagamento da penalidade de multa, especialmente.

Há uma questão, na medida em que estamos tratando agora, quanto ao seguro obrigatório. Hoje, nós temos o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre, que é a Lei 6.194, de 1974. Ela garante recurso a todas as pessoas que transitam na via, que se envolvem em acidentes, ficam feridos ou têm consequências mais graves.

Como nós iríamos tratar desse assunto dentro de uma legislação onde não há o licenciamento anual, cobrado hoje do veículo comum automotor de passageiro o pagamento desse seguro, o DPVAT?

É um ponto que eu gostaria de deixar para a gente discutir mais tarde, mas acho que isso é interessantíssimo. Até trouxe uma estatística do ano passado. São poucos acidentes, mas a gente teve 221 acidentes em todo o Brasil com 28 feridos e 9 mortos. Mas a gente teve 28 feridos e 9 mortos. Se eles não pagaram o DPVAT, eles não foram agraciados com esse custo. Então tiveram que pagar o hospital, medicamentos e outras coisas se não pagaram o seguro DPVAT. É um ponto de que eu acho que a gente tem que tratar.

E os veículos fabricados até 31/12/2015? Como seriam as regras para esses veículos? A MP está tratando a partir de 1º de janeiro de 2016. Os veículos até



04/05/2015

31/12/2015 vão ter que obedecer às regras atuais? Se tiverem que obedecer às regras atuais, nós teremos duas formas de agir para veículos da mesma espécie e da mesma categoria. Teríamos que ver como faríamos os registros dos veículos anteriores, um formato para fazer o registro disso.

Como disse o nosso antecessor sobre furto e roubo de veículos, muitas vezes a gente fiscaliza veículos até transportados em caminhões, e não consegue identificar se é o proprietário que está transportando ou não, por falta de documentação ou por falta de alguma coisa que comprove que aquele bem é de quem está transportando-o. Isso tem causado também, em algumas regiões, um descontentamento, porque eles criticam algumas ações de fiscalização em que passa, e a gente não consegue detectar. Mas não consegue também em função da falta de registro. Os veículos não existem no mundo legal da fiscalização. Você não consegue consultá-los na base de dados, porque eles não existem. E qualquer tipo de documento que é apresentado hoje como herança, como herdeiros e tal, a gente fica meio de mãos amarradas na fiscalização.

Então, são alguns pontos que temos que enfrentar para que possamos fazer uma fiscalização mais eficiente, mais eficaz, atendendo a todos que têm esses maquinários e que realmente precisam da nossa proteção, principalmente em função do furto, do roubo e para evitar os acidentes de trânsito.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Agradeço a sua participação.

De fato, para uma fiscalização...

Pois não, Deputado Aleluia.

**O SR. JOSÉ CARLOS ALELUIA** (DEM - BA) – Todos os participantes vão ficar até o fim?

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Vão.

**O SR. JOSÉ CARLOS ALELUIA** (DEM - BA) – Então não precisamos antecipar perguntas.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Muito bem. Passamos a palavra então ao Dr. Anaximandro Doudement Almeida, Coordenador de Assuntos Estratégicos da CNA.

É um tema que a gente precisa debater realmente com muito cuidado para convencer o nosso Relator daquilo que é importante. E o Pedro nos coloca algumas coisas que realmente justificam algum registro, porque fica difícil fiscalizar e identificar roubos, traslados, enfim, qualquer tipo de acompanhamento legal com equipamento se não se tem nenhum papel de mercearia dizendo quem é o proprietário. Mas eu agradeço a sua presença conosco.

**O SR. ANAXIMANDRO DOUEMENT ALMEIDA** – Senador Acir Gurgacz e Deputado Aleluia, gostaria de inicialmente parabenizar pela iniciativa desse ciclo de palestras e debates, em especial com relação a esta MP nº 636, de 2015.

Agradeço o convite feito à CNA.

Gostaria de dizer que, como já foi dito anteriormente, nós temos mais de seis anos de discussão da matéria.

Mais recentemente, esses debates foram intensificados a partir da Resolução nº 429, de 2012, que já nos dá uma pista de como seria e agora como será a questão do registro e demais atividades em função da MP.

Então, num primeiro momento, o objeto desta resolução visava a atender ao que estava na norma anterior, ou seja, antes da vigência da MP. Tinha-se o registro, ter-se-ia



04/05/2015

que fazer no Renavam (Registro Nacional de Veículos Automotores). Já foi dito aqui que seria a partir de 13 de janeiro de 2013. A identificação seria feita por esse número PIN, um número sequencial que se coloca no chassi. O pessoal da indústria sabe bem como se opera essa questão. A gravação também de etiqueta ou plaqueta naqueles pontos, no conjunto do motor de transmissão ou em outro local a ser informado pelo fabricante, montador ou importador.

Pois bem, para aqueles veículos aos quais era facultado transitar na via pública, você teria a ideia de ele portar um certificado de registro e licenciamento dos veículos e o uso obrigatório de uma placa. Esse era o escopo inicial dessa resolução.

Seguinte.

Bom, antes de avançar e aprofundar sobre o objeto propriamente da MP, é bom destacar o que já foi dito aqui, das preocupações dos nossos colegas que expuseram anteriormente, em especial aqui pelo Pedro, em relação ao trânsito e tal.

Então, nada vai ser dispensado. Ou seja, a ausência que a MP está colocando do licenciamento e do emplacamento não vai dispensar os cuidados no trânsito, seja em estradas vicinais, estaduais, asfaltadas ou federais com relação à condução.

O parágrafo único, dado já no Código de Trânsito, determina que poderão também, no caso de tratores, circular, habilitar com a categoria B.

Seguinte.

Para as colheitadeiras, você imagina um equipamento que ocupa um espaço de não só uma faixa, mas uma faixa e meia em alguns casos, até mais. Então, as colheitadeiras não podem circular no trânsito, embora tenham motor próprio. Elas devem obedecer ao que está na Resolução nº 210, de 2006, que determina o embarque desse equipamento em caminhões devidamente apropriados para que você não tenha nenhum dano e evite acidentes, etc. Então, é o embarque adequado, há essas regras bem estabelecidas já. Portanto, vamos separar primeiro a questão do trânsito, da condução, da questão de uma eventual necessidade de emplacamento ou não.

Seguinte.

E aí, um detalhamento das dimensões em que você exige esse tipo de trato diferenciado para colocar: altura máxima, largura, comprimento, etc. Não vou detalhar, mas esse é o escopo geral dessa Resolução nº 210, de 2006.

Seguinte.

Já foi dito aqui pelo Pedro. Na hora da travessia, até mesmo dentro da propriedade, de um ponto da propriedade para outro, para o vizinho, etc., você tem que contar com o que se chamou aqui de batedor. Esses cuidados vão continuar existindo, mesmo não havendo o emplacamento, mesmo não havendo o licenciamento. Isso é essencial para a condução e o tráfego desses maquinários, especialmente os agrícolas.

Continue.

Então, para garantir a segurança, há cuidados gerais: a velocidade, a necessidade de iluminação, destaque do equipamento, horários, ao amanhecer até o entardecer. São regras que mundialmente se estabelecem, com algumas diferenças. Ora há um ponto mais forte ou outro, algum detalhe, mas sempre com esses tipos de alerta, a necessidade de um carro de apoio, como já foi dito, assim por diante.

Então, não vamos desconsiderar os cuidados. Alertamos também aos produtores e demais condutores que esses veículos podem sim ser objeto de alguma... Caso cometam alguma infração de trânsito, alguma agressão a alguma norma do Código de Trânsito,



04/05/2015

serão multados, sim. Esse é um princípio da razoabilidade decorrente daqueles que, eventualmente, não tenham cuidado com os maquinários.

Seguinte.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO. *Fora do microfone.*) – Hoje não são multados.

**O SR. ANAXIMANDRO DOUEMENT ALMEIDA** – É difícil, é mais difícil, como foi posto aqui.

O outro ponto crucial. Fizemos algumas simulações, ainda em 2013, de quanto seria o custo de um emplacamento. Aí está o detalhamento, o seguro DPVAT, o primeiro emplacamento, guia de Detran, lacre, despachante, valor da placa propriamente dito, e chegamos a esse valor aproximado de R\$360,00 a R\$520,00. Isso em 2013. Então, um pouco mais, um pouco menos, mas dentro desse valor aproximado. E um acréscimo eventual, com apoio de concessionárias, ou seja, em lugar do próprio produtor fazendo esse trabalho, a concessionária teria um incremento de 30%, o que daria de R\$500,00 a R\$1 mil, por equipamento, para fazer esse emplacamento.

Próximo.

Passos do emplacamento: preencher as guias, documentos necessários, identificação do proprietário, uma nota fiscal do produtor, decalque legível no chassi, daqueles números que já comentei, o pagamento propriamente dito, demais taxas e lacre. Então, seria esse o passo a passo dessa operação do emplacamento.

Seguinte.

É uma estimativa. Em 2013, nesse curto período de janeiro a abril, foram vendidos 26 mil máquinas agrícolas, dessas, 20.536 tratores. Multiplicamos esse montante por aquela planilha anterior, por aquele valor unitário, e teríamos um valor estimando em torno de R\$9 milhões, que seriam gastos, se, naquele período, todos esses tratores fossem emplacados. Então, realmente é significativo e impactante para o setor ter, para esse conjunto de máquinas, uma eventual obrigação do emplacamento.

Próximo.

Outra preocupação, em relação ao IPVA. O Paulo César, da OCB, já comentou anteriormente, que teríamos um custo adicional com máquinas que vão de R\$400 mil a R\$1 milhão. Se colocarmos a alíquota do IPVA, que é 3%, vamos ter de R\$18 mil a R\$30 mil, por um trator, por uma máquina que tivesse que pagar o IPVA, neste ano, por exemplo. Então, para o IPVA, antes mesmo da MP, já existem alguns Estados que dispensam integralmente a cobrança, como, por exemplo, o Rio Grande do Sul e o Paraná.

É outra preocupação forte, além do emplacamento e do licenciamento, a questão de eventual cobrança, por quê? É mais um ônus para a cadeia produtiva, e não preciso destacar a importância, a contribuição do agronegócio como um todo para a balança comercial do Brasil. O menor ônus ou o menor custo dos produtos alimentícios também repercute na questão da segurança alimentar.

Próximo.

Entrando mais no objeto propriamente dito deste debate, que é a MP.

Antes de propriamente falar das alterações da MP, vamos voltar um pouco e ver que o art. 120 obriga todos, eu digo e repito, todos os veículos a fazerem o registro, com exceção de veículos bélicos. Eventuais dispensas para a máquina agrícola não foram originalmente propostas na MP. Para que isso ocorra, teria equiparar as máquinas agrícolas aos veículos bélicos. Seria possível? Seria, mas também, como já dito



anteriormente, se pensarmos mais na questão da segurança, do furto, do roubo, o registro já se justificaria, por si só, para as máquinas agrícolas também.

A questão do registro único aparece no art. 120, que, por ora, não está sendo objeto de alteração na MP. Já detalhando um pouco mais de como seria, digamos, esse registro, como ele seria operacionalizado – não quero aqui avançar muito, mas a própria Resolução nº 429 deixa alguns indícios, algumas dicas, e a própria lei – seria isto: pelo art.121, se eu tenho um registro, naturalmente, eu vou ter um Certificado de Registro do Veículo, o chamado CRV.

Então, de acordo com os modelos e especificações do Contran, afinal é o próprio Contran quem regulamenta os dispositivos da lei, a atribuição está prevista em lei, que é o Contran que vai regulamentar.

E, no art. 122, realmente há outra pista, que seria a partir do documento principal, que seria a nota fiscal fornecida pelo fabricante ou revendedor; ela seria o documento hábil para que você fizesse o registro.

Então, não seria você se deslocar, como disse o Paulo César, com o maquinário até o Detran local, mas, sim, levar a sua nota fiscal ou mesmo, talvez o próprio fabricante, levar aquela comunicação de venda, que seria o documento hábil principal a nota fiscal. Cabe lembrar aqui que, por exemplo, os tratores poderiam circular com nota fiscal? Eventualmente poderiam, mas com o tempo isso se deteriora, então, não seria razoável a questão do uso da nota fiscal exclusivamente.

Próximo.

Voltando um pouquinho em relação à identificação do veículo, antes do 115, que é o objeto maior da MP, nós temos aí que o *caput* do 114, que diz o seguinte: "Será identificado, obrigatoriamente, com caracteres gravados no chassi ou monobloco, reproduzido em outras partes, conforme dispuser o Contran." Isso é aquilo que eu chamei a atenção: O PIN, aquelas etiquetas, etc. Então, a questão da identificação em si não seria problema, pelo menos a gente acredita que, por hora, não seria o problema, mesmo porque o Contran já tem essa expertise na regulamentação desse procedimento.

Próximo.

Aqui é a MP. O texto como era antes, seria identificado por meio de placas dianteira e traseira, sendo essas lacradas em sua estrutura, obedecidas as especificações e modelos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran). A redação anterior, desde que, então, existia sempre a distinção entre o que circulava, era facultado circular em vias públicas, e não circulava. E aqui eu começo a detalhar o seguinte, que eu acho que o mais importante dessa MP, o que ela tem foi o seguinte: ela começou a distinguir os veículos para uso agrícola dos demais veículos rodoviários e demais usos. Ela começou a acatar uma ideia e um conceito mundial que, na regulamentação americana, da França, da Espanha, da Argentina, tem um tratamento diferenciado para as máquinas de uso agrícola.

Então, isso aí acho que é o principal, daí aquela ideia do cadastro único, ou melhor dizendo, do registro único, com cadastro específico, e tem que ter, realmente, um tratamento diferenciado para a questão agrícola, como já foi dito, primeiro por sua natureza: 90% ou mais chegam na propriedade e não saem dessa propriedade, a não ser como sucata. Outros tantos, esporadicamente, sim, circulam em vias públicas, como já foi dito, em boa parte, ora para um ponto a outro na propriedade, para propriedade de um vizinho ou, e muito excepcionalmente, para buscar insumos agrícolas numa revenda na periferia das cidades, pequenas, em sua grande maioria.



Então, é essa ideia que justifica a ideia de um cadastro específico, de um registro único para as máquinas. Então, essa, eu acho, que é a primeira grande contribuição da MP, separar das demais maquinarias.

Seguinte.

Então, veio a redação, alguns dizem que o §4º obrigaria aquela máquina que circula em via pública, de qualquer natureza, o que incluiria também os tratores agrícolas. Esse não é o nosso entendimento, nosso entendimento é o que está no §4º-A, que, mesmo transitando em via pública, não precisa de placa, não precisa de licenciamento.

Isso acho que está bem claro no §4º-A: os tratores e demais veículos automotores destinados a puxar e arrastar máquina agrícola ou executar esses trabalhos são sujeitos a registro único de cadastro específico – como já comentei –, na repartição competente, dispensado o licenciamento, o emplacamento. Então, a redação é muito clara, todas as máquinas agrícolas, não apenas aquelas que não atinjam, eventualmente, transitam em via pública, vão ter que emplacar? Não.

O nosso entendimento, a nossa interpretação é que não, é que realmente atinja a todos, mesmo esses que circulam estarão também dispensados do licenciamento, do emplacamento.

Próximo.

Saiu uma resolução, eu não pude checar a validade dela, se ela está em vigor, mas basicamente é placa para todos os veículos, é do Mercosul, que excetua as máquinas agrícolas.

Então, eu trouxe, aí só como lembrete esse regulamento técnico. Então, não é só aqui no Brasil que vai estar se dispensando.

Próximo.

Aqui uma imagem, só para a gente fixar, de como é lá na Europa. Isso aí foi um fato, está aí a fonte, para quem quiser conferir. A torcida de um time, do Guingamp, invadiu Paris, no bom sentido, para assistir seu time conquistar uma Copa. A torcida do time de futebol chegou lá de trator. E aí eu não consegui visualizar nenhuma placa.

O próximo.

O mesmo evento. Aí alguns tratores andando, e eu também não consegui visualizar... Então, realmente não vi o emplacamento na França.

Próximo.

Essa é outra imagem dos tratores nas ruas da Alemanha. Aí, sim, eu vi um trator, aquele que está à direita, o terceiro, tem uma espécie de placa. Mas lá, ao que me parece, até onde eu pude checar, não é obrigatório, é facultativo, para efeito de seguro, do patrimônio propriamente dito. Claro, faço também a ressalva que aqueles tratores em Paris, bem como esses, naturalmente, tiveram apoio da polícia local em sua condução, não saíram sozinhos, portanto, tiveram todo o cuidado. Mas não nos parece haver como um todo, como regra geral, obrigatoriedade no emplacamento.

Seguinte.

Então, para concluir, quero deixar bem claro que, mesmo transitando em via pública, os tratores não tem a mesma destinação dos demais veículos, não são veículos rodoviários e, sim, de uso agrícola. Eventualmente, esporadicamente, há o trânsito dessas máquinas nas vias públicas. Por isso nós entendemos que não se pode aplicar a mesma norma para os equipamentos agrícolas que se aplica aos demais veículos.

Nesse caso, não sealaria em Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito (CAT) ou licenciamento e registro de veículos e, sim, apenas no que está previsto na MP:



04/05/2015

um sistema de registro único, um cadastro específico para todas as máquinas agrícolas; todas, indistintamente, sem licenciamento, com dispensa de emplacamento. Portanto, será emitido, sim, um Certificado de Cadastro de Veículos, de forma a certificar o veículo, a fim de evitar furtos, roubos ou, em uma eventual apreensão, o proprietário poder regularizar e resgatar sua máquina, enfim, uma forma de saber quem realmente é o proprietário. Essa é a justificativa. Essa identificação do PIN, da placa de etiqueta já seria o suficiente para identificar esse maquinário, juntamente com o certificado.

Relembrando, o número de máquinas agrícolas é bem menor, significativamente menor do que o dos demais veículos – carros, motos, ônibus, etc. –, a circulação em via pública é esporádica e sua finalidade é trafegar, prioritariamente, nas propriedades ou proximidades.

Então, é dentro desse contexto todo que nós acreditamos que a MP é um avanço para o setor. Primeiro, por este ponto, porque distingue das demais máquinas e, segundo, porque reduz significativamente custos, como emplacamento, licenciamento e, até mesmo, cobrança do IPVA.

Então, por hora, são esses comentários que eu tinha que colocar.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Muito obrigado, Almeida, que está representando aqui a CNA.

Comunico aos ouvintes da Rádio Senado e dos telespectadores da TV Senado que poderão participar deste debate, fazendo perguntas ou sugestões através dos seguintes contatos: na internet: [www.senado.gov.br/alosenado](http://www.senado.gov.br/alosenado) ou pelo Twitter@AloSenado e também pelo telefone 0800-612211 – a ligação é gratuita – e pelo portal [bit.ly/audienciainterativa](http://bit.ly/audienciainterativa) (tudo junto). Podem participar do nosso debate.

Eu passo a palavra agora ao Antonyony Silva, que é Coordenador-Geral Substituto de Informação e Estatística do Denatran.

Muito obrigado pela sua presença.

**O SR. ANTONIONY LOPES ALVES DA SILVA** – Muito obrigado, Senador Acir Gurgacz. Boa tarde a todos.

Bem, o foco das minhas palavras será a questão do cadastro único desses veículos.

Hoje o sistema Renavan, da forma como está hoje, não prevê o não emplacamento ou não licenciamento do veículo. Isso é algo que fecha o ciclo de registro e cadastramento do veículo.

Com as alterações propostas, obviamente, precisaremos fazer algumas alterações, algumas até já foram providenciadas, com base na Resolução nº 429, que já aplica um pouco do que nós estamos debatendo aqui. Então, algumas alterações o sistema já recebeu.

Quanto ao não licenciamento, ao não emplacamento, quanto à questão do sistema, o Denatran não vê nenhum problema sério nessa questão. Para o Denatran, seria algo como o fabricante enviar ao sistema Renavam os dados básicos do veículo, todos os dados característicos do veículo, a partir daí o proprietário munido da nota fiscal do veículo se apresentaria ao Detran e esse emitiria o certificado de registro do veículo, documento esse que não há necessidade de emissão anual. Emitiu uma vez ao proprietário, só vai existir a necessidade de uma nova emissão em caso de mudança de Município, alteração considerável da característica do veículo e troca de propriedade. Com isso, acredito que já reduziríamos bastante o problema da questão das taxas que é empregada hoje sobre os proprietários desses veículos.



04/05/2015

Um ponto a ser levado em consideração, quanto à questão da segurança do proprietário em si: havendo esse registro, tendo somente esse registro, a Polícia Rodoviária Federal – que aqui está presente e já colocou sua parte sobre essa questão – poderia realizar a sua fiscalização de forma mais incisiva e o proprietário, quanto à questão da alienação do bem, situação que existe, e quanto ao seguro, que este seja feito baseado no que está registrado no sistema Renavam.

Hoje todo procedimento de gravame e procedimento de seguro veicular são feitos com base nos dados existentes no sistema Renavam. Então, continuando o registro, esse serviço pode continuar sendo executado da forma que é feito hoje.

Um ponto também a ser levado em consideração é a questão da taxa que seria aplicada, seria somente da emissão do documento, de um documento e não mais a de emplacamento, ponto que ainda deve ser verificado. Acredito que o colega da PRF deve acrescentar alguma coisa quanto à questão da visualização do veículo.

Consideravelmente são veículos de circulação na velocidade baixa, porém, em algumas situações, acredito que não vai haver a possibilidade da parada do veículo para que seja feito um auto de infração em cima do condutor. Essa é uma questão que ainda temos que ver, porque a placa hoje identifica o veículo e não há necessidade da parada do mesmo para que seja feito um auto de infração. Quanto a isso cabe ainda uma discussão.

Mas quanto à questão do sistema, o Denatran não vê empecilhos na proposta apresentada. Claro, alguns pontos devem ser discutidos ainda, cabe ainda uma discussão técnica sobre o modelo desses veículos, a característica desses veículos, mas, quanto ao sistema Renavam, somente o registro é viável.

São essas as minhas considerações sobre o sistema.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Muito obrigado, Dr. Antoniony.

Passo a palavra agora ao Lucimar, grande parceiro nosso aqui da Comissão de Agricultura. Prazer tê-lo de volta em nosso debate. Seja bem-vindo.

**O SR. LUCIMAR PARISOTTO CARNIZELLA** – Boa tarde, Senador, tudo bem?

A gente agradece o convite em nome do Ministro Patrus...

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – O Antoniony já quer cobrar uma taxa aqui dos tratores.

**O SR. LUCIMAR PARISOTTO CARNIZELLA** – É, mais vamos tentar evitar, não é Senador? (*Risos.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – O que você acha disso, Lucimar?

**O SR. LUCIMAR PARISOTTO CARNIZELLA** – Bom, Senador, inicialmente, boa tarde a todos, boa tarde Senador, boa tarde Deputado, o Ministério MDA é completamente a favor dessa MP, porque não vem onerar, principalmente, o agricultor familiar, que é nosso público, o Senador muito batalha por isso, não é Senador? Aquela grande feira lá em Ji-Paraná também, a gente sempre está presente.

(*Intervenção fora do microfone.*)

**O SR. LUCIMAR PARISOTTO CARNIZELLA** – Este ano está um pouco difícil, mas a gente pretende apoiar sempre.

Quero dizer o seguinte: o Ministério é totalmente a favor dessa nova MP. A gente acha que, do jeito que está, ela vem beneficiar todos os agricultores.



04/05/2015

Havia aquela dúvida: se precisava ou não de emplacamento se saísse da propriedade. A gente também acha que a redação... que não precisa, mas do registro a gente é a favor, até por várias situações: um acidente, um roubo. Rouba-se uma máquina ali, uma colheitadeira de um R\$1 milhão de um agricultor...

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Mas quem faria esse registro?

**O SR. LUCIMAR PARISOTTO CARNIZELLA** – Bom, a gente entende que...

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Só para ter uma noção. Qual a ideia de vocês?

**O SR. LUCIMAR PARISOTTO CARNIZELLA** – O pessoal do Denatran falou, mas esse registro tem que ser um registro simples, nacional, mas unificado. Porém, a gente sabe também que cada Detran tem a sua legislação própria, não é?

Então, a respeito de pagamentos, eu participei de audiência pública na Câmara, foi comentado, acho que pelo Deputado Elvino Bohn Gass, que cada Estado poderia cobrar um valor diferente de taxa do registro, porque os DETRANs têm legislação própria. Mas ele até falou que, quem sabe, em nível de Congresso Nacional, todas as Bancadas se reunissem e falassem com os seus Governadores para isentar essa taxa, por exemplo. O Governador poderia isentar o custo desse registro...

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Mas se é um registro único, nacional, não cabe aos DETRANs. Nós teríamos que deixar isso separado...

**O SR. LUCIMAR PARISOTTO CARNIZELLA** – Segundo o representante do Detran falou lá na audiência da Câmara, cada Detran tem uma legislação própria quanto a isso, não é?

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – O.k., mas quando nós estamos colocando o registro único, nós não estamos remetendo aos DETRANs, nós estamos eliminando...

**O SR. LUCIMAR PARISOTTO CARNIZELLA** – Mas quem faria o registro único? É o Detran no Estado, não é?

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Exatamente, nós teríamos que criar um registro único nacional. Talvez através dos fabricantes, porque se nós remetermos aos DETRANs, seguramente, se não hoje, em algum momento, nós teremos alguma taxa para o agricultor pagar.

**O SR. LUCIMAR PARISOTTO CARNIZELLA** – É, a gente teria que evitar essa taxa. Eu acho que deveria ser chamada, numa próxima conversa, numa próxima audiência pública, sei lá, a Anfavea, a Abimaq, o Simers, que são as entidades representantes dos fabricantes desses equipamentos, não é? Eu acho que uma conversa com eles poderia ajudar a elucidar isso.

Eu acho que uma simples etiqueta, um PIN gravado com uma numeração sequencial acabaria com esse problema. A partir de janeiro, esse número poderia ser usado para esse registro. Então, se precisarem, o MDA é muito parceiro dessas entidades, da Anfavea, da Abimaq, do Simers, porque, como o senhor sabe, Senador, o Mais Alimentos já vendeu 80 mil tratores para os agricultores familiares nesses últimos anos. Então, é uma das políticas que têm levado a mecanização ao pequeno agricultor, fazendo, com isso, que o filho fique no campo e evite o êxodo rural.

Então, o MDA é a favor dessa medida provisória. A gente sabe também que a Contag, que representa os produtores, é a favor, a Fetraf é a favor, eles estiveram na



04/05/2015

audiência pública da Câmara, eles concordam com essa redação. Eu acho que é alguma coisa na regulamentação desse registro. Acho que tudo pega agora para regulamentar esse registro: paga, não paga, é nacional, os DETRANs vão ter interferência quanto a isso?

O MDA defende que não tivesse custo para o agricultor, mas daí vai da regulamentação da medida provisória, não é?

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Ou que se consiga, e aí é um desafio do nosso Deputado Relator, colocar um texto de forma que seja, de qualquer forma, proibida a cobrança de qualquer tipo de taxa. Agora, teríamos que tirar os DETRANs de qualquer tipo de envolvimento.

**O SR. LUCIMAR PARISOTTO CARNIZELLA** – Quem sabe na hora da venda, a própria concessionária, uma parceria com o Denatran. Se tivesse alguma coisa nesse sentido.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Bom, para isso, o Dr. Antonyony gostaria de usar a palavra, novamente, para dar a sua opinião. Então, vamos ouvir e agradecer, Lucimar, vamos continuar o nosso debate, evidente.

**O SR. LUCIMAR PARISOTTO CARNIZELLA** – Obrigado, Senador.

**O SR. ANTONIONY LOPES ALVES DA SILVA** – Bem, só para deixar um pouco mais claro, a questão de como é feito o registro hoje.

Hoje, o registro parte do Estado apesar de nós estarmos fazendo um registro único, um registro em nível nacional. Hoje o Renavam é composto de duas bases: a base estadual, essa que recebe os dados detalhados de propriedade do veículo, bem como os dados de possíveis impostos, que são colocados em cima do veículo, informações de infrações, isso tudo parte da base estadual, onde o Estado controla o registro desses veículos. A base nacional é a base de entrada de cadastramento desse veículo. Ela não tem um detalhamento necessário para, sozinha, gerenciar o registro desses veículos, mesmo porque o Denatran não tem meios para realizar o registro do veículo. Não há meios para o Denatran fazer esse procedimento.

Então, hoje, como está na lei e segundo o procedimento que nós seguimos, parte do Estado o envio dessas informações mais detalhadas sobre o veículo e, como o colega aqui presente da PRF colocou, todas as informações de autuações sobre o veículo e dados de gravames, bem como dados de restrições judiciais partem do Estado. É uma informação que vai direto à base dos DETRANs.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Muito bem, Dr. Antonyony, mas se nós criarmos um departamento no Denatran apenas para cuidar das máquinas agrícolas, não envolvendo os DETRANs e, sim, diretamente os fabricantes com o Denatran, isso não seria possível? Talvez não seja uma maneira de nós garantirmos, porque nós estamos criando uma nova sistemática... Nós não podemos criar um departamento dentro do Denatran para cuidar apenas dos equipamentos agrícolas que seja fabricante, revendedor, Denatran, evitemos o repasse para os Estados, a fim de que a gente dê uma garantia? Porque eu entendo que nós só vamos ter a garantia de que não vai ser cobrado nada ao Detran, se não passarmos pelo Detran. Hoje pode não cobrar, mas daqui a dois ou três anos pode ser que aconteça.

Então, agora, ouvindo todos os senhores e as senhoras, eu passo a palavra ao nosso Relator que, com certeza, vai questioná-los posteriormente.

Obrigado.



**O SR. JOSÉ CARLOS ALELUIA** (DEM - BA) – Presidente, eu quero parabenizar V. Ex<sup>a</sup> pela organização e pela diversidade das pessoas que falaram.

Eu tenho o privilégio de não ter participado da construção dessa ponte. Ao ouvir alguns depoimentos aqui, eu me recordei de um filme de David Lean, A Ponte do Rio Kwai.

Alguns, inclusive, o representante da Confederação Nacional de Agricultura, trabalharam tanto na construção dessa peça que passaram a ser defensores. Ele chegou a encerrar a fala dele dizendo que havia redução de custo. Não dá para reduzir, porque não tem. Se o custo é zero, qualquer custo é a mais, tanto que eu saio daqui...

Vou fazer algumas perguntas. Primeiramente ao representante do Governo, particularmente, do Ministério da Agricultura. Qual é a motivação? A motivação dessa medida provisória é arrecadatória? Para os Estados e a União arrecadarem mais? Ela é, sob o ponto de vista da segurança das vias, como bem falou o representante da Polícia Rodoviária, para proteger as seguradoras e permitir que elas avancem nesse mercado? Ou ela é para facilitar o trânsito?

Para poder analisar, eu preciso entender qual é a motivação? Porque as coisas estão se passando, os agricultores não vieram aqui pedir isso. Se os agricultores estivessem aqui na porta pedindo isso, eu diria que a motivação é dos agricultores. Mas a motivação é do Governo, não é dos agricultores. Portanto, eu faço essa pergunta à representante do Ministério da Agricultura, à Dr<sup>a</sup> Andrea, que fez uma boa exposição, que mostra uma visão muito boa da questão do custo.

E quero antecipar a minha visão. Eu concordo inteiramente com o Presidente. Conheço os DETRANs muito bem. Os DETRANs são verdadeiros ursos de boca aberta, esperando que os donos de veículo passem, como se fossem ursos estabelecidos numa corredeira, durante a piracema, com a boca aberta.

Um exemplo do que está acontecendo agora é que os DETRANs inventaram uma. Você tem a vistoria e tem a inspeção veicular. A inspeção veicular não vingou no Brasil há vários anos. Não vamos discutir isso aqui, porque isso se perde numa discussão que ninguém anda. Agora os DETRANs resolveram criar a vistoria anual. Ora, a vistoria, no Código de Trânsito, é muito clara. Ela só existe quando o carro é novo, para comprovar a identidade do carro, ou quando o carro muda de dono. Mas hoje, em vários Estados, inclusive é objeto de várias ADIs, os DETRANs criaram – e o senhor sabe disso, como representante do Denatran –, por moto própria, por resolução própria, e estão condicionando ao emplacamento do carro. O meu carro, eu recebi, a quinze dias atrás, uma carta dizendo que eu tenho que fazer inspeção, fazer vistoria do meu carro, carro esse que não vou vender nem comprei agora.

Portanto, realmente, se nós deixarmos passar no Detran, as palavras mais usadas vão ser taxa e IPVA. O IPVA vai aparecer, claro, não há acordo. Eu estou vendo, Dr. Lucimar, que a sua ideia é muito nobre, mas não vai haver acordo, os Estados estão quebrados. E vão criar logo o IPVA. Eles criaram sobre avião, vão criar IPVA, aqueles de R\$18.000,00, vão aparecer e vão cobrar. E os pobres agricultores vão pagar. Então, a minha pergunta é: como nós podemos fazer para não passar nos Estados? Se passar nos Estados, os Estados vão cobrar, e vão cobrar pesado, porque é isso o que eles estão fazendo com todo mundo.

Dr. Anaximandro, eu gostaria de ouvir do senhor, como representante da CNA, como é que acha que vai reduzir custos? Se pode aparecer o IPVA, e eu não tenho como assegurar aqui que não há o IPVA, eu não tenho como assegurar nessa medida



provisória que não há IPVA, porque essa medida provisória não é uma lei complementar, eu não tenho como assegurar. Pode até existir o IPVA, mas o agricultor não paga, não paga porque não tem registro. Esse é o mundo real. Ele tem que pagar o IPVA, mas não paga, está na fazenda dele, ninguém vai lá, e você agora vai obrigá-lo a pagar. Agora vai obrigá-lo a pagar, vai obrigá-lo também a pagar multas, porque hoje também não paga.

Assim, eu quero saber como é que isso é bom para o agricultor? Pode ser bom... Evidentemente que a CNA tem um papel importantíssimo em defesa da agricultura, então você cria vistoria, IPVA, e, daqui a pouco, se for aprovada a questão da inspeção veicular, inspeção veicular. Você vai exigir seguro obrigatório, DPVAT. Eu não tenho como dizer que não vai haver, não está aqui estabelecido nesta medida provisória que não vai haver isso.

Eu queria voltar a dizer que o representante da Polícia Rodoviária foi muito seguro, o Pedro, porque falou dos problemas. Você desceu ao mundo real, trouxe aqui números de acidentes, que existem – não vão ser evitados com isso, mas vão ser reduzidos. Agora, se nós fizermos algo para proteger o agricultor, a primeira coisa que nós tínhamos que fazer seria permitir que ele registrasse o usado. Porque durante muitos anos a maioria vai ser usada. E como é que eu registro o usado? Através de uma declaração. Eu declaro que o trator é meu e registro como meu. Se alguém divergir, vai ao Judiciário e tira o meu registro. Mas eu não posso é admitir que todos os tratores que estão nas mãos dos proprietários são roubados. Pelo contrário, 99,9% são do proprietário. Portanto, faça-se o registro. Isso é bom. Se é bom para o agricultor, o agricultor tem que ter o direito de registrar o usado.

Então, eu estou levantando essas questões, mas eu queria, Sr. Presidente, concordar e iniciar pelo Drª Andrea.

**A SRª ANDREA CLAUDIA PARRILLA** – Bom, o Deputado aqui foi bem incisivo na pergunta dele sobre qual a motivação. Eu acho que o Ministério da Agricultura está aqui para defender a agropecuária brasileira. E quem está por trás da agropecuária brasileira? São os produtores rurais. Então a grande motivação são, sim, os produtores rurais, é desonerar os produtores rurais. Por que o que vem acontecendo? A produção agropecuária brasileira está nitidamente tendo um grande crescimento, mas, cada vez mais, a margem do produtor está menor. Então, isso não pode continuar acontecendo. Esses pontos fazem, sim, diferença para o produtor rural. Portanto, a grande motivação do Ministério da Agricultura é, sim, o produtor rural, é desonerar a questão desses custos...

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Mas é não cobrar a taxa? É cobrar a taxa? Qual a opinião do MAPA?

**A SRª ANDREA CLAUDIA PARRILLA** – Não cobrar, é isentar mesmo.

Agora, como a gente vai conseguir definir, como será feito isso é uma discussão que, inclusive, eu sugeri aqui que a gente poderia, sim, trazer a Abimaq, a Simers e a Anfavea para tentar discutir como a gente poderia colocar isso na prática. Agora, eu não sei se é possível o Denatran não estar envolvido nisso. Realmente, é uma questão mais delicada.

Tenho experiência, estamos discutindo isso há uns quatro anos, sobre registro de motoristas, no Ministério da Agricultura, de transportadoras de animais vivos. A gente não consegue avançar, porque a ideia era que o registro fosse feito pelo Ministério da Agricultura, mas, base de dados, aí vai para a terceirização, quem vai custear isso... Seria uma grande saída se a gente pudesse fazer isso por meio do Ministério da Agricultura,



04/05/2015

mas aí entra custo, como seria essa base de dados – o Ministério da Agricultura não tem como suportar uma base de dados dessa. Então, alguns pontos a gente tem que discutir um pouco mais, mas a defesa do Ministério da Agricultura é que seja realmente isento de taxas.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Vamos ouvir o Almeida, da CNA.

**O SR. ANAXIMANDRO DOUEMENT ALMEIDA** – Senador, talvez, de certa forma, o senhor tenha razão. Realmente, não existe hoje redução de custos. Deputado Aleluia, eu lhe dou razão com relação a que hoje não existe realmente redução de custos. Todavia, vamos imaginar um cenário sem a MP. Nós estávamos na iminência, com a Resolução nº 429, editada em 2013 – ela foi prorrogada, o número que a substituiu me fugiu –, de ter a cobrança, para aqueles veículos que circulassem em vias públicas, do emplacamento, licenciamento e demais custos.

Nesse cenário a que me referi, com a chegada da MP, você tem a redução, a dispensa do licenciamento e do emplacamento. Tem que ficar bem claro isso. O que me referi é que, no cenário sem a MP, você teria o custo, sim, que ainda não foi efetivado, mas estava na iminência de ser cobrado. Agora, com a MP, você tem essa dispensa. Usei o termo redução, mas seria dentro desse contexto, não no contexto isolado.

Em relação à motivação dos produtores, temos recebido ligações na CNA, na Confederação, na Contag, na OCB e demais instituições, da preocupação com o licenciamento, com a cobrança do emplacamento, e isso ser um custo para o produtor, o custo futuro e iminente. Então, a motivação vem, sim, é proveniente dos produtores, dos nossos sindicatos de produtores rurais, das federações de agricultura dos Estados, ou seja, não nasceu por geração espontânea, é concreta, é material, a manifestação vem do setor produtivo, de pessoas que estão no dia a dia, nas suas fazendas, nas suas propriedades rurais, seja de que tamanho for.

Como já foi dito anteriormente por alguns colegas, essa preocupação dos produtores se estende não só ao público da CNA, mas de assentados, agricultores familiares, pequenos, médios e grandes, a classificação que vocês usarem. Existe, sim, a preocupação, a vontade dos produtores. São praticamente já seis anos de discussão, mas, de forma intensa, como comentei, a partir da Resolução nº 429, que estava iminente, já regulamentando a implementação dos custos de emplacamento, licenciamento, IPVA, etc.

Por falar em IPVA, eu gostaria de esclarecer o seguinte: a competência para cobrança do IPVA é dos Estados, é uma competência não atribuída por lei, é uma competência constitucional, art. 155, se não me falha a memória, inciso III. Então, a cobrança ou não do IPVA é um embate que, se houver, como disse o representante do Denatran, se o cadastro específico estiver vinculado ao Renavam, poderá ocorrer, sim, a eventual cobrança. Todavia, essa é outra discussão, que tanto a CNA como as demais entidades representativas do setor produtivo querem e vão defender a isenção, a dispensa do IPVA, ou a redução, porque são veículos utilitários, que se destinam à produção, e não meramente veículos de passeio ou para uso rodoviário qualquer. Dentro desse contexto, a questão do IPVA, bem como as taxas do Detran, como já foi dito, também é uma competência estadual.

Dentro do escopo, do âmbito federal, estamos tratando essa matéria dentro do que é possível. E o que é possível, neste momento, está bem claro, é a dispensa do licenciamento e a dispensa da cobrança do emplacamento.



04/05/2015

Eu entendo que, para o certificado, deve-se ter aí o custo mínimo; seria a expedição do documento e nada mais. Qualquer outro custo já seria exorbitante. Então, é esse o nosso entendimento em relação aos custos.

Foi ventilado pelo senhor também a questão de vistorias. A vistoria só se justifica no eventual, na execução da atividade de licenciamento. Se não há licenciamento, não há vistoria. Vistoria para quê? Para ver se o trator é novo ou se, depois de 10 anos, ele está em condições de uso ou não? Pelo que entendi, não está sendo exigida esta questão da vistoria, porque não se vai fazer o licenciamento. Acho que está bem claro.

E, aproveitando o que foi dito pela Drª Andrea, do MAPA, como fazer isso? A lei determina que é o Contran que tem de regulamentar toda essa matéria.

Nós estamos aguardando, e seria interessante que o Governo Federal editasse uma resolução para regulamentar a própria MP, que está em vigor. Se houver alteração posterior, aí sim, o Governo pode reeditar uma nova resolução, revogando os dispositivos. Isso iria esclarecer muito as condições, como um todo, da matéria.

Então, em nenhum momento aqui... Nós, como representantes da Confederação da Agricultura, acreditamos, sim, que estamos respaldados na motivação dos produtores rurais. E, quanto a acreditar ou não na MP, ela sinaliza pelo que está escrito. Ou seja, veja bem, estamos, há dois, três anos, trabalhando com relação a esse assunto, e aquilo a que se chegou, com o entendimento, é que, sim, a que está em vigor agora dispensa o licenciamento e o emplacamento e não vai gerar uma obrigação futura.

Daí entendemos que a MP é um avanço. São esses os esclarecimentos.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Muito bem, Almeida.

Você, então, está satisfeito, porque haveria uma cobrança, e agora vem uma MP que eliminou a cobrança, mas que transfere aos Estados a possibilidade de fazê-lo?

**O SR. ANAXIMANDRO DOUEMENT ALMEIDA** – Não, no todo, veja bem. Não, no todo.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – A realidade é essa.

**O SR. ANAXIMANDRO DOUEMENT ALMEIDA** – Não existe uma dispensa plena, integral, de todo o material.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – A realidade é essa. E nós é que estamos fazendo...

**O SR. ANAXIMANDRO DOUEMENT ALMEIDA** – A gente está tentando esclarecer aqui, nos debates, o que vai ser efetivamente cobrado ou não.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Passo a palavra... Pois não, Deputado.

**O SR. JOSÉ CARLOS ALELUIA** (DEM - BA) – Realmente, o problema é o seguinte: o Congresso é que tem a palavra, não é a Presidente, não é ninguém. Nós não podemos legislar, porque alguém decidiu que vai fazê-lo.

Estou entendendo a visão do senhor. O senhor está entendendo o seguinte: está-se evitando um mal maior. Mas temos de evitar o mal, temos de fazer uma medida que não seja onerosa para a agricultura. Essa é.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Regulamentar...

**O SR. JOSÉ CARLOS ALELUIA** (DEM - BA) – Está claro nesta audiência pública, está claro: essa medida provisória é gravosa para o produtor rural. Ninguém diverge,



inclusive o senhor. Ninguém diverge: ela é gravosa. Foi o melhor que o senhor conseguiu, o melhor que vocês conseguiram, mas ainda assim ela deixa uma abertura tremenda.

Portanto, a motivação do agricultor não foi para que houvesse a medida. Eles estão com medo da medida que está por vir. Eu não posso, diante de uma ameaça maior, causar, concretizar um desastre menor. É para isso que queremos encontrar uma solução, que não tenho, acho que ninguém tem.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Concordo com V. Ex<sup>a</sup>, Deputado. E o que a população agrícola não sabe é que existe a possibilidade, no futuro próximo, da cobrança. Essa é uma realidade em relação à qual temos a responsabilidade de fazer o que estamos fazendo: alertar e tentar achar uma solução, para que isso não venha a acontecer.

É muito simplista: a medida provisória vem, depois uma regulamentação. Ora, se estamos... Como V. Ex<sup>a</sup> muito bem colocou, a palavra está com o Congresso Nacional. Nós podemos fazer essa regulamentação como parte dessa medida provisória, como sugestão.

Entendo que temos de achar um caminho, para que possamos eliminar qualquer possibilidade de cobrança de qualquer tipo de tributo com relação aos equipamentos agrícolas.

Lucimar, gostaria de ouvi-lo mais uma vez.

**O SR. LUCIMAR PARISOTTO CARNIZELLA** – Eu só queria... Na minha opinião, não sei se estou equivocado, o pessoal do Denatran pode me dizer, a partir do momento em que se dispensam o licenciamento e o emplacamento, há como cobrar IPVA?

Eu não consigo ver isso. Não sei, posso estar equivocado também.

A respeito do registro, não seria possível esse registro ser feito não via Detran, mas direto com as entidades, com as fabricantes, a Anfavea, a Abimaq, com os que produzem esses equipamentos? Que se tivesse um *link* direto com o Denatran na hora desse registro, na hora em que se vende o equipamento? Que houvesse um acesso, que fosse criado um *login* para esse fabricante, direto com o Denatran, que ele fizesse esse registro naturalmente, sem que passasse pelos DETRANs? Eu queria saber se é possível uma possibilidade como essa, porque o objetivo do MDA é custo zero para o agricultor. O único custo que a gente quer que ele tenha é na compra do equipamento. E, a partir daí, que ele produza e coloque alimentos na mesa do povo brasileiro.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Muito bem, Lucimar.

Deputado Aleluia, eu dou a minha sugestão aqui em relação a essa questão. Eu entendo que o Denatran deveria criar um departamento exclusivo para cuidar das máquinas ou equipamentos agrícolas e fazer esse registro único diretamente entre fábrica/Denatran, independente e não passando pelos DETRANs.

Eu gostaria, se possível, de aprofundarmos... Vamos pedir aos universitários que nos ajudem, aos nossos assessores, para nos dar um rumo, um caminho na possibilidade de um registro único. E, aí – claro – vamos ter um trabalho maior com os equipamentos antigos, mas poderemos fazer por meio da cadeia de revendedores dos fabricantes, mas não deixar passar pelos DETRANs.

Eu agradeço a colocação do Deputado Aleluia que nos alertou dessa possibilidade de que, quando passa pelo Detran, é uma questão natural haver custos, taxas, iniciativas de cobranças... Se estão cobrando de avião, vão cobrar também de tratores. Essa é minha opinião para que se possa debater.



O Pedro, Inspetor da Polícia Federal, gostaria de fazer uma colocação. Vamos ouvir o Pedro.

**O SR. PEDRO DE SOUZA DA SILVA** – Só gostaria de contribuir sobre um aspecto aqui que... A MP trouxe a dispensa do licenciamento no Capítulo IX, que trata do veículo. E ela trouxe justamente onde há o emplacamento do veículo, ou seja, a placa do veículo ela dispensou o licenciamento. Mas o Código de Trânsito tem um capítulo específico para o licenciamento, que é o Capítulo XII. Nós podemos trazer esse conteúdo e jogar aqui dentro do próprio capítulo que trata do licenciamento do veículo, em que se cobram taxas, multas, estadias de remoção... Tratar... No Capítulo XII, que fala do licenciamento, a gente poderia isentar do mesmo modo que foram isentados os veículos de uso bélico. Então, eles não precisam...

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. PEDRO DE SOUZA DA SILVA** – Está no art. 130 do Código de Trânsito, da Lei 9.503.

O art. 131 diz que o certificado de registro anual, que é o CRLV, o licenciamento do veículo, será considerado quando o veículo tiver quitado os débitos relativos a tributos. Quer dizer, se a gente não mexer nesse artigo... A gente mexeu no artigo da placa e deveria ter mexido no artigo do licenciamento. Eu entendo que é uma questão até de ajustar a norma dentro do que trata mesmo o licenciamento. É um ajuste mesmo da própria norma, senão vai ficar destoando, hoje, da Lei 9.503.

**O SR. JOSÉ CARLOS ALELUIA** (DEM - BA) – Nada impediria, se nós mantivermos a MP, que o Detran exija todo o conjunto: que ele tenha pago o IPVA, que ele tenha feito a vistoria – para identificar se é verdadeiro o registro –, que ele faça, no dia que tiver a inspeção, a inspeção, que ele faça o DPVAT, ou seja, que ele se submeta a todo regime que exista dos automotores.

Portanto, nós estamos diante de um problema, cuja motivação, conforme foi dito por dois representantes do Governo, não é arrecadatória, e a União parece que não arrecada nada, mas que se transformará numa fonte de receita para os Estados, que também não estão pedindo, mas também não vão desistir. Eles não poderão estabelecer... Por exemplo, as taxas de remoção quem estabelece é o Estado. Estadia quem estabelece é o Estado ou Município.

Então, nós estamos entregando a agricultura na mão de quem pode não ter nenhum interesse por isso. O interesse é arrecadatório. Os DETRANs, mais uma vez, viraram e são motivo de demanda no Brasil todo – Mato Grosso do Sul, Bahia, São Paulo, todos com problemas, com demandas grandes –, porque são instrumentos de arrecadação. E nós estamos entregando para eles, através dessa medida provisória, a vida dos agricultores.

**O SR. PEDRO DE SOUZA DA SILVA** – Nós temos também a possibilidade de, quando se fizer a transferência de propriedade, de ser criada uma taxa ou, até mesmo, uma vistoria do veículo. Fazer o veículo ir até o Detran para poder fazer a transferência, porque hoje a regra é assim.

**O SR. JOSÉ CARLOS ALELUIA** (DEM - BA) – Por uma mera Resolução do Detran. Mera Resolução do Detran.

**O SR. PEDRO DE SOUZA DA SILVA** – Teria que pensar mais amplamente nessa questão.



04/05/2015

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Por isso, Deputado Aleluia, eu sugiro o registro único, que seja criado dentro do Denatran, um departamento dentro do Denatran, que se resolva entre fabricantes e Denatran.

A nossa telespectadora Anna Flavia Schmitt Wyse Baranski, de Joinville, diz o seguinte, em seu comentário: "A meu ver, registro tem que ter, até por uma questão de segurança em caso de furto." Essa é a opinião da Anna Flávia Schmitt Baranski, lá de Joinville.

E o Otávio José Cardoso, de São Paulo, diz o seguinte: "Acho difícil dar uma definição única para máquinas agrícolas porque existem alguns veículos que não saem da propriedade, tipo colheitadeiras, mas as máquinas de apoio para a fazenda, que tem alcance às estradas, essas sim devem ser emplacadas", porque já são veículos de transportes, transporte de carga, transporte de bens, enfim. Mas tratores não devem ser emplacados.

Então, são alguns comentários que nós recebemos.

Deputado.

**O SR. JOSÉ CARLOS ALELUIA** (DEM - BA) – Primeiro, esta primeira pergunta, se há necessidade do registro por questão de furto, vamos abrir a possibilidade para o registro declaratório dos usados, que é a grande maioria hoje.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Claro.

**O SR. JOSÉ CARLOS ALELUIA** (DEM - BA) – Não é obrigar, mas dar a possibilidade de que alguém declare "esse trator é meu, é da minha família", eventualmente, coloque no edital do Município, uma coisa desse tipo, que registre que realmente é dele e, a partir dali, se alguém questionar a propriedade, vá questionar na Justiça.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Mas teríamos que fazer isso com o Denatran.

**O SR. JOSÉ CARLOS ALELUIA** (DEM - BA) – Claro.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Não via Detran. Aí é o nosso gargalo.

**O SR. JOSÉ CARLOS ALELUIA** (DEM - BA) – Quanto à definição de máquinas agrícolas, é importante, porque, mais uma vez, mundo real, existem inúmeras fazendas que compram motos, que têm motos que funcionam e não emplacam. Compram e não emplacam.

Por exemplo, quem tem motocicleta e veículos em geral que trabalha só dentro da fazenda, não emplaca, não paga IPVA, não paga nada. É uma forma de estar reduzindo o custo da agricultura.

Por aqui, eles vão ter que ter o registro. E o registro, nos critérios do Detran? Vão dizer: "Não, esse caso não é registro não. Esse é emplacamento".

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Como está a posição da OCB com relação a esta nossa visão de que há possibilidade de os DETRANs cobrarem essas taxas? Vocês entendem e também têm essa preocupação ou não?

**O SR. PAULO CÉSAR DIAS DO NASCIMENTO JÚNIOR** – Da mesma forma que a CNA, no momento em que nós nos reunimos, nós quisemos impedir um mal maior, um grande mal, um revés que já estava batendo, aí, assim, na trave, quer dizer, esperando mais algum tempo. Se não tivesse um ato normativo que pudesse conter essa resolução, nós estaríamos submetidos a emplacamento, nós estaríamos submetidos a licenciamento.



04/05/2015

Nós concordamos, Deputado, concordo, depois de ouvir a exposição do senhor, que, neste momento, nós devamos, de certa forma, analisar um pouco mais intensamente essa situação, até pelo alto poder arrecadatório do Detran. Mas, naquele momento, a nossa principal ação foi para que aquela resolução perdesse o efeito, quer dizer, o prejuízo não fosse muito maior do que aquele ao qual ele estava, na verdade, sujeito.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Muito obrigado.

Passo a palavra ao nosso Deputado Carlos Aleluia.

**O SR. JOSÉ CARLOS ALELUIA** (DEM - BA) – Se o objetivo é beneficiar o agricultor, o melhor caminho seria dar a ele a possibilidade de fazer o registro; poderá registrar. Para que ele possa...

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. JOSÉ CARLOS ALELUIA** (DEM - BA) – Facultativo. Eu registro porque me interessa, para o meu seguro; eu registro porque me interessa para eu transitar na via; eu registro porque é da minha conveniência. Isso daria menos força a quem vai fazer o registro. Agora, tudo que é compulsório e abre espaço para a cobrança vai significar um ônus, inevitavelmente, e certamente será mais do que os valores que foram aqui abordados. Basta ver o exemplo das vistorias – se a vistoria é necessária para emplacar, ela é necessária para registrar, porque a placa é apenas a colocação do registro.

Evidentemente, o Detran vai cobrar a vistoria. Vai pedir que a máquina vá lá naquela empresinha que ele registrou para ser o chupa cabra das pessoas do interior, que toma dinheiro do povo do interior para registrar os veículos. Temos que evitar isso.

O Presidente está, mais uma vez, de parabéns. Fica aí, Presidente, a provocação para todos – para a CNA, para o Ministério e para a OCB, para os dois Ministérios –, que nos tragam sugestões de como podemos redigir essa MP. Não quero escrever uma MP que prejudique a agricultura. Não sou sequer um especialista em agricultura, mas eu como, e gosto de comer bem.

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – E barato.

**O SR. JOSÉ CARLOS ALELUIA** (DEM - BA) – E barato. *(Risos.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Acir Gurgacz. Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Muito obrigado, Deputado Aleluia.

Agradeço a presença do Pedro de Souza da Silva, inspetor da Polícia Rodoviária Federal, que muito contribuiu para o nosso debate, também da Drª Andréa Claudia Parrilla, Coordenadora do Departamento de Infraestrutura, Logística e Parcerias Institucionais do Ministério da Agricultura; do Lucimar Parisotto Carnizella, Coordenador do PAC 2 e Mais Alimentos, do MDA; do Dr. Antonyony Lopes Alves da Silva, do Denatran; do Anaximandro Doudement Almeida, Coordenador de Assuntos Estratégicos da CNA; de Paulo César Nascimento, Coordenador do ramo agropecuário.

Mais uma vez agradeço a atenção especial do nosso Deputado Carlos Aleluia, que é o nosso Relator. Desejo sucesso nessa empreitada, Aleluia. V. Exª tem uma grande experiência, uma vasta experiência no Congresso Nacional. Tenho certeza de que vai achar o caminho para ajudar os nossos agricultores brasileiros.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada esta reunião.

Muito obrigado a todos, também aos Srs. e Srªs que nos assistem aqui no plenário e que nos acompanham pela TV e Rádio do Senado.

Obrigado.



SENADO FEDERAL  
SECRETARIA-GERAL DA MESA  
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR –  
SERERP  
COORDENAÇÃO DE REGISTRO EM COMISSÕES – CORCOM  
CRA (5ª Reunião Outros eventos)

SF - 25

04/05/2015

---

*(Iniciada às 16 horas e 35 minutos, a reunião é encerrada às 18 horas e 14 minutos.)*