



# CONGRESSO NACIONAL

## MEDIDA PROVISÓRIA

### Nº 1112, DE 2022

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

Mensagem nº 134 de 2022, na origem

**Apresentação de Emendas à Medida Provisória:** 01/04/2022 - 05/04/2022

**Deliberação da Medida Provisória:** 01/04/2022 - 30/05/2022

**Editada a Medida Provisória:** 01/04/2022

**Início do regime de urgência, sobrestando a pauta:** 16/05/2022

#### DOCUMENTOS:

- [Medida Provisória](#)
- [Exposição de Motivos](#)
- [Mensagem](#)



[Página da matéria](#)

## MEDIDA PROVISÓRIA N° 1.112, DE 31 DE MARÇO DE 2022

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

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

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

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

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

II - bem elegível - veículo ou equipamento sobre rodas, motorizado ou não, ou máquina autopropulsada, que atenda aos critérios de elegibilidade do Renovar;

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

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

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

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

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

Parágrafo único. Também serão considerados beneficiários, para fins do disposto no inciso I do **caput**, os terceiros que tenham benefícios e direitos cedidos por beneficiário direto do Renovar.

**Art. 3º** São objetivos do Renovar:

I - promover o desmonte ou destruição como sucata dos bens elegíveis;

II - reduzir os custos da logística, de modo a contribuir para o aumento da produtividade, da competitividade e da eficiência da logística no País e a gerar impactos positivos na competitividade dos produtos brasileiros;

III - fomentar ações, atividades, projetos e programas para inovação e para criação de novos modelos de negócios, produtos e serviços, para toda a cadeia produtiva do setor de mobilidade e logística, em conformidade com os demais objetivos do Programa; e

IV - contribuir para a melhoria da qualidade de vida dos profissionais de transporte e para o alcance das metas previstas no Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito - Pnatrans.

Art. 4º A adesão ao Renovar será voluntária e se dará por meio das iniciativas de que trata o art. 7º.

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

I - beneficiários;

II - financiadores;

III - parceiros públicos e privados; e

IV - agentes financeiros operadores.

§ 2º O beneficiário que aderir ao Renovar fará jus aos benefícios ofertados pelos financiadores ou pelos parceiros públicos ou privados no âmbito do Programa.

§ 3º O Renovar será instituído por meio de etapas, nos termos do regulamento.

§ 4º Na etapa inicial do Renovar, os benefícios, no âmbito do Poder Executivo federal, serão dirigidos prioritariamente ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC.

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

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

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

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

I - poderá ser remunerada, pelos usuários da Plataforma, pela utilização dos serviços de que trata o **caput**;

II - poderá captar recursos para o financiamento de ações no âmbito de sua atuação; e

III - deverá manter registro das operações realizadas.

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

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

§ 2º O Conselho do Renovar:

I - poderá credenciar iniciativas de caráter regional ou por segmentação por produtos ou usuários; e

II - definirá as diretrizes para remuneração dos serviços prestados pelas instituições coordenadoras.

§ 3º A operação das iniciativas poderá se dar por meio de parcerias negociais ou

operacionais entre a instituição coordenadora das iniciativas e as instituições financiadoras ou parceiras públicas ou privadas.

§ 4º As instituições coordenadoras da iniciativa nacional e das iniciativas credenciadas poderão captar recursos para o financiamento de ações no âmbito do Renovar.

§ 5º As instituições coordenadoras da iniciativa nacional e das iniciativas credenciadas deverão manter controle para a identificação das operações realizadas no âmbito do Renovar.

§ 6º A comprovação dos aportes nas iniciativas desonerará os financiadores ou os parceiros privados da responsabilidade quanto à efetiva utilização dos recursos para alcance dos objetivos do Renovar.

§ 7º O Ministério da Economia deverá informar à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP os recursos aplicados nas iniciativas de que trata este artigo, que podem ser considerados no cálculo de adimplemento de obrigações contratuais de pesquisa, desenvolvimento e de inovação das contratadas para exploração e produção de petróleo e gás natural.

Art. 8º As empresas de desmontagem participantes do Renovar poderão comercializar os materiais decorrentes da desmontagem ou destruição como sucata do bem elegível, observado o disposto na Lei nº 12.977, de 2014.

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

Art. 9º. Fica instituído o Conselho do Renovar.

Parágrafo único. A composição, a organização, as competências e o funcionamento do Conselho do Renovar serão estabelecidos em regulamento.

Art. 10. A Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade do Ministério da Economia poderá instituir certificação, de caráter voluntário, aos veículos automotores em circulação, aos seus fabricantes e aos operadores, em razão das condições de segurança do veículo ou do controle de emissão de gases poluentes ou de efeito estufa.

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

Art. 12. A Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 81-B. As contratadas para exploração e produção de petróleo e gás natural poderão aplicar recursos para promover a atividade de desmonte ou de destruição como sucata dos veículos pesados em fim de vida útil.

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

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

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

§ 2º Ato do Poder Executivo federal disciplinará a utilização dos recursos destinados a pesquisa, desenvolvimento e inovação de que trata o **caput**.” (NR)

Art. 13. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes

alterações:

“Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, em engenharia de tráfego, em engenharia de campo, em policiamento, em fiscalização, em renovação de frota circulante, em educação de trânsito, em melhoria das condições de trabalho dos profissionais do segmento de transporte rodoviário e da segurança e do desempenho ambiental da frota circulante.

.....” (NR)

Art. 14. A Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º-A .....

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

Art. 15. A Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

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

.....” (NR)

“Art. 17. .....

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

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

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

Art. 16. Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 31 de março de 2022; 201º da Independência e 134º da República.

Brasília, 11 de Março de 2022

Senhor Presidente da República,

Submetemos à sua apreciação o Projeto de Medida Provisória que institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR.

O RENOVAR é destinado ao incremento da produtividade, da competitividade e da eficiência da logística no País, por meio da retirada de circulação de veículos em condições técnicas e operacionais que não atendam aos parâmetros mínimos preconizados pelas entidades especializadas e adotados pelo mercado internacional, com vistas à geração de impactos positivos na redução do chamado “Custo Brasil”, o que sintetiza seus aspectos de relevância e urgência, como detalhado a seguir.

Com relação à relevância, com a retirada de circulação de caminhões antigos, os veículos mais novos tenderão a: i) aumentar sua carga transportada ao mesmo tempo que reduzem seu custo total operacional; ii) impactar positivamente os custos governamentais e da sociedade com acidentes de trânsito e falhas mecânicas; iii) reduzir as emissões de gases e partículas poluentes da frota circulante; e iv) promover a emergência de toda uma nova indústria de reciclagem veicular.

De acordo com a Secretaria Nacional de Trânsito, há mais de 3,5 milhões de caminhões em circulação no Brasil. Desse total, cerca de 26% dos veículos possuem mais de 30 anos de fabricação, considerada a idade em que o veículo já atingiu o fim de sua vida útil. Segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, a idade média da frota de transporte de cargas nacional acima de 3,5 toneladas é de 14,8 anos. Uma idade média avançada em comparação com os países desenvolvidos, nos quais a idade média da frota circulante gira em torno de 8 anos.

A redução do custo total operacional (CTO) por quilômetro rodado de um veículo Proconve P-4 (ano 2002) para um veículo Proconve P-7 (ano 2012) é estimada em 15%, sendo substancial a redução na participação do óleo diesel no CTO entre os dois. Nesse sentido, espera-se que haja uma redução dos custos de frete com a redução do consumo de diesel, haja vista a melhor eficiência energética dos caminhões mais novos.

Deve-se destacar que uma frota envelhecida tem severas implicações quanto à segurança no trânsito, registe-se que a falha mecânica é apontada como causa de 3% a 5% dos acidentes de trânsito no mundo, segundo a Organização Mundial da Saúde. Considerando-se apenas os acidentes ocorridos em rodovias federais no ano de 2020, caminhões e ônibus estiveram envolvidos em 18.134 acidentes. Esses acidentes (28% do total registrado), dos quais 8,6% foram causados por defeitos mecânicos, provocaram mais de 2.572 mortes (49% do total). A ocorrência de acidentes em com caminhões aumenta conforme avança a idade dos veículos, bem como o dano ao ocupante, uma vez que caminhões mais novos trazem consigo novos itens e requisitos de segurança. Esses itens aliados aos crescentes avanços alcançados por meio da tecnologia embarcada, reduzem

os fatores de estresse na condução e se traduzem em condições de trabalho mais favoráveis.

Nesse aspecto cabe ressaltar os custos dos acidentes de trânsito em estradas federais para a sociedade brasileira. Segundo estudos realizados em 2015 pelo Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA), os custos são estimados em R\$ 12,8 bilhões/ano.

No tocante às emissões de gases poluentes, as partículas emitidas pelos veículos passam por uma drástica redução à medida em que novas tecnologias são adotadas. O material particulado emitido por caminhões que atendem a atual fase do Programa de Controle de Emissões Veiculares - Proconve P-7 chega a ser 96% menor do que em caminhões que atendem os requisitos da fase P-3, que se tornou obrigatória para todos os caminhões comercializados a partir do ano 2000.

Importa destacar o custo das emissões de poluentes locais na atmosfera. Segundo o Ministério da Saúde, somente em 2018, o custo para o Sistema único de Saúde - SUS com internações devido a problemas respiratórios ultrapassou R\$ 1,3 bilhão. Estudo da Universidade de São Paulo - USP , demonstra que caminhões e ônibus respondem por 47% da poluição do ar por carbono negro na cidade de São Paulo, apesar de representarem somente 5% da frota veicular. Já o número de óbitos por doenças crônicas não transmissíveis (DCNT) devido à poluição do ar (atribuídos a materiais particulados de até 2,5 µm e ozônio troposférico) em 2016 foram estimados em 44.228, concentrados em grande centros urbanos e estados castigados pelas queimadas.

Por fim, o potencial de criação de uma nova indústria, a da reciclagem veicular, com potencial de produção de aço e alumínio secundário, que apresentam menores custos, a partir da ampliação da escala do programa já em 2022, irá equiparar a nossa indústria às práticas adotadas nas economias mais avançadas.

Quanto à urgência, seis pontos atestam a necessidade de edição da Medida Provisória: i) o valor do frete incorpora aumento do preço do diesel, o que exige a retirada de circulação de veículos ineficientes energeticamente; ii) os caminhoneiros autônomos, detentores da frota mais envelhecida, não conseguem repassar para o frete os aumentos de custos o que se agrava na entressafra; iii) os problemas da classe dos caminhoneiros exigem resposta rápida do Poder Executivo a uma situação exacerbada pela pandemia; iv) o aumento dos custos logísticos interfere negativamente na estrutura de custos do País e na competitividade do produto brasileiro focado na exportação; v) os custos da frota ineficiente se propagam por toda a economia por contágio em um contexto de aumento da inflação; e vi) os impactos negativos da frota poluente demandam soluções ambientais urgentes em um cenário de compromissos internacionais do Brasil, e que vão além daquelas dirigidas aos novos veículos.

Os sucessivos aumentos no preço do óleo diesel têm sido repassados ao preço do transporte rodoviário. De 2010 a 2017, o custo do transporte aumentou 39,8%, de acordo com estudo da EsalqLog, da USP. No mesmo período, o preço do frete praticado no mercado aumentou 44%. A parcela do combustível representa cerca de 38% do custo do transporte rodoviário o que exige, cada vez mais, veículos eficientes (com consumo de combustível inferior aos antigos) para fazer frente à volatilidade do preço do diesel, considerando que cerca de 77% de toda carga embarcada utilize o modal rodoviário, com relevantes impactos na inflação e na renda dos caminhoneiros.

O reajuste do óleo diesel afeta toda a cadeia de distribuição, aumentando o custo do transporte rodoviário, mas isso decorre de forma distinta para transportadoras e para autônomos. Apenas no primeiro caso há contratos formais estabelecidos e a elevação já é repassada automaticamente no preço do frete.

Os caminhoneiros autônomos não conseguem repassar para o frete os aumentos de custos. Embora representem 50% da frota no Brasil, por não haver contrato formal, não possuem

“força” para repassar o reajuste aos embarcadores. Isso significa que eles absorvem esse aumento de custo na sua própria estrutura – registre-se que esse foi o estopim da paralisação da categoria ocorrida em 2018, e que gerou desabastecimento de combustíveis em todo o País, assim como de outros produtos básicos, resultado da paralisação da logística rodoviária brasileira. Mesmo os demais modais, para uma entrega ponto a ponto, necessitam do transporte rodoviário, por sua rigidez locacional.

A dificuldade de os caminhoneiros autônomos repassarem os aumentos em períodos de movimento menor, como o fim do ano, se acentua. A dificuldade está na entressafra, quando o movimento é menor nas estradas.

O que leva à exigência de resposta rápida do Poder Executivo a uma situação que se agrava. O presente Programa responde a uma demanda antiga do setor de caminhoneiros autônomos e está previsto no programa Gigantes do Asfalto lançado pelo Governo federal neste ano. Como agravante, os reflexos da pandemia sobre a economia requerem medidas que favoreçam a geração de emprego e renda e a retomada da economia que potencializará a demanda por transporte de cargas.

No caso presente, a medida aqui proposta é resultado de intensa articulação entre diversas instâncias governamentais e entidades representativas do setor privado. Tais articulações atingiram um avançado estágio de maturidade. Por outro lado, a mobilização e o consenso conquistados podem ser dispersados, caso não haja uma resposta efetiva do setor público, a qual estará consubstanciada no texto da Medida Provisória ora proposta. A referida articulação é, também, um ativo intangível construído por meio de grande esforço institucional, sob pena de perecer caso não seja potencializado em curto ou médio prazo.

Outro ponto refere-se a alta do combustível, a qual interfere negativamente na estrutura de custos do País e na competitividade do produto brasileiro focado na exportação. O custo do combustível tem um peso bastante elevado para os negócios, especialmente no setor agrícola e na indústria. Por essa razão, reajustes no preço do petróleo e do óleo diesel trazem impactos diretos à cadeia de distribuição desses setores.

A logística é mais cara no Brasil do que em outros países. E isso se dá em razão de despesas especificamente com o transporte rodoviário interno. Como toda a cadeia de distribuição no País é baseada predominantemente em caminhões e veículos abastecidos com diesel, o custo do consumo de combustível traz efeitos sistêmicos nos custos dos bens e serviços e elevados custos à economia.

Os impactos da frota ineficiente nos custos da economia se refletem também no repasse do aumento da produção ao consumidor, que resulta na elevação da inflação no País. Enquanto os efeitos são percebidos imediatamente na cadeia de distribuição, na economia como um todo o impacto se dá por contágio. Contudo, embora não sejam imediatas, as consequências são graves e sentidas ao longo do tempo. Há que se ressaltar que o teor da matéria é determinante para a melhoria das condições de segurança e da produtividade da frota rodoviária circulante. O processo de renovação de frota terá impacto direto sobre a cadeia de valor da indústria automotiva.

Por fim, mas não menos importante, são os impactos da frota poluente na sociedade demanda por soluções ambientais que vão além daquelas dirigidas aos novos veículos. A progressão dos padrões do Proconve para a fase P-8, que ocorrerá entre 2022 e 2033, garantirá que os novos veículos para substituição sejam os mais limpos disponíveis (para tecnologia diesel). As emissões de material particulado, de veículos Proconve P-3 e anteriores são mais de 30 vezes maiores do que as dos veículos P-7 e mais de 150 vezes o nível esperado para veículos da fase P-8. O descarte de caminhões pesados a diesel e ônibus com tecnologias obsoletas como uma primeira etapa de um programa de renovação reduziria substancialmente as emissões de material particulado, diretamente

prejudicial à saúde humana.

Nesse sentido, o Governo federal tem avançado firmemente nas disposições para novos veículos, contudo necessita urgentemente iniciar sua trajetória de cuidado com a frota circulante. Com potencial de redução muito superior àquele das medidas até então vigentes.

Em síntese, a inexistência de mecanismos perenes aptos a promover a renovação da frota nacional acarreta queda da competitividade e aumento do custo Brasil, além dos danos e riscos crescentes à sociedade brasileira por conta das externalidades negativas inerentes à frota envelhecida. A falta de estímulo à eficiência acarreta perda de competitividade, além de aumentar os custos operacionais, contribuindo para o aumento do Custo Brasil.

Como acima argumentado, a finalidade do RENOVAR é contribuir para o aumento da produtividade, da competitividade e da eficiência da logística no Brasil, com vistas a reduzir custos logísticos que afetam a competitividade dos produtos nacionais.

O Programa se baseia na construção de redes de cooperação entre o setor público e o setor privado, em circuitos de relacionamentos e interações que formam o ecossistema econômico do transporte e da logística. Essas redes integram toda a cadeia produtiva automotiva: indústria de reciclagem e desmontagem; operadoras logísticas; cooperativas; transportadoras e frotistas; caminhoneiros autônomos; serviços financeiros especializados; distribuidoras de combustíveis; e rede de serviços.

Esse ecossistema é capaz de produzir o valor necessário para a retirada de um veículo pesado em fim de vida útil de circulação. A partir dessa premissa o Programa estabelece mecanismo que visa viabilizar o desmonte ou destruição, como sucata, de caminhões em fim de vida útil. O proprietário terá seu bem adquirido e direcionado a uma empresa de desmontagem, que dará destinação final.

O RENOVAR será voltado aos veículos de transporte rodoviário de mercadorias, ônibus, micro-ônibus e implementos rodoviários, e tem como principal objetivo promover o sucateamento acelerado de caminhões antigos e estimular a aquisição de substitutos mais eficientes, econômicos e seguros, gerando impactos positivos na frota circulante do País, contribuindo para o aumento da produtividade, da competitividade, da qualidade e da eficiência da logística no País.

As ações do Programa serão realizadas por meio de iniciativas, que terão a adesão voluntária de: (i) beneficiários, que encaminham para a desmontagem ou destruição, como sucata, o bem elegível; e (ii) financiadores, parceiros públicos e privados, que ofertam benefícios e vantagens aos beneficiários

A proposta prevê uma iniciativa de âmbito nacional coordenada pela Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial – ABDI, além da possibilidade de realização de chamadas para seleção de outras iniciativas.

Essas iniciativas serão voltadas à retirada progressiva dos veículos em fim de vida útil, e terão como objetivo criar valor de troca para os bens elegíveis, fomentando o ambiente de negócios para a oferta de serviços digitais em toda cadeia produtiva no âmbito do Programa.

Todas as operações relativas ao RENOVAR serão registradas na Plataforma do Programa.

Os veículos cuja baixa definitiva do registro após desmontagem ou destruição, como sucata, seja solicitada para fins do Programa terão a remissão dos débitos não tributários com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, ANTT e Polícia Rodoviária Federal que, na data da solicitação da baixa definitiva do registro do veículo, estejam vencidos há 3

(três) anos ou mais e cujo valor total em cada órgão, nessa mesma data, seja igual ou inferior a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais).

Além disso, o Programa prevê a possibilidade de instituição, pelo Poder Executivo, de certificação, de caráter voluntário, aos veículos automotores em circulação, seus fabricantes e operadores, em razão de suas condições de segurança e de controle de emissão de gases poluentes ou do efeito estufa.

O impacto orçamentário previsto para a medida é de R\$ 148.360,00 para o ano de 2021, R\$ 890.160,00 para 2022 e R\$ 1.112.700,00 em 2023. De acordo com o Relatório de Gestão Fiscal (RGF) consolidado de 2020 elaborado pelo Tesouro Nacional, um milésimo por cento da receita corrente líquida realizada no exercício de 2020, equivalente a R\$ 6.519.432,66. Trata-se, portanto, de proposta com impacto irrelevante, considerando o disposto no art. 125, §2º da Lei nº 14.194, de 20 de agosto de 2021 (LDO 2022). Ainda, cabe destacar que a proposta está alinhada ao Programa 2212 do Plano Plurianual (PPA 2020-2023).

São essas, Senhor presidente, as razões que nos levam a submeter a presente proposta de Medida Provisória.

Respeitosamente,

*Assinado eletronicamente por: Paulo Roberto Nunes Guedes , Tarcísio Gomes de Freitas, Bento Costa Lima Leite de Albuquerque Junior*

MEDIDA PROVISÓRIA Nº , DE DE 2021.

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - RENOVAR; e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

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

Art. 1º Fica instituído o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR.

Art. 2º São objetivos do RENOVAR:

I - promover o desmonte ou destruição, como sucata, dos bens elegíveis;

II - reduzir os custos da logística, contribuindo para o aumento da produtividade, da competitividade e da eficiência da logística no País, gerando impactos positivos na competitividade dos produtos brasileiros;

III - fomentar ações, atividades, projetos e programas para inovação e criação de novos modelos de negócios, produtos e serviços, para toda a cadeia produtiva da mobilidade e logística, em consonância com os demais objetivos do Programa; e

IV - contribuir para a melhoria da qualidade de vida dos profissionais de transporte e para o alcance das metas previstas no Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – Pnatrans.

Art. 3º Para fins do disposto nesta Medida Provisória considera-se:

I - beneficiário direto: pessoa natural ou jurídica proprietária de bem elegível retirado de circulação, mediante seu desmonte ou destruição como sucata.

II - bem elegível: veículo ou equipamento sobre rodas, motorizado ou não, ou máquina autopropulsada, que atenda aos critérios de elegibilidade do Programa;

III - financiador ou parceiro público ou privado: pessoa jurídica de direito público interno ou pessoa jurídica de direito privado que adere ao Programa mediante oferta de benefícios específicos em seu respectivo âmbito de atuação;

IV - Plataforma RENOVAR: ambiente transacional suportado por tecnologias digitais,

no qual são registradas as operações do Programa;

V - iniciativas: programas ou projetos voltados para a retirada progressiva dos veículos em fim de vida útil, a renovação de frota ou à economia circular no sistema de mobilidade e logística do País;

VI - instituição coordenadora: instituição responsável pela coordenação da iniciativa nacional ou de outras iniciativas credenciadas;

VII - agente financeiro operador: banco credenciado que receberá os valores individualizados dos financiadores e os destinará aos proprietários dos bens elegíveis ao Programa, conforme designação do correntista; e

VIII - empresa de desmontagem: empresário individual ou sociedade empresária que realize a atividade de desmonte ou destruição de veículo, seguida da destinação das peças ou conjunto de peças usadas para reposição, sucata ou outra destinação final, regulada pela Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014.

Parágrafo único. Também são considerados beneficiários, para fins do disposto no inciso I do caput, os terceiros que tenham benefícios e direitos cedidos por beneficiário direto do Programa.

Art. 4º A adesão ao RENOVAR é voluntária e se dará por meio das iniciativas de que trata o art. 8º.

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

I – beneficiários;

II – financiadores;

III – parceiros públicos e privados; e

IV – agentes financeiros operadores.

§ 2º O beneficiário que aderir ao RENOVAR fará jus aos benefícios ofertados pelos financiadores ou parceiros públicos ou privados no âmbito do Programa.

§ 3º O RENOVAR poderá ser instituído por meio de fases, sendo que, na etapa inicial, os benefícios do Programa no âmbito do Governo federal serão dirigidos prioritariamente ao Transportador Autônomo de Cargas – TAC.

Art. 5º O Poder Executivo federal poderá instituir mecanismo para a realização de aporte de recursos nas iniciativas de que trata o art. 8º, a ser feito pelo beneficiário ou parceiro privado, em decorrência da aquisição de novos veículos no âmbito do RENOVAR.

Art. 6º Ficam remitidos os débitos não tributários dos bens cuja baixa definitiva do registro seja solicitada para fins do RENOVAR, junto aos seguintes órgãos:

I - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT;

II - Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT; e

### III - Polícia Rodoviária Federal.

Parágrafo único. A remissão de que trata o caput engloba os débitos, inclusive aqueles com exigibilidade suspensa, que, na data da solicitação da baixa definitiva do registro do veículo, estejam vencidos há três anos ou mais e cujo valor total em cada órgão, nessa mesma data, seja igual ou inferior a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais).

Art. 7º O registro das operações relativas ao RENOVAR será realizado na Plataforma RENOVAR.

Parágrafo único. O agente operador da Plataforma é a Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial – ABDI, que poderá cobrar dos usuários da plataforma pela utilização dos serviços de que trata o caput e captar recursos para o financiamento de ações no âmbito de sua atuação, devendo manter registro das operações realizadas, observadas as diretrizes estabelecidas pelo Conselho do Programa.

Art. 8º O Programa contará com uma iniciativa de âmbito nacional coordenada pela ABDI, e articulada por meio da Plataforma RENOVAR, na forma do regulamento.

§ 1º O Conselho do Programa poderá credenciar outras iniciativas voltadas aos objetivos do Programa e definirá as diretrizes para a remuneração dos serviços prestados pelas instituições coordenadoras.

§ 2º As iniciativas a que se refere o § 1º podem ter caráter regional ou segmentação por produtos ou usuários e devem aderir à Plataforma RENOVAR.

§ 3º A operação das iniciativas poderá se dar por meio de parcerias negociais e operacionais entre a instituição coordenadora das iniciativas e instituições financeiras ou parceiras públicas e privadas.

§ 4º As instituições coordenadoras da iniciativa nacional e das iniciativas credenciadas poderão captar recursos para o financiamento de ações.

§ 5º As instituições coordenadoras da iniciativa nacional e das iniciativas credenciadas deverão manter controle para identificação das operações realizadas no âmbito do RENOVAR.

§ 6º A comprovação dos aportes nas iniciativas desonera os financiadores ou parceiros privados da responsabilidade quanto à efetiva utilização dos recursos para alcance dos objetivos do RENOVAR.

Art. 9º As empresas de desmontagem participantes do RENOVAR poderão comercializar os materiais decorrentes da desmontagem ou destruição, como sucata, do bem elegível, observadas as disposições da Lei nº 12.977, de 2014.

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

Art. 10. Fica instituído o Conselho do Programa RENOVAR cuja composição, organização, competências e funcionamento serão estabelecidos em regulamento.

Art. 11. A Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do

Ministério da Economia poderá instituir certificação, de caráter voluntário, aos veículos automotores em circulação, seus fabricantes e operadores, em razão de suas condições de segurança, ou controle de emissões de gases poluentes ou do efeito estufa.

Art. 12. O Conselho Nacional de Trânsito – Contran poderá definir procedimentos mais simplificados do que os atualmente vigentes para a baixa definitiva do registro do bem elegível para fins de desmonte ou destruição, como sucata, no âmbito do RENOVAR.

Art. 13. A Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 81-B. As concessionárias de contratos de exploração de petróleo poderão aplicar recursos para promover o desmonte ou destruição, como sucata, dos veículos pesados em fim de vida útil, na forma de regulamento da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP.

Parágrafo único. Os recursos aplicados na forma do caput serão considerados no cálculo de adimplemento de obrigações contratuais de pesquisa, desenvolvimento e inovação referentes a:

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

II - obrigações ainda não adimplidas referidas a períodos anteriores ao ano de 2022.”  
(NR)

Art. 14. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização, melhoria das condições de trabalho dos profissionais do segmento de transporte rodoviário, renovação de frota circulante, melhoria da segurança e do desempenho ambiental da frota circulante e educação de trânsito.

.....” (NR)

Art. 15. A Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, passa a vigorar com seguintes alterações:

“Art. 1º-A .....

.....

§ 16. Os projetos de infraestrutura de que tratam o caput deste artigo e o inciso III do § 1º do art. 1º, em observância ao disposto no art. 6º desta Lei, compreendem projetos de infraestrutura fixa ou rodante, incluídos os de renovação de frota circulante.” (NR)

Art. 16. A Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

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

empregos, em consonância com as políticas de comércio exterior e de ciência e tecnologia.

..”(NR)

“Art. 17. ....

.....

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

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

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

Art. 17. Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, de 2021; 200º da Independência e 133º da República.

*Referendado eletronicamente por: Paulo Roberto Nunes Guedes , Tarcísio Gomes de Freitas, Bento Costa Lima Leite de Albuquerque Junior*

MINISTÉRIO DA ECONOMIA  
Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional

**DESPACHO nº 419/2021/PGFN-ME**

**Processo nº 19687.106071/2021-12**

APROVO o Despacho PGDAU-CDA-NOAN (18719246), na forma do Despacho PGDAU-CDA (18719969), da Procuradoria-Geral Adjunta de Gestão da Dívida Ativa da União e do FGTS; o PARECER SEI Nº 14487/2021/ME (18743389), da Procuradoria-Geral Adjunta de Consultoria Fiscal, Financeira, Societária e Econômico-Orçamentária; o Despacho PGACCAT (18755876), da Procuradoria-Geral Adjunta de Consultoria e Contencioso Administrativo Tributário; a NOTA JURÍDICA n. 00013/2021/PGFN/AGU (19010946), na forma do DESPACHO n. 03529/2021/PGFN/AGU, e do DESPACHO n. 03542/2021/PGFN/AGU, da Procuradoria-Geral Adjunta de Consultoria de Produtividade, Competitividade, e Comércio Exterior, os quais se manifestam sobre nova versão de minuta de proposta de Medida Provisória que "Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR, e dá outras providências." (18310092).

Encaminhe-se à Secretaria Executiva do Ministério da Economia para as demais providências.

Documento assinado eletronicamente  
**RICARDO SORIANO DE ALENCAR**  
Procurador-Geral da Fazenda Nacional

Documento assinado eletronicamente por Ricardo Soriano de Alencar, Procurador(a)-Geral da Fazenda Nacional, em 29/09/2021, às 19:54, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO  
PROCURADORIA-GERAL DA FAZENDA NACIONAL  
(PGAPCEX) COORDENAÇÃO-GERAL DE PRODUTIVIDADE E COMPETITIVIDADE  
ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS, BLOCO J, SALA 728  
**NOTA JURÍDICA n. 00013/2021/PGFN/AGU**

**NUP: 19687.106071/2021-12**

**INTERESSADOS: SECRETARIA ESPECIAL DE PRODUTIVIDADE, EMPREGO E COMPETITIVIDADE-SEPEC-ME**

**ASSUNTOS: ATOS ADMINISTRATIVOS**

Sra. Procuradora-Geral Adjunta.

1. Retornam a esta Procuradoria-Geral Adjunta os autos do processo em epígrafe que tratam da Minuta de Medida Provisória e respectiva Minuta de Exposição de Motivos que institui o Programa de Aumento de Produtividade da Frota Rodoviária no País - Programa RENOVAR, e dá outras providências.

2. A análise jurídica da minuta original da Medida Provisória submetida a esta Procuradoria-Geral Adjunta encontra-se consubstanciada no PARECER n. 00599/2021/PGFN/AGU, cujas recomendações transcrevemos parcialmente adiante:

**II.3 CONSTITUCIONALIDADE MATERIAL DA MEDIDA PROVISÓRIA**

O art. 1º da minuta versa o objeto da Medida Provisória: instituir o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR.

[...]

O art. 4º da minuta preceitua que a adesão ao programa é voluntária e se dará por meio das iniciativas de que trata o art. 8º (caput). Poderão aderir ao Programa os beneficiários;

os financiadores; os parceiros públicos e privados e os agentes financeiros operadores (§1º), conceitos definidos no art. 3º. Neste parágrafo §1º, recomendo a inclusão da referência "na forma do regulamento":

Art. 4º A adesão ao Programa é voluntária e se dará por meio das iniciativas de que trata o art. 8º.

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

[...]

O art. 7º da minuta dispõe que o registro das operações relativas ao Programa serão realizados na Plataforma RENOVAR (caput), operada pela Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial – ABDI, que poderá auferir receitas pela prestação dos serviços e captar recursos para o financiamento de ações no âmbito de sua atuação, devendo manter registro das operações realizadas, observadas as diretrizes estabelecidas pelo Conselho do Programa (p. único). Aqui sugiro esclarecer de quem a ABDI poderá auferir receitas.

O art. 8º da minuta prevê que o Programa contará com uma iniciativa de âmbito nacional coordenada pela ABDI (caput). Mas também poderá contar com outras iniciativas - que podem ter caráter regional ou possuir segmentação por produtos ou usuários - cadastradas pelo Conselho do Programa, que definirá as diretrizes para a remuneração dos serviços prestados pelas instituições coordenadoras (§§1º e 2º). A operação de tais iniciativas poderá se dar por meio de parcerias negociais e operacionais entre a instituição coordenadora das iniciativas e instituições financiadoras ou parceiras públicas e privadas (§3º). As instituições coordenadoras das referidas iniciativas poderão captar recursos para o financiamento de ações (§4º) e deverão manter controle para identificação das operações realizadas no âmbito do Programa (§5º). Por último, a comprovação dos aportes nas iniciativas desonera os financiadores ou parceiros privados da responsabilidade quanto à efetiva utilização dos recursos para alcance dos objetivos do Programa (§6º).

A coordenação de uma iniciativa (isto é, programa ou projeto voltado à retirada progressiva dos veículos em fim de vida útil, à renovação de frota ou à economia circular no sistema demobilidade e logística do País) nacional se amolda à missão institucional da ABDI, nos termos do art. 1º, caput, da Lei nº 11.080/2004. Apesar disso, o art. 15 da minuta altera a finalidade institucional da ABDI para deixar mais clara a pertinência temática: "promover a execução de políticas de desenvolvimento industrial, inovação, transformação digital e difusão de tecnologia, especialmente as que contribuam para a geração de empregos, em consonância com as políticas de comércio exterior e de ciência e tecnologia". Além disso, em função do serviço prestado pela ABDI nos termos do art. 7º da minuta, o art. 17 da Lei nº 11.080/2004 será alterado para incluir nova receita para agência - "recursos

provenientes da prestação de serviços relacionados às suas finalidades institucionais".

Neste artigo (8º), é recomendável que se estabeleça algumas balizas para esta iniciativa nacional ou que se cometa tal definição ao Decreto regulamentar.

O art. 9º da minuta autoriza as empresas de desmontagem participantes do Programa a comercializarem os materiais decorrentes da desmontagem ou destruição, como sucata, do bem elegível, observadas as disposições da Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014 (caput), cujos montantes serão destinados à iniciativa nacional ou às outras iniciativas credenciadas (p. único). Recomendo definir "empresa de desmontagem" no art. 3º da minuta ou, se for o caso, fazer referência a algum inciso do art. 4º, §1º, porque não fica claro se ela se enquadra como "parceiro privado" ou "aderente do programa", embora o artigo sugira que sim ("participantes do programa").

O art. 10 da minuta institui o Conselho do Programa RENOVAR e comete o estabelecimento de sua composição, organização, competências e funcionamento a regulamento.

O art. 11 da minuta autoriza a Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia a instituir certificação, de caráter voluntário, aos veículos automotores em circulação, seus fabricantes e operadores, em razão de suas condições de segurança e de controle de emissão de gases poluentes.

O art. 12 da minuta autoriza o Conselho Nacional de Trânsito – Contran a definir procedimentos mais simplificados do que os atualmente vigentes para a baixa definitiva do registro do bem elegível para fins de desmonte ou destruição, como sucata, no âmbito do Programa.

O art. 13 da minuta altera o art. 1º-A da Lei nº 10.336/2001, a fim de que o produto de arrecadação da CIDE-combustíveis possa ser destinado a "projetos de infraestrutura fixa ou rodante, incluídos os de renovação de frota circulante". Desse modo, visto que não se trata de ampliação da hipótese de incidência da contribuição, mas apenas de ampliação da destinação do produto da arrecadação do tributo, desnecessária a observância das anterioridades nonagesimal e do exercício financeiro (art. 150, III, "b" e "c", da CF/1988).

O art. 14 da minuta altera o caput do art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a fim de abranger outras hipóteses de destinação da receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito: "melhoria das condições de trabalho dos profissionais do segmento de transporte rodoviário, renovação de frota circulante, melhoria da segurança e do desempenho ambiental da frota circulante".

O art. 15 da minuta insere na Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, o art. 81-B, a fim de autorizar que as concessionárias de contratos de exploração de petróleo apliquem recursos para promover o desmonte ou destruição, como sucata, dos veículos pesados em fim de vida útil. E os respectivos recursos seriam considerados no cálculo de adimplemento de obrigações contratuais de PD&I referentes às obrigações relativas aos anos de 2022 e 2027 e às obrigações ainda não adimplidas referidas a períodos anteriores a 2021. Recomendo que já se insira no próprio artigo que tal aplicação será regulamentada pelo Poder Executivo ou pela ANP, a fim de se evitar alegações de

inovação normativa.

Por último, o art. 17 da minuta é uma cláusula de vigência imediata.

Registro, ainda, que a vertente proposta de Medida Provisória deve ser encaminhada à Casa Civil e à Secretaria-Geral da Presidência da República, por meio de exposição de motivos assinada pelos Ministros envolvidos, à qual deverão ser anexados os pareceres de mérito e jurídicos do Ministério da Economia e dos Ministérios coautores (arts. 26 e 29 do Decreto nº 9.191/2017).

3. Compulsando a nova minuta de Medida Provisória acostada aos autos sob a referência [Minuta de Proposta de Medida Provisória SDIC-SI-CODIA 18310092 ], acompanhada de sua a respectiva minuta de exposição de motivos Minuta de Exposição de Motivos SDIC-SI-CODIA 18318880 ], verificamos que as recomendações foram adotadas em sua maioria pela unidade técnica, especialmente a indicação da edição de regulamento tratando das competências da ABDI na articulação da Plataforma RENOVAR (artigo 8º) e das competências e fontes de recurso da ABDI indicadas no artigo 15 que alterou a redação do artigos 1º e 17 da Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

4. Ante todo o exposto, vistos e analisados os autos, não vislumbramos vício de constitucionalidade capaz de impedir o prosseguimento do feito. Ressaltamos, contudo, a necessidade de se observar a recomendação contida no item 38 do PARECER n. 00599/2021/PGFN/AGU que recomenda o encaminhamento da proposta de Medida Provisória à Casa Civil e à Secretaria-Geral da Presidência da República, por meio de exposição de motivos assinada pelos Ministros envolvidos, à qual deverão ser anexados os pareceres de mérito e jurídicos do Ministério da Economia e dos Ministérios coautores (arts. 26 e 29 do Decreto nº 9.191/2017).

5. À consideração superior.

Brasília, 26 de setembro de 2021.

**ANDRÉA DE FREITAS VARELA**

ADVOGADA DA UNIÃO

Assessora Técnica

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <http://sapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 19687106071202112 e da chave de acesso a717f7b3

Documento assinado eletronicamente por MARCOS HENRIQUE OLIVEIRA ANDRADE GOIS, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 732383625 no endereço eletrônico <http://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): MARCOS HENRIQUE OLIVEIRA ANDRADE GOIS. Data e Hora: 27-09-2021 15:16. Número de Série: 13292787. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv4.

Documento assinado eletronicamente por ANDREA DE FREITAS VARELA, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 732383625 no endereço eletrônico <http://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): ANDREA DE FREITAS VARELA. Data e Hora: 27-09-2021 13:51. Número de Série: 13159164. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv4.

ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO

PROCURADORIA-GERAL DA FAZENDA NACIONAL

(PGAPCEX) COORDENAÇÃO-GERAL DE PRODUTIVIDADE E COMPETITIVIDADE  
ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS, BLOCO J, SALA 728

**DESPACHO n. 03529/2021/PGFN/AGU**

**NUP: 19687.106071/2021-12**

**INTERESSADOS: SECRETARIA ESPECIAL DE PRODUTIVIDADE, EMPREGO E COMPETITIVIDADE-SEPEC-ME**

**ASSUNTOS: ATOS ADMINISTRATIVOS**

Aprovo a NOTA JURÍDICA n. 00013/2021/PGFN/AGU pelos próprios fundamentos.

Tomando ciência de que os autos retornaram a esta Procuradoria-Geral Adjunta os autos do processo em epígrafe que tratam da Minuta de Medida Provisória e respectiva Minuta de Exposição de Motivos que institui o Programa de Aumento de Produtividade da Frota Rodoviária no País - Programa RENOVAR, e dá outras providências. Encaminho a Senhora Procuradora -Geral Adjunta de Consultoria de Produtividade , Competitividade e Comércio Exterior para apreciação Superior.

Brasília, 27 de setembro de 2021.

**MARCOS HENRIQUE OLIVEIRA ANDRADE GÓIS**

Advogado da União

Procurador-Geral Adjunto de Produtividade, Competitividade e Comércio Exterior

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <http://sapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 19687106071202112 e da chave de acesso a717f7b3

Documento assinado eletronicamente por MARCOS HENRIQUE OLIVEIRA ANDRADE GOIS, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 732928987 no endereço eletrônico <http://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): MARCOS HENRIQUE OLIVEIRA ANDRADE GOIS. Data e Hora: 27-09-2021 15:16. Número de Série: 13292787. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv4.

**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**

**PROCURADORIA-GERAL DA FAZENDA NACIONAL**

**(PGAPCEX) COORDENAÇÃO-GERAL DE PRODUTIVIDADE E COMPETITIVIDADE  
ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS, BLOCO J, SALA 728**

**DESPACHO n. 03542/2021/PGFN/AGU**

**NUP: 19687.106071/2021-12**

**INTERESSADOS: SECRETARIA ESPECIAL DE PRODUTIVIDADE, EMPREGO E COMPETITIVIDADE-SEPEC-ME**

**ASSUNTOS: ATOS ADMINISTRATIVOS**

Documento preparatório, nos termos do art. 7º, § 3º, da Lei no 12.527, de 18 de novembro de 2011 (Lei de Acesso à Informação). Acesso restrito até a tomada de decisão ou a publicação do ato normativo (art. 20, parágrafo único, do Decreto nº 7.724, de 16 de maio de 2012).

Aprovo o Despacho n. 03529/2021/PGFN/AGU, que, por sua vez, aprovou a Nota Jurídica n. 00013/2021/PGFN/AGU, por seus próprios fundamentos.

Encaminhe-se ao Sr. Procurador-Geral da Fazenda Nacional.

Brasília, 28 de setembro de 2021.

**SIMONE ANACLETO**

Procuradora-Geral Adjunta de Consultoria de Produtividade, Competitividade e Comércio Exterior  
Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <http://sapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 19687106071202112 e da chave de acesso a717f7b3

Documento assinado eletronicamente por SIMONE ANACLETO, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 733757148 no endereço eletrônico <http://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): SIMONE ANACLETO. Data e Hora: 28-09-2021 11:42. Número de Série: 17492357. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv5.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA  
Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional  
Procuradoria-Geral Adjunta de Consultoria e Contencioso Administrativo Tributário

**DESPACHO**

**Processo n. 19687.106071/2021-12**

Em atenção ao Despacho DIPAR 18716560, e considerando o cotejo realizado entre, de um lado, as novas versões da minuta de Medida Provisória (18310092) e de Exposição de Motivos (18318880), e, de outro, a versões anteriores da minuta de Medida Provisória (17104251), e de Exposição de Motivos (17104442), reiteram-se as razões contidas no Despacho PGACCAT-CAT 17867935, por meio do qual se concluiu que “[C]omo na última versão da proposta desaparecem os elementos tributários, afasta-se a necessidade de manifestação jurídica atualizada por parte desta Coordenação”.

Brasília, 17 de setembro de 2021.

**PAULO JOSÉ LEONESI MALUF**

Procurador-Geral Adjunto de Consultoria e Contencioso Administrativo Tributário

Documento assinado eletronicamente por Paulo José Leonesi Maluf, Procurador(a)-Geral Adjunto(a), em 17/09/2021, às 08:48, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA  
Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional  
Procuradoria-Geral Adjunta de Consultoria Fiscal, Financeira, Societária e Econômico-Orçamentária  
Coordenação-Geral de Assuntos Financeiros

**Parecer SEI nº 14487/2021/ME**

Ato preparatório. Fundamento no § 3º do art. 7º da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, e no art. 20 do Decreto nº 7.724, de 16 de maio de 2012. Restrição de acesso até a edição do ato normativo proposto.

Nova versão da proposta de medida provisória que “Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR, e dá outras providências”. Análise restrita aos aspectos jurídico-financeiros.

Processo SEI nº 19687.106071/2021-12.

1. A Diretoria de Produtividade, Concorrência e Comércio Exterior da Secretaria Executiva do Ministério da Economia, por meio de despacho (SEI nº 18713915), encaminha a esta Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, para análise e manifestação, nova versão da proposta de medida

provisória (SEI nº 18310092), acompanhada da respectiva minuta de exposição de motivos (SEI nº 18318880), que “Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR, e dá outras providências”.

2. Inicialmente, cabe registrar que versões anteriores da proposta em questão foram examinadas no âmbito desta Coordenação-Geral de Assuntos Financeiros por intermédio do Parecer SEI nº 20477/2020/ME (SEI nº 12681943), da Nota SEI nº 67/2021/CAF/PGACFFS/PGFN-ME (SEI nº 14022720) e do Parecer SEI nº 11527/2021/ME (SEI nº 17571876). Por ocasião da edição da última manifestação jurídica citada, não se vislumbrou a existência de vício de constitucionalidade ou de ilegalidade relativamente às disposições contidas nos arts. 6º e 14 da minuta de medida provisória, desde que fosse atestado pelas áreas técnicas competentes do Ministério da Economia o atendimento ao disposto no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias - ADCT e nos arts. 125 e 126 da Lei nº 14.116, de 31 de dezembro de 2020 (LDO/2021).

3. No que concerne à matéria de natureza jurídico-financeira, verifica-se que a nova versão da proposta de medida provisória não trouxe inovações, restando mantidas as previsões dispostas nos arts. 6º e 14.

4. O art. 6º da proposta prevê a remissão dos débitos não tributários com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a Polícia Rodoviária Federal (PRF), dos bens que, na data da solicitação da baixa definitiva do registro para fins do RENOVAR, estejam vencidos há 3 (três) anos ou mais e cujo valor total em cada órgão, nessa mesma data, seja igual ou inferior a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais).

5. Por sua vez, o art. 14 da proposta altera o disposto no caput do art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para estender a aplicação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito à melhoria das condições de trabalho dos profissionais do segmento de transporte rodoviário, à renovação de frota circulante e à melhoria da segurança e do desempenho ambiental da frota circulante.

6. Torna-se importante registrar, nesta oportunidade, que a Secretaria Especial do Tesouro e Orçamento não manifestou óbice à adoção das medidas relacionadas aos supramencionados dispositivos. Nesse sentido, destaca-se da Nota Técnica SEI nº 38072/2021/ME (SEI nº 17909345) e da Nota Técnica SEI nº 39672/2021/ME (SEI nº 18140152), respectivamente, o seguinte, in verbis:

"3. Entre essas medidas, subsiste no texto atual somente a remissão de débitos não tributários, conforme redação do art. 6º:

Art. 6º Ficam remitidos os débitos não tributários com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e Polícia Rodoviária Federal - PRF, dos bens cuja baixa definitiva do registro seja solicitada para fins do Programa, inclusive aqueles com exigibilidade suspensa que, na data da solicitação da baixa definitiva do registro do veículo, estejam vencidos há 3 (três) anos ou mais e cujo valor total em cada órgão, nessa mesma data, seja igual ou inferior a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais). (grifo nosso)

4. Essa medida tem o impacto previsto de R\$ 148.360,00 para o ano de 2021, R\$ 890.160,00 para 2022 e R\$ 1.112.700,00 em 2023, conforme Minuta de Exposição de Motivos (SEI 17104442). A Minuta demonstra, ainda, que esse efeito é inferior ao limite de 1 (um) milésimo por cento da receita corrente líquida realizada no exercício

de 2020, nos termos do art. 126, § 2º da LDO-2021. Desta forma, o requisito de transparência previsto no art. 125 da LDO-2021 foi observado e a necessidade de compensação foi afastada pelo critério de materialidade do art. 126, § 2º da LDO-2021.

5. Outra mudança efetuada pela proposta é a alteração na vinculação das multas de trânsito, com alteração no art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro. Em geral, a criação ou alteração em vinculações deve ter prazo temporário, exceto quando torne menos gravosa ou rígida a afetação, consoante disposições do art. 136, § 3º da LDO-2021. No caso em tela, houve somente acréscimo de objetos adicionais na vinculação original, motivo pelo qual é dispensada a referida exigência. Mais especificamente, o projeto acrescenta as finalidades em negrito ao rol do art. 320, conforme transcrito:

Art. 14. O caput do art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

'Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização, melhoria das condições de trabalho dos profissionais do segmento de transporte rodoviário, renovação de frota circulante, melhoria da segurança e do desempenho ambiental da frota circulante e educação de trânsito.' (grifo nosso)

6. Dessa forma, sob a ótica da receita pública, não se identificou óbice à versão do projeto apresentada neste processo. Isso porque a remissão a que se refere o art. 6º teve demonstrado seu efeito e dispensada a exigência de compensação, nos termos dos arts. 125 e 126, § 2º, e o art. 14 tornou menos rígidas vinculações já existentes, nos moldes do art. 136, § 3º da LDO-2021."

"8. No que concerne aos incentivos do programa decorrentes das remissões previstas no art. 6º da nova versão da MP, a Exposição de Motivos SDIC-SI-CODIA (SEI nº 17474557), com base nas premissas e na memória de cálculo disponibilizadas no Parecer de Mérito nº 53/2021/ME (SEI nº 17474557) da Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia, reporta impactos orçamentários decorrentes da medida da ordem de R\$ 148.360,00 para 2021, R\$ 890.160,00 para 2022 e R\$ 1.112.700,00 em 2023, totalizando uma renúncia no triênio de R\$ 2.151.220,00. Com a apresentação na nova versão das estimativas de impacto da medida de redução de receitas referentes às remissões propostas, tornam-se atendidos os requerimentos previstos no art. 125 da LDO 2021, e no art. 113 do ADCT.

9. Quanto a observância dos requisitos do art. 126 da LDO, convém considerar o disposto no seu § 2º, o qual dispensa o atendimento dos incisos I e II do caput qualquer proposição cujo impacto seja considerado como irrelevante, assim definido como o limite de um milésimo por cento da receita corrente líquida realizada no exercício de 2020. Como destacado na EM, com base no Relatório de Gestão Fiscal (RGF) elaborado pelo Tesouro Nacional, tal limite de um milésimo por cento da receita corrente líquida realizada no exercício de 2020, equivale a R\$ 6.519.432,66. Portanto, o Programa RENOVAR representa uma proposta com impacto irrelevante, não havendo que se exigir medidas de compensação ou demonstração de que a renúncia esteja contemplada na estimativa de receita da lei

orçamentária.

10. Ressalte-se ainda que, por se tratar de remissões de débitos não tributários junto a órgão federais, esta COPEF entende não se tratar de renúncia de receita nos termos especificados pelo art. 14, §1º da LRF, não havendo, portanto, necessidade da observância do art. 14, caput e incisos I e II. Também não se aplica ao caso específico os requerimentos previstos no art. 137 da LDO 2021 quanto a necessidade de se estabelecer cláusula de vigência, de no máximo cinco anos, ou designação de órgão gestor responsável para acompanhamento e avaliação do benefício proposto."

7. Sob tal perspectiva, no que diz respeito à matéria afeta à competência desta Coordenação-Geral de Assuntos Financeiros, não se identificam óbices de natureza jurídico-financeira relativamente às medidas previstas nos arts. 6º e 14 da nova versão da proposta de medida provisória (SEI nº 18310092).

À consideração superior.

Brasília, 16 de setembro de 2021.

Documento assinado eletronicamente  
**FERNANDA RIBEIRO GANEM LAEBER**  
Procuradora da Fazenda Nacional

De acordo. À consideração superior.  
COORDENAÇÃO-GERAL DE ASSUNTOS FINANCEIROS.

Documento assinado eletronicamente  
**VINÍCIUS VASCONCELOS LESSA**  
Coordenador-Geral de Assuntos Financeiros

Aprovo. Encaminhe-se à Divisão de Assuntos Parlamentares da Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, para consolidação.

PROCURADORIA-GERAL DA FAZENDA NACIONAL.

Documento assinado eletronicamente  
**MAÍRA SOUZA GOMES**

Procuradora-Geral Adjunta de Consultoria Fiscal, Financeira, Societária e Econômico-Orçamentária

Documento assinado eletronicamente por Maíra Souza Gomes, Procurador(a)-Geral Adjunto(a) de Consultoria Fiscal, Financeira e Societária, em 17/09/2021, às 17:42, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

Documento assinado eletronicamente por Vinicius Vasconcelos Lessa, Coordenador(a)-Geral de Assuntos Financeiros, em 17/09/2021, às 18:09, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

Documento assinado eletronicamente por Fernanda Ribeiro Ganem Laeber, Procurador(a) da Fazenda Nacional, em 20/09/2021, às 12:39, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA  
Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional  
Procuradoria-Geral Adjunta de Gestão da Dívida Ativa da União e do FGTS  
Coordenação-Geral da Dívida Ativa da União e do FGTS

## DESPACHO

**Processo nº 19687.106071/2021-12**

De acordo com o Despacho PGDAU-CDA-NOAN (SEI nº 18719246), uma vez que, na versão atual da minuta, superadas as observações realizadas por essa Coordenação-Geral da Dívida Ativa da União e do FGTS.

À consideração superior.

Brasília, 15 de setembro de 2021.

Documento assinado eletronicamente  
**THEO LUCAS BORGES DE LIMA DIAS**  
Coordenador-Geral da Dívida Ativa da União e do FGTS

Aprovo o Despacho PGDAU-CDA-NOAN (SEI nº 18719246).

À DIPAR/PGFN.

Brasília, 15 de setembro de 2021.

Documento assinado eletronicamente  
**JOAO HENRIQUE CHAUFFAILLE GROGNET**  
Procurador-Geral Adjunto da Gestão da Dívida Ativa da União e do FGTS, em substituição

Documento assinado eletronicamente por Theo Lucas Borges de Lima Dias, Coordenador(a)-Geral da Dívida Ativa da União e do FGTS, em 15/09/2021, às 21:31, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

Documento assinado eletronicamente por João Henrique Chauffaille Grognet, Procurador(a)-Geral Adjunto de Gestão da Dívida Ativa da União e do FGTS Substituto(a), em 15/09/2021, às 22:30, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA  
Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional  
Procuradoria-Geral Adjunta de Gestão da Dívida Ativa da União e do FGTS  
Coordenação-Geral da Dívida Ativa da União e do FGTS  
Núcleo de Pareceres e Atos Normativos

**DESPACHO**

**Processo nº 19687.106071/2021-12**

Prezado Sr. Coordenador-Geral da Dívida Ativa da União e do FGTS, trata-se de nova versão de minuta de Medida Provisória, encaminhada pela Diretoria de Produtividade, Concorrência e Comércio Exterior do Ministério da Economia, a qual “Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR, e dá outras providências.”. Analisando a nova versão da minuta de MP, percebe-se que seu conteúdo está em consonância com o quanto sugerido pela PGDAU em manifestações anteriores sobre outras versões da proposta. Deste modo, pede-se vênia para transcrever trecho do Parecer 11758 (17677808), desta Adjuntoria, aplicável à atual minuta de MP:

5. A atual versão da minuta (17104251) não traz hipóteses de dispensa de regularidade fiscal, fato extremamente salutar e que, por esta razão dispensa a reanálise deste ponto.

6. Destarte, a minuta de Exposição de Motivos (17104442), traz a estimativa de renúncia de receita para a medida a ser implementada pelo art. 6º, sendo necessário apenas sua constatação pelos órgãos competentes:

“Os veículos cuja baixa definitiva do registro após desmontagem ou destruição, como sucata, seja solicitada para fins do Programa terão a remissão dos débitos não tributários com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e Polícia Rodoviária Federal – PRF que, na data da solicitação da baixa definitiva do registro do veículo, estejam vencidos há 3 (três) anos ou mais e cujo valor total em cada órgão, nessa mesma data, seja igual ou inferior a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais).

Além disso, o Programa prevê a possibilidade de instituição, pelo Poder Executivo, de certificação, de caráter voluntário, aos veículos automotores em circulação, seus fabricantes e operadores, em razão de suas condições de segurança e de controle de emissão de gases poluentes.

O impacto orçamentário previsto para a medida é de R\$ 148.360,00 para o ano de 2021, R\$ 890.160,00 para 2022 e R\$ 1.112.700,00 em 2023. De acordo com o Relatório de Gestão Fiscal (RGF) consolidado de 2020 elaborado pelo Tesouro Nacional, um milésimo por cento da receita corrente líquida realizada no exercício de 2020, equivalente a R\$ 6.519.432,66.

Trata-se, portanto, de proposta com impacto irrelevante, considerando o disposto no art. 126, § 2º da Lei nº 14.116/2020 (LDO 2021)”

7. Por tais fundamentos, circunscrito aos dispositivos que guardam

pertinência com as atribuições desta Adjuntoria, não se vislumbram óbices de ordem jurídica na minuta de Medida Provisória.

Portanto, no que respeita à competência regimental da PGDAU, não se identificam óbices jurídicos à atual versão da minuta de Medida Provisória, que “Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR, e dá outras providências.”.

Att.

Brasília, 15 de setembro de 2021.

Documento assinado eletronicamente  
NOME DO SERVIDOR  
Cargo do Servidor

Documento assinado eletronicamente por **André Leri Marques Soares**, Procurador(a) da Fazenda Nacional, em 15/09/2021, às 20:22, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA  
Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional

#### **Nota SEI nº 113/2021/PGFN-ME**

Ato preparatório, nos termos do art. 7º, § 3º, da LAI, c/c art. 20, caput, do Decreto nº 7.724, de 2012. Acesso restrito até a publicação do ato.

Análise da minuta de proposta de Medida Provisória que “Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR, e dá outras providências.”.

Elaboração de nota de consolidação das manifestações jurídicas das respectivas áreas da Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN).

Processo SEI nº 19687.106071/2021-12

1. A Secretaria Executiva do Ministério da Economia, por meio do Despacho SE-DPCCE 17478092, encaminhou para análise e manifestação desta Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional minuta de proposta de Medida Provisória que “Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR, e dá outras providências.” (17104251).

2. As análises jurídicas foram realizadas pelas Coordenações-Gerais de Assuntos Financeiros (CAF/PGACFFSEO), de Produtividade e Competitividade (CGPC/PGAPCEX), da Dívida Ativa da União e do FGTS (CDA/PGDAU) desta PGFN, nos limites de suas competências regimentais.

3. Registre-se que versão anterior da minuta já havia sido examinada em manifestações jurídicas previamente elaboradas no bojo do Processo 19687.109827/2020-96. Nesse sentido, a CAT/PGACCAT (17867935) esclareceu, nos presentes autos, que foram retirados os elementos tributários que constavam da referida versão anterior da proposta, afastando, assim, a necessidade de manifestação jurídica atualizada por parte da referida Coordenação.

3. A CAF/PGACFFSEO, através do PARECER SEI N° 11527/2021/ME, (17571876), analisa a matéria jurídico-financeira da minuta e informa não vislumbrar a existência de vício de constitucionalidade ou de legalidade na proposta, "desde que seja atestado pelas áreas competentes desta Pasta que a proposição atende, de fato, ao disposto no art. 113 do ADCT e nos arts. 125 e 126 da Lei nº 14.116, de 2020 (LDO/2021)".

4. A CGPC/PGACPCEX, por meio PARECER n. 00599/2021/PGFN/AGU (17632481), aprovado pelo DESPACHO n. 02921/2021/PGFN/AGU, opina pela constitucionalidade formal e material da proposta de medida provisória, desde que observadas as recomendações de aperfeiçoamento lançadas no referido Parecer (parágrafos 8, 18, 26, 29, 30 e 36). Confira-se o teor das recomendações :

"8. A proposta anunciada destina-se ao importante incremento da produtividade, da competitividade e da eficiência da logística no país, por meio da retirada de circulação de veículos em condições técnicas e operacionais que não atendam aos parâmetros mínimos preconizados pelas entidades especializadas e adotados pelo mercado internacional, com vistas à geração de impactos positivos na redução do chamado "Custo Brasil". Apesar disso, a exposição de motivos nem o parecer de mérito apresentaram as razões que justifiquem a edição de uma Medida Provisória em vez de um projeto de lei. Destarte, é necessário que se indique e demonstre a relevância e a urgência de todo conjunto da proposição, que motivam sua veiculação por meio de Medida Provisória.

(...)

18. O art. 4º da minuta preceitua que a adesão ao programa é voluntária e se dará por meio das iniciativas de que trata o art. 8º (caput). Poderão aderir ao Programa os beneficiários; os financiadores; os parceiros públicos e privados e os agentes financeiros operadores (§1º), conceitos definidos no art. 3º. Neste parágrafo §1º, recomendo a inclusão da referência "na forma do regulamento":

Art. 4º A adesão ao Programa é voluntária e se dará por meio das iniciativas de que trata o art. 8º.

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

[...]

(...)

26. O art. 7º da minuta dispõe que o registro das operações relativas ao Programa serão realizados na Plataforma RENOVAR (caput), operada pela Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial – ABDI, que poderá auferir receitas pela prestação dos serviços e captar recursos para o financiamento de ações no âmbito de sua atuação, devendo manter registro das operações realizadas, observadas as diretrizes estabelecidas pelo Conselho do Programa (p. único). Aqui sugiro esclarecer de quem a ABDI poderá auferir receitas.

(...)

29. Neste artigo (8º), é recomendável que se estabeleça algumas balizas para esta iniciativa nacional ou que se cometa tal definição ao Decreto regulamentar.

(...)

30. O art. 9º da minuta autoriza as empresas de desmontagem

participantes do Programa a comercializarem os materiais decorrentes da desmontagem ou destruição, como sucata, do bem elegível, observadas as disposições da Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014 (caput), cujos montantes serão destinados à iniciativa nacional ou às outras iniciativas credenciadas (p. único). Recomendo definir "empresa de desmontagem" no art. 3º da minuta ou, se for o caso, fazer referência a algum inciso do art. 4º, §1º, porque não fica claro se ela se enquadra como "parceiro privado" ou "aderente do programa", embora o artigo sugira que sim ("participantes do programa").  
(...)

36. O art. 15 da minuta insere na Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, o art. 81-B, a fim de autorizar que as concessionárias de contratos de exploração de petróleo apliquem recursos para promover o desmonte ou destruição, como sucata, dos veículos pesados em fim de vida útil. E os respectivos recursos seriam considerados no cálculo de adimplemento de obrigações contratuais de PD&I referentes às obrigações relativas aos anos de 2022 e 2027 e às obrigações ainda não adimplidas referidas a períodos anteriores a 2021. Recomendo que já se insira no próprio artigo que tal aplicação será regulamentada pelo Poder Executivo ou pela ANP, a fim de se evitar alegações de inovação normativa."

5. A CDA/PGDAU, por intermédio do Parecer SEI nº 11758/2021/ME (17677808), aprovado pelo Despacho PGDAU-CDA 17726730 e pelo Despacho PGDAU 17794868, avalia a matéria relativa à dívida ativa da União e do FGTS e informa, circunscrito aos dispositivos que guardam pertinência com as suas atribuições, não vislumbrar óbices de ordem jurídica na minuta de Medida Provisória.

6. Com essas considerações, submeto à aprovação do Procurador-Geral da Fazenda Nacional Substituto as manifestações acima descritas e sintetizadas nesta Nota de Consolidação, sugerindo o seu encaminhamento à Secretaria Executiva do Ministério da Economia.

Brasília, 10 de agosto de 2021.

Documento assinado eletronicamente  
**MILA KOTHE**  
Procuradora da Fazenda

Aprovo. Encaminhe-se à Secretaria Executiva do Ministério da Economia, conforme sugerido.

Documento assinado eletronicamente  
**CRISTIANO NEUENSCHWANDER LINS DE MORAIS**  
Procurador-Geral da Fazenda Nacional Substituto

Documento assinado eletronicamente por Cristiano Neuenschwander Lins de Moraes, Procurador(a)-Geral da Fazenda Nacional Substituto(a), em 11/08/2021, às 18:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

Documento assinado eletronicamente por Mila Kothe, Procurador(a) da Fazenda Nacional, em 11/08/2021, às 20:03, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

**MINISTÉRIO DA ECONOMIA**

Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional

Procuradoria-Geral Adjunta de Gestão da Dívida Ativa da União e do FGTS

Coordenação-Geral da Dívida Ativa da União e do FGTS

Núcleo de Pareceres e Atos Normativos

**Parecer SEI nº 11758/2021/ME**

Minuta de Medida Provisória, que “Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR, e dá outras providências.” Grau de sigilo: Ato preparatório, nos termos do art. 7º, § 3º, da LAI, c/c art. 20, caput, do Decreto nº 7.724/2012. Acesso restrito até o encaminhamento do ato consolidado de que vier a tratar da manifestação em tela.

Processo SEI nº 19687.106071/2021-12

1. Trata-se de minuta de Medida Provisória, encaminhada pela Diretoria de Produtividade, Concorrência e Comércio Exterior do Ministério da Economia, a qual “Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR, e dá outras providências.”

2. Impende ressaltar que, o escopo da análise cinge-se às atribuições legais e regimentais da Procuradoria-Geral Adjunta de Gestão da Dívida Ativa da União. Ou seja, resumidamente, a matéria relativa às atividades de apuração, inscrição, arrecadação, cobrança e estratégias de cobrança da dívida ativa, conforme previsto no art. 33 do Decreto n. 9.745, de 08 de abril de 2019.

3. A minuta atualizada do projeto (17104251) em comento traz a seguinte redação:

“Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR, e dá outras providências.

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

Art. 1º Fica instituído o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR.

Art. 2º São objetivos do RENOVAR:

I - promover o desmonte ou destruição, como sucata, dos bens elegíveis;

II - reduzir os custos da logística no País, contribuindo para o aumento da produtividade,

da competitividade e da eficiência da logística no País, gerando impactos positivos na competitividade dos produtos brasileiros;

III - fomentar ações, atividades, projetos e programas para inovação e criação de novos modelos de negócios, produtos e serviços, para toda a cadeia produtiva da mobilidade e logística, em consonância com os

demais objetivos do Programa; e  
IV - contribuir para a melhoria da qualidade de vida dos profissionais de transporte e para o alcance das metas previstas no Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – Pnatrans.

Art. 3º Para fins do disposto nesta Medida Provisória considera-se:  
I – beneficiário direto: pessoa física ou jurídica proprietária de bem elegível retirado de circulação, mediante seu desmonte ou destruição como sucata;

II - bem elegível: veículo ou equipamento sobre rodas, motorizado ou não, ou máquina autopropulsada, que atenda aos critérios de elegibilidade do Programa;

III - financiador ou parceiro público ou privado: pessoa jurídica de direito público interno ou pessoa jurídica de direito privado que adere ao Programa mediante oferta de benefícios específicos em seu âmbito de atuação;

IV - Plataforma RENOVAR: ambiente transacional suportado por tecnologias digitais, no qual são registradas as operações do Programa;

V - iniciativas: programas ou projetos voltados para a retirada progressiva dos veículos em fim de vida útil, a renovação de frota ou à economia circular no sistema de mobilidade e logística do País;

VI - instituição coordenadora: instituição responsável pela coordenação da iniciativa nacional ou de outras iniciativas credenciadas; e

VII - agente financeiro operador: banco credenciado que receberá os valores individualizados dos financiadores e os destinará aos proprietários dos bens elegíveis ao Programa, conforme designação do correntista.

Parágrafo único. Também são considerados beneficiários os terceiros que tenham benefícios e direitos cedidos por beneficiário direto do Programa.

Art. 4º A adesão ao Programa é voluntária e se dará por meio das iniciativas de que trata o art. 8º.

§1º Poderão aderir ao Programa:

I – os beneficiários;

II – os financiadores;

III – os parceiros públicos e privados; e

IV – os agentes financeiros operadores.

§ 2º O beneficiário que aderir ao RENOVAR fará jus aos benefícios ofertados pelos financiadores ou parceiros públicos ou privados no âmbito do Programa.

§ 3º O RENOVAR poderá ser instituído por meio de fases, sendo que, na etapa inicial, os benefícios do Programa no âmbito do Governo Federal serão dirigidos prioritariamente ao Transportador Autônomo de Cargas – TAC.

Art. 5º O Poder Executivo poderá instituir mecanismo para a realização de aporte de recursos nas iniciativas de que trata o art. 8º, a ser feito pelo beneficiário ou parceiro privado, em decorrência da aquisição de novos veículos no âmbito do Programa.

Art. 6º Ficam remitidos os débitos não tributários com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e Polícia

Rodoviária Federal - PRF, dos bens cuja baixa definitiva do registro seja solicitada para fins do Programa, inclusive aqueles com exigibilidade suspensa que, na data da solicitação da baixa definitiva do registro do veículo, estejam vencidos há 3 (três) anos ou mais e cujo valor total em cada órgão, nessa mesma data, seja igual ou inferior a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais).

Art. 7º O registro das operações relativas ao Programa serão realizados na Plataforma RENOVAR.

Parágrafo único. O agente operador da Plataforma é a Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial – ABDI, que poderá auferir receitas pela prestação dos serviços e captar recursos para o financiamento de ações no âmbito de sua atuação, devendo manter registro das operações realizadas, observadas as diretrizes estabelecidas pelo Conselho do Programa.

Art. 8º O Programa contará com uma iniciativa de âmbito nacional coordenada pela ABDI, e articulada por meio da Plataforma RENOVAR.

§ 1º O Conselho do Programa poderá credenciar outras iniciativas voltadas aos objetivos do Programa, e definirá as diretrizes para a remuneração dos serviços prestados pelas instituições coordenadoras.

§ 2º As iniciativas a que se refere o § 1º podem ter caráter regional ou possuírem segmentação por produtos ou usuários, e devem aderir à Plataforma RENOVAR.

§ 3º A operação das iniciativas poderá se dar por meio de parcerias negociais e operacionais entre a instituição coordenadora das iniciativas e instituições financeiras ou parceiras públicas e privadas.

§ 4º As instituições coordenadoras da iniciativa nacional e das iniciativas credenciadas poderão captar recursos para o financiamento de ações.

§ 5º As instituições coordenadoras da iniciativa nacional e das iniciativas credenciadas deverão manter controle para identificação das operações realizadas no âmbito do Programa.

§ 6º A comprovação dos aportes nas iniciativas desonera os financiadores ou parceiros privados da responsabilidade quanto à efetiva utilização dos recursos para alcance dos objetivos do Programa.

Art. 9º As empresas de desmontagem participantes do Programa poderão comercializar os materiais decorrentes da desmontagem ou destruição, como sucata, do bem elegível, observadas as disposições da Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014.

Parágrafo único. As empresas de que trata o caput destinarão à iniciativa nacional ou às outras iniciativas credenciadas o montante correspondente ao valor, por ela definido no ato de adesão, para desmontagem ou destruição, como sucata, do bem elegível.

Art. 10. Fica instituído o Conselho do Programa RENOVAR cuja composição, organização, competências e funcionamento serão estabelecidos em regulamento.

Art. 11. A Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia poderá instituir certificação, de caráter voluntário, aos veículos automotores em circulação, seus fabricantes e operadores, em razão de suas condições

de segurança e de controle de emissão de gases poluentes.

Art. 12. O Conselho Nacional de Trânsito – Contran poderá definir procedimentos mais simplificados do que os atualmente vigentes para a baixa definitiva do registro do bem elegível para fins de desmonte ou destruição, como sucata, no âmbito do Programa.

Art. 13. A Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art

1º-

A .....

§ 16. Os projetos de infraestrutura de que tratam o caput deste artigo e o inciso III do §1º do art. 1º, em observância ao disposto no art. 6º desta Lei, compreendem projetos de infraestrutura fixa ou rodante, incluídos os de renovação de frota circulante.” (NR)

Art. 14. O caput do art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização, melhoria das condições de trabalho dos profissionais do segmento de transporte rodoviário, renovação de frota circulante, melhoria da segurança e do desempenho ambiental da frota circulante e educação de trânsito.”

(NR)

Art. 15. A Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

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

“Art. 17. ....

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

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

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

Art. 16. A Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 81-B. As concessionárias de contratos de exploração de petróleo poderão aplicar recursos para promover o desmonte ou destruição, como sucata, dos veículos pesados em fim de vida útil.

Parágrafo único. Os recursos aplicados na forma do caput serão considerados no cálculo de adimplemento de obrigações contratuais de pesquisa, desenvolvimento e inovação referentes a:

I – obrigações relativas aos anos de 2022 e 2027.

II - obrigações ainda não adimplidas referidas a períodos anteriores a 2021.” (NR)

Art. 17. Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.”

4. A primeira versão da referida Medida Provisória foi objeto de análise, no bojo do registro SEI nº 19687.109827/2020-96, pelo Parecer SEI nº 9186/2021/ME, da lavra desta Coordenação-Geral de Dívida Ativa da União. Na oportunidade, consignou-se:

“15. Por tais fundamentos, circunscrito aos dispositivos que guardam pertinência com as atribuições desta Adjuntoria, propõe-se a exclusão do Art. 9º da minuta de Medida Provisória, bem como se observa a necessidade de estimar o impacto financeiro da remissão prevista no Art. 6º.

16. No que toca a competência regimental da PGDAU, propõe-se a exclusão do Art. 9º da minuta de Medida Provisória, bem como se observa a necessidade de estimar o impacto financeiro da remissão prevista no Art. 6º.”

5. A atual versão da minuta (17104251) não traz hipóteses de dispensa de regularidade fiscal, fato extremamente salutar e que, por esta razão dispensa a reanálise deste ponto.

6. Destarte, a minuta de Exposição de Motivos (17104442), traz a estimativa de renúncia de receita para a medida a ser implementada pelo art. 6º, sendo necessário apenas sua constatação pelos órgãos competentes:

“Os veículos cuja baixa definitiva do registro após desmontagem ou destruição, como sucata, seja solicitada para fins do Programa terão a remissão dos débitos não tributários com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e Polícia Rodoviária Federal – PRF que, na data da solicitação da baixa definitiva do registro do veículo, estejam vencidos há 3 (três) anos ou mais e cujo valor total em cada órgão, nessa mesma data, seja igual ou inferior a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais).

Além disso, o Programa prevê a possibilidade de instituição, pelo Poder Executivo, de certificação, de caráter voluntário, aos veículos automotores em circulação, seus fabricantes e operadores, em razão de suas condições de segurança e de controle de emissão de gases poluentes.

O impacto orçamentário previsto para a medida é de R\$ 148.360,00 para o ano de 2021, R\$ 890.160,00 para 2022 e R\$ 1.112.700,00 em 2023. De acordo com o Relatório de Gestão Fiscal (RGF) consolidado de 2020 elaborado pelo Tesouro Nacional, um milésimo por cento da receita corrente líquida realizada no exercício de 2020, equivalente a R\$ 6.519.432,66.

Trata-se, portanto, de proposta com impacto irrelevante, considerando o disposto no art. 126, § 2º da Lei nº 14.116/2020 (LDO 2021)”

7. Por tais fundamentos, circunscrito aos dispositivos que guardam pertinência com as atribuições desta Adjuntoria, não se vislumbram óbices de ordem jurídica na minuta de Medida Provisória.

8. São essas as considerações, breves e pautadas pela urgência, da Coordenação-Geral da Dívida Ativa da União e do FGTS da PGFN.

É o parecer.

À consideração superior.

Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, em 04 de agosto de 2021.

Documento assinado eletronicamente  
**Luigi Carelli**  
Procurador da Fazenda Nacional

Documento assinado eletronicamente por Luigi Carelli, Procurador(a) da Fazenda Nacional, em 04/08/2021, às 15:38, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO  
PROCURADORIA-GERAL DA FAZENDA NACIONAL  
PGAPCEX  
COORDENAÇÃO-GERAL DE PRODUTIVIDADE E COMPETITIVIDADE  
ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS, BLOCO J, SALA 728  
PARECER n. 00599/2021/PGFN/AGU

NUP: 19687.106071/2021-12

**INTERESSADO: SECRETARIA ESPECIAL DE PRODUTIVIDADE, EMPREGO E COMPETITIVIDADE**

**ASSUNTO: PROPOSTA DE MEDIDA PROVISÓRIA**

EMENTA: I. Proposta de Medida Provisória - institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR, e dá outras providências.

II. Art. 62 da CF/1988 - necessidade de justificar relevância e urgência.

III. Recomendações para aperfeiçoamento da proposição - §§ 8, 18, 26, 29, 30 e 36.

IV. Pela constitucionalidade material e formal da proposição.

Senhor Coordenador-Geral de Produtividade e Competitividade,

## I. RELATÓRIO

1. Trata-se de proposta de Medida Provisória, de iniciativa da Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia, que institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR.

2. Instruem os autos: (i) minuta de Medida Provisória - SEI nº 17104251; (ii) minuta de exposição de motivos - SEI nº 17104442; (iii) Parecer de Mérito nº 53/2021/ME, da Secretaria de Desenvolvimento da Indústria, Comércio, Serviços e Inovação, da Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade - SEI nº 17104892.

3. É o que importa relatar.

## II. FUNDAMENTAÇÃO

### II.1 CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

4. De início, registro que a presente manifestação focará na juridicidade da minuta de Medida Provisória em apreço, uma vez que não compete a este órgão consultivo emitir juízos conclusivos sobre aspectos meritórios (conveniência e oportunidade) e técnico-operacionais relativos a atos, políticas e escolhas dos gestores públicos competentes. É o que orienta o enunciado BPC nº 7 do

Manual de Boas Práticas Consultivas da Advocacia-Geral da União (AGU), aprovado pela Portaria Conjunta nº 01, de 02 de dezembro de 2016, segundo o qual "A manifestação consultiva que adentrar questão jurídica com potencial de significativo reflexo em aspecto técnico deve conter justificativa da necessidade de fazê-lo, evitando-se posicionamentos conclusivos sobre temas não jurídicos, tais como os técnicos, administrativos ou de conveniência ou oportunidade, podendo-se, porém, sobre estes emitir opinião ou formular recomendações, desde que enfatizando o caráter discricionário de seu acatamento".

## **II.2 CONSTITUCIONALIDADE FORMAL DA MEDIDA PROVISÓRIA**

### **II.2.1 Pressupostos formais e materiais da Medida Provisória**

5. É consabido que a edição de Medidas Provisórias se insere na função atípica do Executivo de emitir atos normativos primários. Uma vez que a função de inovar o ordenamento jurídico, mediante atos normativos fundados diretamente na Constituição, é própria do Legislativo, o manejo de Medida Provisória deve observar, estritamente, seus pressupostos e limites, sob pena de inconstitucionalidade, inclusive por malferimento ao princípio da separação dos poderes.

6. Quantos aos pressupostos formais da medida, é preciso aquilatar se é caso de relevância e urgência. Embora sejam conceitos jurídicos indeterminados, dentro de um juízo de razoabilidade, é possível afirmar que a situação motivadora da edição deve ser tal que demande uma medida de cautela do Estado, cuja edição não possa esperar o trâmite do devido processo legislativo. Em outras palavras, segundo Gonçalves Branco, "Para que se legitime a edição de medida provisória, há de estar configurada uma situação em que a demora na produção da norma possa acarretar dano de difícil ou impossível reparação para o interesse público"[1].

7. Na esteira da jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, a existência dos requisitos "relevância e urgência" deve ser avaliada, prioritariamente, pelo processo político majoritário – Executivo e Legislativo – que exercerá seu juízo analítico sobre a questão. Com efeito, a Suprema Corte até admite a sindicabilidade dos pressupostos formais da Medida Provisória pelo Judiciário, mas apenas em situações excepcionais, em que se afigure um "abuso manifesto" por parte do Chefe do Executivo[2].

8. A proposta anunciada destina-se ao importante incremento da produtividade, da competitividade e da eficiência da logística no país, por meio da retirada de circulação de veículos em condições técnicas e operacionais que não atendam aos parâmetros mínimos preconizados pelas entidades especializadas e adotados pelo mercado internacional, com vistas à geração de impactos positivos na redução do chamado "Custo Brasil". Apesar disso, a exposição de motivos nem o parecer de mérito apresentaram as razões que justifiquem a edição de uma Medida Provisória em vez de um projeto de lei. Destarte, é necessário que se indique e demonstre a relevância e a urgência de todo conjunto da proposição, que motivam sua veiculação por meio de Medida Provisória.

9. A propósito, o art. 34 do Decreto nº 9.191/2017 prevê:

Art. 34. As propostas de medida provisória serão convertidas pela Presidência da República em propostas de projeto de lei quando não demonstrada a relevância, a urgência e a impossibilidade de aprovação por meio de procedimento legislativo de urgência.

10. Com respeito aos limites materiais, dispõe o § 1º do art. 62 da Constituição Federal:

Art. 62. Em caso de relevância e urgência, o Presidente da República poderá adotar medidas provisórias, com força de lei, devendo submetê-las de imediato ao Congresso Nacional. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

§ 1º É vedada a edição de medidas provisórias sobre matéria :  
(Incluído pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

I - relativa a:

- a) nacionalidade, cidadania, direitos políticos, partidos políticos e direito eleitoral;
- b) direito penal, processual penal e processual civil;
- c) organização do Poder Judiciário e do Ministério Público, a carreira

e a garantia de seus membros;

d) planos plurianuais, diretrizes orçamentárias, orçamento e créditos adicionais e suplementares, ressalvado o previsto no art. 167, § 3º;

II - que vise a detenção ou seqüestro de bens, de poupança popular ou qualquer outro ativo financeiro;

III - reservada a lei complementar;

IV - já disciplinada em projeto de lei aprovado pelo Congresso Nacional e pendente de sanção ou veto do Presidente da República.

(grifei)

11. A matéria veiculada na proposta não se enquadra nos incisos I a III do §1º do art. 62 da Constituição Federal. Afora isso, não se tem qualquer informação no sentido de que haja um projeto de lei pendente de sanção ou veto, a teor do inciso IV do mesmo parágrafo. Logo, em princípio, a proposição não incorre nas vedações materiais da Constituição.

## **II.2.2 Competência legislativa da União**

12. Como se trata de proposta de ato normativo primário emitido pelo Chefe do Executivo Federal, na qualidade de presentante da União, é necessário avaliar em que espécie de competência legislativa da União ele se funda. Do exame do conteúdo da minuta, verifica-se que a medida provisória disporá diretamente sobre transporte e trânsito, tocando em aspectos concernentes a energia, direito financeiro, tributário e econômico, produção, consumo, pesquisa, desenvolvimento e inovação, a teor do art. 22, XI e art. 24, incisos I, V e IX, da Constituição Federal:

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

[...]

IV - águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão;

[...]

XI - trânsito e transporte

Art. 24. Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre:

I - direito tributário, financeiro, penitenciário, econômico e urbanístico;

[...]

V - produção e consumo;

[...]

IX - educação, cultura, ensino, desporto, ciência, tecnologia, pesquisa, desenvolvimento e inovação; (grifei)

13. Afora isso, o projeto de lei pode ser iniciado pelo Chefe do Poder Executivo, seja porque a matéria não está sob a reserva de iniciativa de qualquer outro órgão, seja porque toca em matéria de funcionamento e organização administrativos, cuja iniciativa compete privativamente ao Presidente da República (art. 61, §1º, II, "e", CF/1988).

14. Portanto, a proposta em foco pode ser veiculada por medida provisória de iniciativa do Presidente da República, de sorte que, de ponto de vista da forma, a proposição é constitucional.

## **II.3 CONSTITUCIONALIDADE MATERIAL DA MEDIDA PROVISÓRIA**

15. O art. 1º da minuta versa o objeto da Medida Provisória: instituir o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR.

16. O art. 2º da minuta elenca os objetivos do programa: promover o desmonte ou destruição, como sucata, dos bens elegíveis; reduzir os custos da logística no País, contribuindo para o aumento da produtividade, da competitividade e da eficiência da logística no País, gerando impactos positivos na competitividade dos produtos brasileiros; fomentar ações, atividades, projetos e programas para inovação e criação de novos modelos de negócios, produtos e serviços, para toda a cadeia produtiva da mobilidade e logística, em consonância com os demais objetivos do Programa; e contribuir para a melhoria da qualidade de vida dos profissionais de transporte e para o alcance das metas previstas no Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – Pnatrans.

17. O art. 3º da minuta elenca definições pertinentes ao ato normativo.

18. O art. 4º da minuta preceitua que a adesão ao programa é voluntária e se dará por meio das iniciativas de que trata o art. 8º (caput). Poderão aderir ao Programa os beneficiários; os financiadores; os parceiros públicos e privados e os agentes financeiros operadores (§1º), conceitos definidos no art. 3º. Neste parágrafo §1º, recomendo a inclusão da referência "na forma do regulamento":

Art. 4º A adesão ao Programa é voluntária e se dará por meio das iniciativas de que trata o art. 8º.

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

[...]

19. O beneficiário que aderir ao RENOVAR fará jus aos benefícios ofertados pelos financiadores ou parceiros públicos ou privados no âmbito do Programa (§2º). O RENOVAR poderá ser instituído por meio de fases, sendo que, na etapa inicial, os benefícios do Programa no âmbito do Governo Federal serão dirigidos prioritariamente ao Transportador Autônomo de Cargas – TAC (§3º).

20. O art. 5º da minuta autoriza que o Poder Executivo institua mecanismo para a realização de aporte de recursos nas iniciativas de que trata o art. 8º, a ser feito pelo beneficiário ou parceiro privado, em decorrência da aquisição de novos veículos no âmbito do Programa.

21. O art. 6º da minuta remite os débitos não tributários com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e Polícia Rodoviária Federal - PRF, dos bens cuja baixa definitiva do registro seja solicitada para fins do Programa, inclusive aqueles com exigibilidade suspensa que, na data da solicitação da baixa definitiva do registro do veículo, estejam vencidos há 3 (três) anos ou mais e cujo valor total em cada órgão, nessa mesma data, seja igual ou inferior a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais). Como se trata de remissão de débitos não tributários, desnecessário observar os requisitos de renúncia previsto no art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal:

Art. 14. A concessão ou ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária da qual decorra renúncia de receita deverá estar acompanhada de estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, atender ao disposto na lei de diretrizes orçamentárias e a pelo menos uma das seguintes condições:

(Vide Medida Provisória nº 2.159, de 2001) (Vide Lei nº 10.276, de 2001) (Vide ADI 6357)

I - demonstração pelo proponente de que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária, na forma do art. 12, e de que não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo próprio da lei de diretrizes orçamentárias;

II - estar acompanhada de medidas de compensação, no período mencionado no caput, por meio do aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição.

§ 1º A renúncia compreende anistia, remissão, subsídio, crédito presumido, concessão de isenção em caráter não geral, alteração de alíquota ou modificação de base de cálculo que implique redução discriminada de tributos ou contribuições, e outros benefícios que correspondam a tratamento diferenciado.

§ 2º Se o ato de concessão ou ampliação do incentivo ou benefício de que trata o caput deste artigo decorrer da condição contida no inciso II, o benefício só entrará em vigor quando implementadas as medidas referidas no mencionado inciso.

§ 3º O disposto neste artigo não se aplica:

I - às alterações das alíquotas dos impostos previstos nos incisos I, II, IV e V do art. 153 da Constituição, na forma do seu § 1º;

II - ao cancelamento de débito cujo montante seja inferior ao dos respectivos custos de cobrança.

22. Por outro lado, os arts. 125 e 126 da Lei nº 14.116/2020 (Lei de Diretrizes Orçamentárias) dispõem:

Art. 125. As proposições legislativas e as suas emendas, observado o disposto no art. 59 da Constituição, que, direta ou indiretamente, importem ou autorizem redução de receita ou aumento de despesa da União deverão ser instruídas com demonstrativo do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que devam entrar em vigor e nos dois exercícios subsequentes.

§ 1º O proponente é o responsável pela elaboração e pela apresentação do demonstrativo a que se refere o caput.

§ 2º Quando solicitados por presidente de órgão colegiado do Poder Legislativo, os órgãos dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, o Ministério Público da União e a Defensoria Pública da União fornecerão, no âmbito de sua competência, no prazo máximo de sessenta dias, os subsídios técnicos relacionados ao cálculo do impacto orçamentário e financeiro associado à proposição legislativa, para fins da elaboração do demonstrativo a que se refere o caput.

§ 3º O demonstrativo a que se refere o caput deverá conter memória de cálculo com grau de detalhamento suficiente para evidenciar a verossimilhança das premissas e a pertinência das estimativas.

§ 4º A estimativa do impacto orçamentário-financeiro deverá constar da exposição de motivos, caso a proposição seja de autoria do Poder Executivo federal, ou da justificativa, caso a proposição tenha origem no Poder Legislativo.

Art. 126. Caso o demonstrativo a que se refere o art. 125 apresente redução de receita ou aumento de despesas obrigatórias de caráter continuado, a proposta deverá demonstrar a ausência de prejuízo ao alcance das metas fiscais e cumprir, para esse fim: (Redação dada pela Lei nº 14.143, de 2021)

I - no caso de redução de receita, no mínimo, um dos seguintes requisitos :

a) ser demonstrada pelo proponente que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da Lei Orçamentária, na forma do disposto no art. 12 da Lei Complementar nº 101, de 2000 - Lei de Responsabilidade Fiscal;

b) estar acompanhada de medida compensatória que anule o efeito da renúncia no resultado primário, por meio de aumento de receita corrente ou redução de despesa; ou c) comprovar que os efeitos líquidos da redução da receita ou do aumento de despesa, quando das proposições decorrentes de extinção, transformação, redução de serviço público ou do exercício de poder de polícia, ou de instrumentos de transação resolutiva de litígio, este último conforme disposto em lei, são positivos e não prejudicam o alcance da meta de resultado fiscal;

II - no caso de aumento de despesa:

a) se for obrigatória de caráter continuado, estar acompanhada de medidas de compensação, no exercício em que entre em vigor e nos dois exercícios subsequentes, por meio do aumento de receita, proveniente de elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo,

majoração ou criação de tributo ou contribuição, ou da redução permanente de despesas; ou b) se não for obrigatória de caráter continuado, cumprir os requisitos previstos no art. 16 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), dispensada a apresentação de medida compensatória. (Redação dada pela Lei nº 14.143, de 2021)

§ 1º No caso de receita administrada pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil ou pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, ambas do Ministério da Economia, o atendimento ao disposto nas alíneas “a” e “b” do inciso I do caput dependerá, parapropostas legislativas provenientes do Poder Executivo, de declaração formal desses órgãos, conforme o caso.

§ 2º Fica dispensada do atendimento ao disposto nos incisos I e II do caput a proposição cujo impacto seja irrelevante, assim considerado o limite de um milésimo por cento da receita corrente líquida realizada no exercício de 2020.

§ 3º Não se aplicam às renúncias de que trata o art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 2000 - Lei de Responsabilidade Fiscal:  
I - a hipótese de redução da despesa de que trata a alínea “b” do inciso I do caput; e

II - a hipótese prevista no § 2º.

§ 4º Para fins de atendimento ao disposto na alínea “b” do inciso I e ao inciso II do caput, as medidas compensatórias de redução de despesa ou o aumento de receita devem ser expressamente indicados na exposição de motivos ou na justificativa que embasar a proposta legislativa, vedada a alusão a lei aprovada ou a outras proposições legislativas em tramitação.

§ 5º Caso a redução de receita ou o aumento de despesa decorra do requisito previsto na alínea “b” do inciso I ou no inciso II do caput, os dispositivos da legislação aprovada que acarretem redução de receita ou aumento de despesa produzirão efeitos quando cumpridas as medidas de compensação.

§ 6º O disposto no § 2º não se aplica às despesas com:

I - pessoal, de que trata o art. 110;

III - benefícios a servidores; e

IV - benefícios ou serviços da seguridade social instituídos, majorados ou estendidos, nos termos do disposto no § 5º do art. 195 da Constituição.

§ 7º Para fins de cumprimento do disposto no inciso I do caput do art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 2000 - Lei de Responsabilidade Fiscal, e na alínea “a” do inciso I do caput deste artigo, quaisquer proposições legislativas em tramitação que importem ou autorizem redução de receita poderão ter seus efeitos considerados na estimativa de receita do Projeto da Lei Orçamentária e da respectiva Lei.

§ 8º O disposto no caput não se aplica:

I - aos impostos a que se refere o inciso I do § 3º do art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 2000 - Lei de Responsabilidade Fiscal; e  
II - às hipóteses de transação no contencioso tributário de pequeno valor, nos termos previstos em lei, observado o disposto no inciso II do § 3º do art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 2000 - Lei de Responsabilidade Fiscal.

§ 9º Na ocorrência de calamidade pública reconhecida pelo Congresso

Nacional, para proposições que atendam às necessidades dela decorrentes, fica dispensada a demonstração de ausência de prejuízo ao alcance das metas fiscais de que trata o caput, sem prejuízo do disposto na Lei Complementar nº 101, de 2000 - Lei de Responsabilidade Fiscal.

23. A este respeito, o Parecer de Mérito nº 53/2021/ME informa que a proposição se enquadra como de impacto irrelevante, nos termos do §2º do art. 126 da Lei nº 14.116/2020 acima transcreto:

42. Desta forma, temos que o valor total de multas potencialmente sujeitas a remissão nos três órgãos, seria de R\$ 108.489.072,47 (R\$ 44.000.000,00 + R\$ 24.563.089,03 + R\$ 39.925.983,44).

43. Dividindo este valor potencial total (R\$ 108.489.072,47) pelo número total de veículos elegíveis (1.462.576), temos que em média, cada veículo possui débitos sujeitos a remissão no valor R\$ 74,18 (setenta e quatro reais e dezoito centavos)

44. Desta forma, ao multiplicarmos o valor médio do débito a ser remido (R\$ 74,18) pelo quantitativo de veículos estimados para entrarem no Programa (2.000 em 2021, 12.000 em 2022 e 15.000 em 2023), temos o impacto orçamentário financeiro previsto em R\$ 148.360,00 para 2021, R\$ 890.160,00 para 2022 e R\$ 1.112.700,00 em 2023.

[...]

46. De acordo com o Relatório de Gestão Fiscal (RGF) consolidado de 2020 elaborado pelo Tesouro Nacional, um milésimo por cento da receita corrente líquida realizada no exercício de 2020 equivale a R\$ 6.519.432,66.

47. A proposta está alinhada ao Programa 2212 do Plano Plurianual (PPA 2020-2023).

48. Destacamos que até o presente momento, ainda não foram aprovadas a lei de diretrizes orçamentárias nem a lei orçamentária de 2022.

24. Ademais, o parecer informa que o limite da remissão foi definido tendo como parâmetro os pisos de ajuizamento de execuções fiscais de débitos com a Fazenda Nacional (R\$ 20.000,00 - Portaria MF Nº 75, de 22 de março de 2012) e dos débitos decorrentes do exercício de poder de polícia pelos órgãos da União, autarquias e fundações (R\$ 5.000,00 - Portaria AGU nº 377, de 25 de agosto de 2011).

25. Desse modo, ao que parece a proposição não gerará despesa pública nem implicará assunção de obrigação, na forma dos arts. 15, 16 e 17 da LRF.

26. O art. 7º da minuta dispõe que o registro das operações relativas ao Programa serão realizados na Plataforma RENOVAR (caput), operada pela Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial – ABDI, que poderá auferir receitas pela prestação dos serviços e captar recursos para o financiamento de ações no âmbito de sua atuação, devendo manter registro das operações realizadas, observadas as diretrizes estabelecidas pelo Conselho do Programa (p. único). Aqui sugiro esclarecer de quem a ABDI poderá auferir receitas.

27. O art. 8º da minuta prevê que o Programa contará com uma iniciativa de âmbito nacional coordenada pela ABDI (caput). Mas também poderá contar com outras iniciativas - que podem ter caráter regional ou possuir segmentação por produtos ou usuários - cadastradas pelo Conselho do Programa, que definirá as diretrizes para a remuneração dos serviços prestados pelas instituições coordenadoras (§§1º e 2º). A operação de tais iniciativas poderá se dar por meio de parcerias negociais e operacionais entre a instituição coordenadora das iniciativas e instituições financiadoras ou parceiras públicas e privadas (§3º). As instituições coordenadoras das referidas iniciativas poderão captar recursos para o financiamento de ações (§4º) e deverão manter controle para identificação das operações realizadas no âmbito do Programa (§5º). Por último, a comprovação dos

aportes nas iniciativas desonera os financiadores ou parceiros privados da responsabilidade quanto à efetiva utilização dos recursos para alcance dos objetivos do Programa (§6º).

28. A coordenação de uma iniciativa (isto é, programa ou projeto voltado à retirada progressiva dos veículos em fim de vida útil, à renovação de frota ou à economia circular no sistema de mobilidade e logística do País) nacional se amolda à missão institucional da ABDI, nos termos do art. 1º, caput, da Lei nº 11.080/2004[3]. Apesar disso, o art. 15 da minuta altera a finalidade institucional da ABDI para deixar mais clara a pertinência temática: "promover a execução de políticas de desenvolvimento industrial, inovação, transformação digital e difusão de tecnologia, especialmente as que contribuam para a geração de empregos, em consonância com as políticas de comércio exterior e de ciência e tecnologia". Além disso, em função do serviço prestado pela ABDI nos termos do art. 7º da minuta, o art. 17 da Lei nº 11.080/2004 será alterado para incluir nova receita para agência - "recursos provenientes da prestação de serviços relacionados às suas finalidades institucionais".

29. Neste artigo (8º), é recomendável que se estabeleça algumas balizas para esta iniciativa nacional ou que se cometa tal definição ao Decreto regulamentar.

30. O art. 9º da minuta autoriza as empresas de desmontagem participantes do Programa a comercializarem os materiais decorrentes da desmontagem ou destruição, como sucata, do bem elegível, observadas as disposições da Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014 (caput), cujos montantes serão destinados à iniciativa nacional ou às outras iniciativas credenciadas (p. único). Recomendo definir "empresa de desmontagem" no art. 3º da minuta ou, se for o caso, fazer referência a algum inciso do art. 4º, §1º, porque não fica claro se ela se enquadra como "parceiro privado" ou "aderente do programa", embora o artigo sugira que sim ("participantes do programa").

31. O art. 10 da minuta institui o Conselho do Programa RENOVAR e comete o estabelecimento de sua composição, organização, competências e funcionamento a regulamento.

32. O art. 11 da minuta autoriza a Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia a instituir certificação, de caráter voluntário, aos veículos automotores em circulação, seus fabricantes e operadores, em razão de suas condições de segurança e de controle de emissão de gases poluentes.

33. O art. 12 da minuta autoriza o Conselho Nacional de Trânsito – Contran a definir procedimentos mais simplificados do que os atualmente vigentes para a baixa definitiva do registro do bem elegível para fins de desmonte ou destruição, como sucata, no âmbito do Programa.

34. O art. 13 da minuta altera o art. 1º-A da Lei nº 10.336/2001, a fim de que o produto de arrecadação da CIDE-combustíveis possa ser destinado a "projetos de infraestrutura fixa ou rodante, incluídos os de renovação de frota circulante". Desse modo, visto que não se trata de ampliação da hipótese de incidência da contribuição, mas apenas de ampliação da destinação do produto da arrecadação do tributo, desnecessária a observância das anterioridades nonagesimal e do exercício financeiro (art. 150, III, "b" e "c", da CF/1988).

35. O art. 14 da minuta altera o caput do art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a fim de abranger outras hipóteses de destinação da receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito: "melhoria das condições de trabalho dos profissionais do segmento de transporte rodoviário, renovação de frota circulante, melhoria da segurança e do desempenho ambiental da frota circulante".

36. O art. 15 da minuta insere na Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, o art. 81-B, a fim de autorizar que as concessionárias de contratos de exploração de petróleo apliquem recursos para promover o desmonte ou destruição, como sucata, dos veículos pesados em fim de vida útil. E os respectivos recursos seriam considerados no cálculo de adimplemento de obrigações contratuais de PD&I referentes às obrigações relativas aos anos de 2022 e 2027 e às obrigações ainda não adimplidas referidas a períodos anteriores a 2021. Recomendo que já se insira no próprio artigo que tal aplicação será regulamentada pelo Poder Executivo ou pela ANP, a fim de se evitar alegações de inovação normativa.

37. Por último, o art. 17 da minuta é uma cláusula de vigência imediata.

38. Registro, ainda, que a vertente proposta de Medida Provisória deve ser encaminhada à Casa

Civil e à Secretaria-Geral da Presidência da República, por meio de exposição de motivos assinada pelos Ministros envolvidos, à qual deverão ser anexados os pareceres de mérito e jurídicos do Ministério da Economia e dos Ministérios coautores (arts. 26 e 29 do Decreto nº 9.191/2017).

### **III. CONCLUSÃO**

39. Ante o exposto, observadas as recomendações de aperfeiçoamento lançadas neste parecer (cf. parágrafos 8, 18, 26, 29, 30 e 36), OPINO pela constitucionalidade formal e material da proposta de medida provisória.

40. Sugiro o retorno dos autos à Secretaria de Desenvolvimento da Indústria, Comércio, Serviços e Inovação, para ciência, avaliação e providências decorrentes.

À consideração superior.

Brasília, 28 de julho de 2021.

**MATEUS LEVI FONTES SANTOS**

ADVOGADO DA UNIÃO

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <http://sapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 19687106071202112 e da chave de acesso a717f7b3

Notas

1. ^ MENDES, Gilmar Ferreira; BRANCO, Paulo Gustavo Gonet. Curso de direito constitucional. 7 ed. rev. atual. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 945. Na nota de rodapé 123, o autor faz menção às seguintes palavras do Ministro Celso de Mello, por ocasião do julgamento da ADI-MC 293, DJ de 16/04/1993: “O que justifica a edição de medidas provisórias, com força de lei, em nosso direito constitucional, é a existência de um estado de necessidade que impõe ao Poder Público a adoção imediata de providências, de caráter legislativo, inalcançáveis segundo as regras ordinárias de legiferação, em face do próprio periculum in mora que fatalmente decorreria da concretização da prestação legislativa.

2. ^ Neste sentido, conferir os seguintes julgados paradigmáticos: ADI-MC 162, Rel. Min. Moreira Alves, DJ de 19 de setembro de 1997 e ADI 526, Rel. Min. Sepúlveda Pertence, DJ de 05 de março de 1993.

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

Documento assinado eletronicamente por MATEUS LEVI FONTES SANTOS, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 688954583 no endereço eletrônico <http://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): MATEUS LEVI FONTES SANTOS. Data e Hora: 30-07-2021 09:52. Número de Série: 17350413. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv5.

ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO

PROCURADORIA-GERAL DA FAZENDA NACIONAL

(PGAPCEX) COORDENAÇÃO-GERAL DE PRODUTIVIDADE E COMPETITIVIDADE  
ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS, BLOCO J, SALA 728

**DESPACHO n. 02921/2021/PGFN/AGU**

**NUP: 19687.106071/2021-12**

**INTERESSADOS: SECRETARIA ESPECIAL DE PRODUTIVIDADE, EMPREGO E COMPETITIVIDADE-SEPEC-ME**

**ASSUNTOS: ATOS ADMINISTRATIVOS**

1. Aprovo o PARECER n. 00599/2021/PGFN/AGU pelos próprios fundamentos.
2. Considerando que os autos tratam de proposta de Medida Provisória, de iniciativa da Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia, que institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR. Encaminho, em retorno, os autos à Secretaria de Desenvolvimento da Indústria, Comércio, Serviços e Inovação, para ciência, avaliação e providências decorrentes.

Brasília, 02 de agosto de 2021.

**MARCOS HENRIQUE OLIVEIRA ANDRADE GÓIS**

Advogado da União

Procurador-Geral Adjunto de Produtividade, Competitividade e Comércio Exterior

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <http://sapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 19687106071202112 e da chave de acesso a717f7b3

Documento assinado eletronicamente por MARCOS HENRIQUE OLIVEIRA ANDRADE GOIS, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 691448508 no endereço eletrônico <http://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): MARCOS HENRIQUE OLIVEIRA ANDRADE GOIS. Data e Hora: 02-08-2021 09:41. Número de Série: 13292787. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv4.

#### MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional

Procuradoria-Geral Adjunta de Consultoria Fiscal, Financeira, Societária e Econômico-Orçamentária

Coordenação-Geral de Assuntos Financeiros

#### Parecer SEI nº 11527/2021/ME

Ato preparatório. Fundamento no § 3º do art. 7º da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, e no art. 20 do Decreto nº 7.724, de 16 de maio de 2012. Restrição de acesso até a edição do ato normativo proposto.

Proposta de medida provisória que “Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR, e dá outras providências”. Análise restrita aos aspectos jurídico-financeiros.

Processo SEI nº 19687.106071/2021-12.

1. A Diretoria de Produtividade, Concorrência e Comércio Exterior da Secretaria Executiva do Ministério da Fazenda, por meio de despacho (SEI nº 17478092), encaminha a esta Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, para análise e manifestação, proposta de medida provisória (SEI nº 17104251), acompanhada da respectiva minuta de exposição de motivos (SEI nº 17474557), que “Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR, e dá outras providências”.

2. Além das minutas de medida provisória e de exposição de motivos, instrui o processo o Parecer de Mérito nº 53/2021/ME, da Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade (SEI nº 17104892).

3. Inicialmente, cabe registrar que versões anteriores da proposta em questão foram examinadas no

âmbito desta Coordenação-Geral de Assuntos Financeiros por intermédio do Parecer SEI nº 20477/2020/ME (SEI nº 12681943) e da Nota SEI nº 67/2021/CAF/PGACFFS/PGFN-ME (SEI nº 14022720).

4. De acordo com a minuta de exposição de motivos, a atual proposta de medida provisória objetiva, em síntese, instituir o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR, destinado ao incremento da produtividade, da competitividade e da eficiência da logística no país, por meio da retirada de circulação de veículos em condições técnicas e operacionais que não atendam aos parâmetros mínimos preconizados pelas entidades especializadas e adotados pelo mercado internacional, com vistas à geração de impactos positivos na competitividade dos produtos brasileiros.

5. Relativamente às versões anteriores da proposta de medida provisória, verifica-se que a minuta ora apresentada se mostra mais enxuta, haja vista que uma série de disposições antes previstas deixou de constar do texto.

6. Compete a esta Coordenação-Geral de Assuntos Financeiros, em razão da sua competência regimental[1], tão somente a análise jurídica das disposições que envolvam matéria de natureza financeira, não se inserindo no âmbito das suas atribuições o exame dos aspectos pertinentes à juridicidade das demais normas e à avaliação dos aspectos de conveniência e de oportunidade das medidas propostas. Sob tal perspectiva, o presente exame limitar-se-á às disposições constantes dos artst. 6º e 14 da proposição.

7. O art. 6º da proposta de medida provisória prevê a remissão dos débitos não tributários com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a Polícia Rodoviária Federal (PRF), dos bens que, na data da solicitação da baixa definitiva do registro para fins do RENOVAR, estejam vencidos há 3 (três) anos ou mais e cujo valor total em cada órgão, nessa mesma data, seja igual ou inferior a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais).

8. O art. 14 da proposta de medida provisória, por sua vez, altera o disposto no caput do art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para estender a aplicação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito à melhoria das condições de trabalho dos profissionais do segmento de transporte rodoviário, à renovação de frota circulante e à melhoria da segurança e do desempenho ambiental da frota circulante.

9. A constitucionalidade de uma medida provisória depende da observância dos limites formal e material impostos pela Constituição Federal.

10. Quanto aos limites formais, a edição do ato normativo proposto encontra-se, necessariamente, condicionada aos pressupostos de urgência e de relevância previstos no art. 62 da Carta da República, cuja avaliação se insere no campo da conveniência e da oportunidade. O que cumpre a este Órgão Jurídico destacar, sob esse prisma, é que a minuta de exposição de motivos apresentada explicita a relevância e a urgência do tema. Em relação aos limites materiais, verifica-se que os ditames previstos no art. 62, §§ 1º e 2º, da Constituição Federal foram observados.

11. No que se refere à remissão prevista no art. 6º da proposta de medida provisória, reitera-se o entendimento constante da Nota SEI nº 67/2021/CAF/PGACFFS/PGFN-ME (SEI nº 14022720), no sentido da necessidade de observância ao disposto no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT) e nos arts. 125 e 126 da Lei nº 14.116, de 31 de dezembro de 2020 (LDO/2021).

12. A respeito do impacto financeiro e orçamentário advindo da proposta de medida provisória, destaca-se da minuta de exposição de motivos, in verbis:

“O impacto orçamentário previsto para a medida é de R\$ 148.360,00 para o ano de 2021, R\$ 890.160,00 para 2022 e R\$ 1.112.700,00 em 2023. De acordo com o Relatório de Gestão Fiscal (RGF) consolidado de 2020 elaborado pelo Tesouro Nacional, um milésimo por cento da receita corrente líquida realizada no exercício de 2020, equivalente a R\$ 6.519.432,66.

Trata-se, portanto, de proposta com impacto irrelevante, considerando o disposto no art. 126, § 2º, da Lei nº 14.116/2020 (LDO 2021).

Ainda, cabe destacar que a proposta está alinhada ao Programa 2212 do Plano Plurianual (PPA 2020-2023).”

13. Da mesma forma, extrai-se do Parecer de Mérito nº 53/2021/ME, da Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade (SEI nº 17104892), informação no seguinte sentido, in verbis:

## “VI. DO IMPACTO FINANCEIRO E ORÇAMENTÁRIO

32. Em relação a estimativa do impacto orçamentário-financeiro, pela remissão dos débitos não tributários com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e Polícia Rodoviária Federal - PRF, dos bens cuja baixa definitiva do registro seja solicitada para fins do Programa, vencidos há 3 (três) anos ou mais e cujo valor total em cada órgão, nessa mesma data, seja igual ou inferior a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), utilizamos as seguintes pressupostos para os cálculos:

33. Os bens elegíveis seriam os caminhões com mais de 30 anos de fabricação e os ônibus e implementos rodoviários produzidos há mais de 20 anos.

34. Os dados do RENAVAN foram utilizados para levantar o quantitativo de bens elegíveis para caminhões e ônibus, e dados da ANTT foram empregados para os implementos rodoviários.

35. Desta forma temos 1.007.769 caminhões com mais 30 anos, 87.234 caminhões tratores com mais de 30 anos, 261.426 ônibus com mais de 20 anos e 106.147 implementos rodoviários (8.249 reboques e 97.898 semirreboques) com mais de 20 anos, totalizando 1.462.576 veículos.

36. Estima-se que farão parte do Programa: 2.000 veículos em 2021, 12.000 em 2022 e 15.000 em 2023.

37. O limite da remissão a ser definido pelo Poder Executivo, por órgão, será de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), valor inferior ao valor para ajuizamento de execuções fiscais de débitos com a Fazenda Nacional (R\$ 20.000,00 - Portaria MF Nº 75, de 22 de março de 2012) e igual ao valor mínimo para ajuizamento de execuções fiscais de débitos decorrentes do exercício de poder de polícia pelos órgãos da União, autarquias e fundações (R\$ 5.000,00 - Portaria AGU nº 377, de 25 de agosto de 2011).

38. Em relação aos valores de multas junto aos órgãos elencados, pelos veículos elegíveis, existe diferenças entre os níveis de detalhamentos e agregação dos dados obtidos. Em suma, essas foram s

respostas dos órgãos:

39. A PRF informou que de forma aproximada, e com margem de erro para cima, o total de multas daqueles veículos elegíveis ao Programa, por ano da infração e ainda não pagos em 2021 seriam os seguintes:

- 2017 - 44 Milhões;
- 2018 - 120 Milhões;
- 2019 - 236 Milhões;
- 2020 - 300 Milhões;
- 2021 - 65 Milhões (dados até 05 de março de 2021).

40. Por sua vez, o DNIT informou que identificou multas referentes a 101.100 placas de veículos elegíveis. O valor total dos débitos (vencidos a mais de 3 anos e limitados ao teto de R\$ 5.000,00) seria de R\$ 24.563.089,03, considerando os valores originais das multas.

41. Já a ANTT informou a estimativa de impacto no âmbito da sua atuação:

- Total de empresas com débitos totais inferiores a R\$ 5.000,00 e com vencimento superior a 3 anos, potencialmente beneficiadas: 28.052
- Total de Autos de Infração, abrangidos nos mesmos referenciais acima, potencialmente sujeitos à remissão: 135.076
- Valor total dos Autos de Infração, potencialmente sujeitos a cancelamento: R\$ 39.925.983,44
- Estoque total dos Autos de Infração da ANTT, com vencimento superior a 3 anos, aguardando pagamento: R\$ 484.677.702,76
- Total de empresas com débitos totais superiores a R\$ 5.000,00 e com vencimento superior a 3 anos, que estariam fora do benefício: 13.783

42. Desta forma, temos que o valor total de multas potencialmente sujeitas a remissão nos três órgãos, seria de R\$ 108.489.072,47 (R\$ 44.000.000,00 + R\$ 24.563.089,03 + R\$ 39.925.983,44).

43. Dividindo este valor potencial total (R\$ 108.489.072,47) pelo número total de veículos elegíveis (1.462.576), temos que em média, cada veículo possui débitos sujeitos a remissão no valor R\$ 74,18 (setenta e quatro reais e dezoito centavos).

44. Desta forma, ao multiplicarmos o valor médio do débito a ser remido (R\$ 74,18) pelo quantitativo de veículos estimados para entrarem no Programa (2.000 em 2021, 12.000 em 2022 e 15.000 em 2023), temos o impacto orçamentário financeiro previsto em R\$ 148.360,00 para 2021, R\$ 890.160,00 para 2022 e R\$ 1.112.700,00 em 2023.

45. Informamos que o Projeto de Lei que dispõe sobre as diretrizes para a elaboração e a execução da Lei Orçamentária (PLDO) de 2022, manteve dispositivo semelhante ao da LDO de 2021:

‘Art. 124. Caso o demonstrativo a que se refere o art. 123 apresente redução de receita ou aumento de despesas, a proposta deverá demonstrar a ausência de prejuízo ao alcance das metas fiscais e cumprir, para esse fim:

I - no caso de redução de receita, no mínimo, um dos seguintes requisitos:

...

c) comprovar que os efeitos financeiros líquidos das proposições decorrentes de extinção, transformação, redução de serviço público ou

do exercício de poder de polícia, ou de instrumentos de transação resolutiva de litígio, este último conforme disposto em lei, são positivos e não prejudicam o alcance da meta de resultado fiscal;

...  
§ 2º Fica dispensada do atendimento ao disposto nos incisos I e II do caput e da comprovação de ausência de prejuízo ao alcance das metas fiscais a proposição cujo impacto seja irrelevante, assim considerado o limite de um milésimo por cento da receita corrente líquida realizada no exercício de 2021.'

46. De acordo com o Relatório de Gestão Fiscal (RGF) consolidado de 2020 elaborado pelo Tesouro Nacional, um milésimo por cento da receita corrente líquida realizada no exercício de 2020 equivale a R\$ 6.519.432,66.

47. A proposta está alinhada ao Programa 2212 do Plano Plurianual (PPA 2020-2023).

48. Destacamos que até o presente momento, ainda não foram aprovadas a lei de diretrizes orçamentárias nem a lei orçamentária de 2022."

14. Ante o exposto, sob o ponto de vista exclusivamente jurídico-financeiro, não se vislumbra a existência de vício de constitucionalidade ou de legalidade na proposta de medida provisória ora analisada, desde que seja atestado pelas áreas competentes desta Pasta que a proposição atende, de fato, ao disposto no art. 113 do ADCT e nos arts. 125 e 126 da Lei nº 14.116, de 2020 (LDO/2021).

À consideração superior.

Brasília, 29 de julho de 2021.

Documento assinado eletronicamente  
**FERNANDA RIBEIRO GANEM LAEBER**  
Procuradora da Fazenda Nacional

De acordo. À consideração superior.

COORDENAÇÃO-GERAL DE ASSUNTOS FINANCEIROS.

Documento assinado eletronicamente  
**VINÍCIUS VASCONCELOS LESSA**  
Coordenador-Geral de Assuntos Financeiros

Aaprovo. Encaminhe-se à Divisão de Assuntos Parlamentares da Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, para consolidação.

PROCURADORIA-GERAL DA FAZENDA NACIONAL.

Documento assinado eletronicamente  
**MAÍRA SOUZA GOMES**

[1] Art. 14 do Regimento Interno da Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, aprovado por meio da Portaria MF nº 36, de 24 de janeiro de 2014, e alterado pela Portaria MF nº 474, de 26 de dezembro de 2016; e Decreto nº 10.072, de 18 de outubro de 2019.

Documento assinado eletronicamente por Maíra Souza Gomes, Procurador(a)-Geral Adjunto(a) de Consultoria Fiscal, Financeira e Societária, em 30/07/2021, às 12:18, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

Documento assinado eletronicamente por Vinicius Vasconcelos Lessa, Coordenador(a)-Geral de Assuntos Financeiros, em 30/07/2021, às 12:23, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

Documento assinado eletronicamente por Fernanda Ribeiro Ganem Laeber, Procurador(a) da Fazenda Nacional, em 30/07/2021, às 13:43, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

*Assinado eletronicamente por: Ricardo Soriano de Alencar*

*Assinado eletronicamente por: Thaís Márcia Fernandes Matano Lacerda*

ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO  
CONSULTORIA-GERAL DA UNIÃO  
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA  
COORDENAÇÃO-GERAL JURÍDICA DE TRANSPORTES TERRESTRES E AEROVIÁRIO  
ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS, BLOCO R, 5º ANDAR - CEP 70.044-902 - BRASÍLIA (DF)  
TEL.: (61) 2029-7141/7146 - CONJUR.MT@INFRAESTRUTURA.GOV.BR

**PARECER n. 00003/2022/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU**

**NUP: 50000.029537/2021-62**

**INTERESSADOS: MINISTÉRIO DA ECONOMIA - ME**

**ASSUNTOS: TRÂNSITO. NORMAS DE TRÂNSITO. VEÍCULOS. (PESO 2)**

EMENTA: DIREITO CONSTITUCIONAL E ADMINISTRATIVO. MINUTA DE MEDIDA PROVISÓRIA. PROGRAMA DE AUMENTO DA PRODUTIVIDADE DA FROTA RODOVIÁRIA NO PAÍS – RENOVAR. INSTITUIÇÃO. VIABILIDADE JURÍDICA. ADSTRIÇÃO ÀS AOS ASPECTOS RELACIONADOS ÀS COMPETÊNCIAS LEGAIS DO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA.

Sra. Consultora Jurídica,

## **1. RELATÓRIO**

1. Trata-se de processo administrativo instaurado para análise e manifestação quanto à viabilidade da minuta de medida provisória que institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR, com a respectiva minuta de exposição de motivos (SEI 4728981).

2. A análise de mérito administrativo, no âmbito do Ministério da Infraestrutura, encontra-se na Nota Técnica nº 89/2021/CGTRC/DPLAN/SNTT (SEI 4779071), na Nota Técnica Conjunta nº 1/2021/CGREG-SENATRAN/DRF-SENATRAN/SENATRAN (SEI 4811631), bem como na Exposição de Motivos (SEI 4728981).

3. Consta ainda análises técnica e jurídica elaboradas pelo Ministério da Economia e pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, respectivamente (SEI 4728981, p. 11 e seguintes).

4. Os autos foram encaminhados a esta Consultoria Jurídica por meio do Despacho nº 5596/2021/SE (SEI 4834456), tendo a demanda sido distribuída a esta Coordenação em virtude da pertinência temática.

5. A certidão DEIP que atesta a chegada dos autos neste órgão jurídico (SEI 4834985), é o último documento dos autos no momento da conclusão da presente análise.

6. É o relatório. Passa-se a opinar.

## **2. FUNDAMENTAÇÃO**

7. Preliminarmente, considera-se oportuno esclarecer que, no exercício das competências que lhe foram atribuídas pelo art. 131 da CRFB/88 e pelo art. 11 da Lei Complementar nº 73, de 1993, compete a este órgão de execução da Advocacia-Geral da União (AGU) prestar consultoria sob o prisma estritamente jurídico, não lhe cabendo, portanto, adentrar na análise dos aspectos da conveniência e da oportunidade da prática dos atos administrativos, nem em aspectos de natureza eminentemente técnico-administrativa. Ademais, no que se refere aos aspectos de natureza técnica alheios à seara jurídica, parte-se da premissa de que os órgãos e servidores competentes para a sua apreciação detêm os conhecimentos específicos necessários e os analisaram adequadamente.

8. Ressalte-se que a presente análise se limitará aos aspectos relativos às competências do Ministério da Infraestrutura, definidas no art. 35 da Lei nº 13.844, de 2019.

### **2.1 Da competência legislativa e dos critérios de relevância e urgência**

9. A Constituição da República, em seu art. 22, incisos IX e XI, dispõe:

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:  
[...]  
IX - diretrizes da política nacional de transportes;  
[...]  
XI - trânsito e transporte.

10. No que se refere ao tema transporte, ressalte-se que a jurisprudência do Supremo Tribunal Federal (STF) tem reconhecido, em se tratando de normas gerais, a competência federal sob diversas perspectivas, como se observa pelos julgados cujas ementas se passa a transcrever:

1. Ação direta de constitucionalidade. 2. Lei 3.680/2005 do Distrito Federal. 3. Obrigatoriedade de equipar os ônibus utilizados no serviço público de transporte coletivo com dispositivos redutores de estresse para motoristas e cobradores. 4. Inconstitucionalidade. Competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte bem como sobre direito do trabalho. 5. Medida cautelar concedida pelo Plenário do STF. 6. Precedentes. 7. Ação direta de constitucionalidade julgada procedente.(ADI 3671, Relator(a): Min. GILMAR MENDES, Tribunal Pleno, julgado em 21/02/2020, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-065 DIVULG 19-03-2020 PUBLIC 20-03-2020)

EMENTA AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. ARTS. 2º E 3º, PARÁGRAFO ÚNICO, DA LEI Nº 4.112/2008 DO DISTRITO FEDERAL. SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO. INTERRUPÇÃO OU NÃO CONCLUSÃO DA VIAGEM. RESSARCIMENTO DE TARIFA AOS USUÁRIOS. EXTENSÃO AO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS ENTRE O DISTRITO FEDERAL E A REGIÃO DO ENTORNO. TRANSPORTE INTERESTADUAL. USURPAÇÃO DA COMPETÊNCIA PRIVATIVA DA UNIÃO PARA LEGISLAR SOBRE TRANSPORTES. AFRONTA AOS ARTS. 1º, 21, XII, “E”, 22, XI, E 178 DA CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA. PRESUNÇÃO ABSOLUTA DE VERACIDADE DA DENÚNCIA DE INFRAÇÃO REALIZADA PELO USUÁRIO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO. VINCULAÇÃO DA ADMINISTRAÇÃO À IMPOSIÇÃO DA SANÇÃO CORRESPONDENTE. INOBSERVÂNCIA DO CONTRADITÓRIO, DA AMPLA DEFESA E DO DEVIDO PROCESSO LEGAL. OFENSA AO ART. 5º, LIV E LV, DA CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA. PRECEDENTES. 1. A teor dos arts. 21, XII, “e”, 22, XI, e 178 da Constituição da República, compete privativamente à União, porque titular da exploração do serviço – ainda que por delegação, mediante autorização, concessão ou permissão – legislar sobre transporte interestadual de passageiros. 2. Ao estender a aplicação do direito distrital ao transporte de passageiros realizado entre o Distrito Federal e a região do Entorno, transcendendo os limites territoriais do ente federado, o art. 2º da Lei nº 4.112/2008 do Distrito Federal invade a competência da União para explorar e regular o transporte interestadual de passageiros, ainda que de feição urbana. Precedentes. 3. A imposição, pelo Estado, de penalidade de qualquer natureza, inclusive na esfera administrativa, subordina-se à observância do contraditório, da ampla defesa e do devido processo legal (art. 5º, LIV e LV, da Constituição da República), pena de nulidade do ato administrativo sancionador. Precedente. 4. Ao instituir hipótese de presunção legal absoluta quanto à veracidade do fato alegado em denúncia de infração realizada por usuário do serviço de transporte público coletivo, o art. 3º, parágrafo único, da Lei nº 4.112/2008 do Distrito Federal inviabiliza o contraditório e impede o exercício do direito de defesa na esfera administrativa, mostrando-se incompatível com o devido processo legal tanto no aspecto formal quanto na sua dimensão substantiva. Ação direta de constitucionalidade julgada procedente.(ADI 4338, Relator(a): Min. ROSA WEBER, Tribunal Pleno, julgado em 23/08/2019, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-195 DIVULG 06-09-2019 PUBLIC 09-09-2019, sem destaque no original)

Ementa: Direito constitucional. Recurso Extraordinário. Repercussão Geral. Transporte individual remunerado de passageiros por aplicativo, livre iniciativa e livre concorrência. 1. Recurso Extraordinário com repercussão geral interposto contra acórdão que declarou a constitucionalidade de lei municipal que proibiu o transporte individual remunerado de passageiros por motoristas cadastrados em aplicativos como Uber, Cabify e 99. 2. A questão constitucional suscitada no recurso diz respeito à lícitude da atuação de motoristas privados cadastrados em plataformas de transporte compartilhado em mercado até então explorado por taxistas. 3. As normas que proibam ou restrinjam de forma desproporcional o transporte privado individual de passageiros são constitucionais porque: (i) não há regra nem princípio constitucional que prescreva a exclusividade do modelo de táxi no mercado de transporte individual de passageiros; (ii) é contrário ao regime de livre iniciativa e de livre concorrência a criação de reservas de mercado em favor de atores econômicos já estabelecidos, com o propósito de afastar o impacto gerado pela inovação no setor; (iii) a possibilidade de intervenção do Estado na ordem econômica para preservar o mercado concorrential e proteger o consumidor não pode contrariar ou esvaziar a livre iniciativa, a ponto de afetar seus elementos essenciais. Em um regime constitucional fundado na livre iniciativa, o legislador ordinário não tem ampla discricionariedade para suprimir espaços relevantes da iniciativa privada. 4. A admissão de uma modalidade de transporte individual submetida a uma menor intensidade de regulação, mas complementar ao serviço de táxi afirma-se como uma estratégia constitucionalmente adequada para acomodação da atividade inovadora no setor. Trata-se, afinal, de uma opção que: (i) privilegia a livre iniciativa e a livre concorrência; (ii) incentiva a inovação; (iii) tem impacto positivo sobre a mobilidade urbana e o meio ambiente; (iv) protege o consumidor; e (v) é apta a corrigir as ineficiências de um setor submetido historicamente a um monopólio “de fato”. 5. A União Federal, no exercício de competência legislativa privativa para dispor sobre trânsito e transporte (CF/1988, art. 22, XI), estabeleceu diretrizes regulatórias para o transporte privado individual por aplicativo, cujas normas não incluem o controle de entrada e de preço. Em razão disso, a regulamentação e a fiscalização atribuídas aos municípios e ao Distrito Federal não podem contrariar o padrão regulatório estabelecido pelo legislador federal. 6. Recurso extraordinário desprovido, com a fixação das seguintes teses de julgamento: “1. A proibição ou restrição da atividade de transporte privado individual por motorista cadastrado em aplicativo é constitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência; e 2. No exercício de sua competência para regulamentação e fiscalização do transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal (CF/1988, art. 22, XI)”.(RE 1054110, Relator(a): Min. ROBERTO BARROSO, Tribunal Pleno, julgado em 09/05/2019, PROCESSO ELETRÔNICO REPERCUSSÃO GERAL - MÉRITO DJe-194 DIVULG 05-09-2019 PUBLIC 06-09-2019, sem destaque no original)

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI N.º 6.942/2007 DO ESTADO DO PARÁ. REGULAMENTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS PRESTADO POR MEIO DE CICLOMOTORES, MOTONETAS E MOTOCICLETAS. COMPETÊNCIA PRIVATIVA DA UNIÃO. INCONSTITUCIONALIDADE. AÇÃO JULGADA PROCEDENTE. 1. É inconstitucional norma estadual ou distrital que regulamente o serviço individual de passageiros, por ser matéria afeta a transporte, de competência privativa da União, nos termos do art. 22, XI, CRFB. Precedentes. 2. Ação direta julgada procedente.(ADI 4961, Relator(a): Min. EDSON FACHIN, Tribunal Pleno, julgado em 19/12/2018, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-050 DIVULG 13-03-2019 PUBLIC 14-03-2019)

11. A minuta se propõe, então, a regular questão ligada a trânsito e transporte, tema inegavelmente inserto na competência legislativa da União.

12. Quanto à edição de medida provisória, a Constituição da República estabelece em seu art. 62, caput, §§ 1º e 10:

Art. 62. Em caso de relevância e urgência, o Presidente da República poderá adotar medidas provisórias, com força de lei, devendo submetê-las de imediato ao Congresso Nacional.

§ 1º É vedada a edição de medidas provisórias sobre matéria:

I - relativa a:

- a) nacionalidade, cidadania, direitos políticos, partidos políticos e direito eleitoral;
- b) direito penal, processual penal e processual civil;
- c) organização do Poder Judiciário e do Ministério Público, a carreira e a garantia de seus membros;
- d) planos plurianuais, diretrizes orçamentárias, orçamento e créditos adicionais e suplementares, ressalvado o previsto no art. 167, § 3º;

II - que vise a detenção ou seqüestro de bens, de poupança popular ou qualquer outro ativo financeiro;

III - reservada a lei complementar;

IV - já disciplinada em projeto de lei aprovado pelo Congresso Nacional e pendente de sanção ou veto do Presidente da República.

[...]

§ 10. É vedada a reedição, na mesma sessão legislativa, de medida provisória que tenha sido rejeitada ou que tenha perdido sua eficácia por decurso de prazo.

13. A minuta respeita os dispositivos acima apontados. Com relação aos critérios de relevância e urgência, trata-se de requisito constitucional deveras afeito ao mérito administrativo, no qual o órgão jurídico não deve se imiscuir, ressalvadas eventuais recomendações relativas a aspectos materiais das normas ora analisadas, que podem repercutir em tal questão. Nesse sentido, o

Supremo Tribunal Federal tem remansosa jurisprudência sobre a excepcionalidade do controle jurídico de medidas provisórias, como se vê pelo julgado cuja ementa se passa a transcrever:

AGRAVO REGIMENTAL EM RECURSO EXTRAORDINÁRIO COM AGRAVO. DIREITO TRIBUTÁRIO. CSLL. MAJORAÇÃO DE ALÍQUOTA. MEDIDA PROVISÓRIA. LEGALIDADE TRIBUTÁRIA. RELEVÂNCIA E URGÊNCIA. 1. A existência de ação de controle objetivo pendente de julgamento não infirma a formação de jurisprudência dominante para os fins do art. 21, §1º, do RISTF, com esteio tão somente na expectativa de mudança jurisprudencial. Embora seja possível em posterior julgamento a alteração da compreensão jurisprudencial, vige no direito brasileiro o postulado de que lei formal goza de presunção de constitucionalidade até declaração em sentido contrário. Art. 525, §§12, 14 e 15 do CPC/15. 2. A majoração da alíquota da CSLL por medida provisória não ofende o texto constitucional. Precedentes. 3. Somente é dado ao Judiciário invalidar a iniciativa presidencial para editar medida provisória por ausência de seus requisitos em casos excepcionais de cabal demonstração de inexistência de relevância e de urgência da matéria veiculada. Precedentes. 4. Agravo regimental a que se nega provimento, com aplicação de multa, nos termos do art. 1.021, §4º, do CPC.(ARE 1147266 AgR, Relator(a): Min. EDSON FACHIN, Segunda Turma, julgado em 14/12/2018, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-019 DIVULG 31-01-2019 PUBLIC 01-02-2019, sem destaque no original)

14. Por isso mesmo, conforme art. 27, inciso III, do Decreto nº 9.191, de 2017, a Exposição de Motivos deve demonstrar, objetivamente, a relevância e a urgência da pretendida medida provisória, o que se verifica na minuta de exposição de motivos apresentada, senão vejamos:

Com relação à relevância, com a retirada de circulação de caminhões antigos, os veículos mais novos tenderão a: i) aumentar sua carga transportada ao mesmo tempo que reduzem seu custo total operacional; ii) impactar positivamente os custos governamentais e da sociedade com acidentes de trânsito e falhas mecânicas; iii) reduzir as emissões de gases e partículas poluentes da frota circulante; e iv) promover a emergência de toda uma nova indústria de reciclagem veicular.

[...]

Quanto à urgência, seis pontos atestam a necessidade de edição da Medida Provisória: i) o valor do frete incorpora aumento do preço do diesel, o que exige a retirada de circulação de veículos ineficientes energeticamente; ii) os caminhoneiros autônomos, detentores da frota mais envelhecida, não conseguem repassar para o frete os aumentos de custos o que se agrava na entressafra; iii) os problemas da classe dos caminhoneiros exigem resposta rápida do Poder Executivo a uma situação exacerbada pela pandemia; iv) o aumento dos custos logísticos interfere negativamente na estrutura de custos do País e na competitividade do produto brasileiro focado na exportação; v) os custos da frota ineficiente se propagam por toda a economia por contágio em um contexto de aumento da inflação; e vi) os impactos negativos da frota poluente demandam soluções ambientais urgentes em um cenário de compromissos internacionais do Brasil, e que vão além daquelas dirigidas aos novos veículos.

**15. De todo modo, recomenda-se que seja analisada a necessidade de promover atualizações fáticas na minuta de exposição de motivos.**

## **2.2 Aspectos materiais da minuta de medida provisória**

16. Ultrapassada a questão da competência legislativa e das características de uma medida provisória, passa-se a analisar, sob a ótica material, o texto da minuta em si.

17. De modo geral, as normas da minuta de medida provisória apresentada se propõe a instituir programa de política pública que, nos termos da minuta de exposição de motivos,

[É] destinado ao incremento da produtividade, da competitividade e da eficiência da logística no País, por meio da retirada de circulação de veículos em condições técnicas e operacionais que não atendam aos parâmetros mínimos preconizados pelas entidades especializadas e adotados pelo mercado internacional, com vistas à geração de impactos positivos na redução do chamado “Custo Brasil”.

18. A minuta de medida provisória, como visto, pretende conferir mais eficiência econômica ao país, sem olvidar de assuntos relevantes como segurança viária, melhoria das condições de trabalho de caminhoneiros autônomos, e proteção ao meio ambiente. Assim, a minuta mostra-se reverente aos arts. 144, § 10, inciso I, 170, caput, incisos II, III e VI, 174, caput, e 225 da Constituição da República, in verbis:

Art. 144 [...]

§ 10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas:

I - compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente; e

[...]

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

[...]

II - propriedade privada;

III - função social da propriedade;

[...]

VI - defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação;

[...]

Art. 174. Como agente normativo e regulador da atividade econômica, o Estado exercerá, na forma da lei, as funções de fiscalização, incentivo e planejamento, sendo este determinante para o setor público e indicativo para o setor privado.

[...]

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

§ 1º Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público:

[...]

V - controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco para a vida, a qualidade de vida e o meio ambiente (sem destaques no original).

## 19. Observe-se, em tempo, que, segundo a Exposição de Motivos:

O impacto orçamentário previsto para a medida é de R\$ 148.360,00 para o ano de 2021, R\$ 890.160,00 para 2022 e R\$ 1.112.700,00 em 2023. De acordo com o Relatório de Gestão Fiscal (RGF) consolidado de 2020 elaborado pelo Tesouro Nacional, um milésimo por cento da receita corrente líquida realizada no exercício de 2020, equivalente a R\$ 6.519.432,66. Trata-se, portanto, de proposta com impacto irrelevante, considerando o disposto no art. 125, §2º da Lei nº 14.194, de 20 de agosto de 2021 (LDO 2022). Ainda, cabe destacar que a proposta está alinhada ao Programa 2212 do Plano Plurianual (PPA 2020-2023).

## 20. Ainda sobre a ótica orçamentária, vê-se que a minuta, em seu art. 6º, estabelece uma remissão de débitos não tributários que afeta diretamente entidades vinculadas ao Ministério da Infraestrutura e, no caso da Polícia Rodoviária Federal, órgão do Ministério da Justiça e Segurança Pública, receitas relativas à legislação de trânsito, área de atuação do Ministério da Infraestrutura. O aludido artigo enuncia:

Art. 6º Ficam remitidos os débitos não tributários dos bens cuja baixa definitiva do registro seja solicitada para fins do RENOVAR, junto aos seguintes órgãos:

I - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT;

II - Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT; e

III - Polícia Rodoviária Federal.

Parágrafo único. A remissão de que trata o caput engloba os débitos, inclusive aqueles com exigibilidade suspensa, que, na data da solicitação da baixa definitiva do registro do veículo, estejam vencidos há três anos ou mais e cujo valor total em cada órgão, nessa mesma data, seja igual ou inferior a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais).

## 21. Tal disposição é considerada renúncia de receita pelo art. 14, § 1º, da Lei Complementar nº 101, de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal - LRF), a exigir estimativa de impacto e previsão de medidas compensação, conforme o caput do mesmo art. 14 da LRF.

## 22. Sobre tal ponto, o Parecer de Mérito nº 62/2021/ME, da Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Infraestrutura (SEI 4728981, p. 64 e ss.), assevera o

seguinte:

39. Em relação a estimativa do impacto orçamentário-financeiro, pela remissão dos débitos não tributários com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e Polícia Rodoviária Federal - PRF, dos bens cuja baixa definitiva do registro seja solicitada para fins do Programa, vencidos há 3 (três) anos ou mais e cujo valor total em cada órgão, nessa mesma data, seja igual ou inferior a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), utilizamos as seguintes pressupostos para os cálculos:

40. Os bens elegíveis seriam os caminhões com mais de 30 anos de fabricação e os ônibus e implementos rodoviários produzidos há mais de 20 anos.

41. Os dados do RENAVAN foram utilizados para levantar o quantitativo de bens elegíveis para caminhões e ônibus, e dados da ANTT foram empregados para os implementos rodoviários.

42. Desta forma temos 1.007.769 caminhões com mais 30 anos, 87.234 caminhões tratores com mais de 30 anos, 261.426 ônibus com mais de 20 anos e 106.147 implementos rodoviários (8.249 reboques e 97.898 semirreboques) com mais de 20 anos, totalizando 1.462.576 veículos.

43. Estima-se que farão parte do Programa: 2.000 veículos em 2021, 12.000 em 2022 e 15.000 em 2023.

44. O limite da remissão a ser definido pelo Poder Executivo, por órgão, será de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), valor inferior ao valor para ajuizamento de execuções fiscais de débitos com a Fazenda Nacional (R\$ 20.000,00 - Portaria MF Nº 75, de 22 de março de 2012) e igual ao valor mínimo para ajuizamento de execuções fiscais de débitos decorrentes do exercício de poder de polícia pelos órgãos da União, autarquias e fundações (R\$ 5.000,00 - Portaria AGU nº 377, de 25 de agosto de 2011).

45. Em relação aos valores de multas junto aos órgãos elencados, pelos veículos elegíveis, existe diferenças entre os níveis de detalhamentos e agregação dos dados obtidos. Em suma, essas foram as respostas dos órgãos:

46. A PRF informou que de forma aproximada, e com margem de erro para cima, o total de multas daqueles veículos elegíveis ao Programa, por ano da infração e ainda não pagos em 2021 seriam os seguintes:

- 2017 - 44 Milhões;
- 2018 - 120 Milhões;
- 2019 - 236 Milhões;
- 2020 - 300 Milhões;
- 2021 - 65 Milhões (dados até 05 de março de 2021).

47. Por sua vez, o DNIT informou que identificou multas referentes a 101.100 placas de veículos elegíveis. O valor total dos débitos (vencidos a mais de 3 anos e limitados ao teto de R\$ 5.000,00) seria de R\$ 24.563.089,03, considerando os valores originais das multas. 48. Já a ANTT informou a estimativa de impacto no âmbito da sua atuação:

- Total de empresas com débitos totais inferiores a R\$ 5.000,00 e com vencimento superior a 3 anos, potencialmente beneficiadas: 28.052
- Total de Autos de Infração, abrangidos nos mesmos referenciais acima, potencialmente sujeitos à remissão: 135.076
- Valor total dos Autos de Infração, potencialmente sujeitos a cancelamento: R\$ 39.925.983,44
- Estoque total dos Autos de Infração da ANTT, com vencimento superior a 3 anos, aguardando pagamento: R\$ 484.677.702,76
- Total de empresas com débitos totais superiores a R\$ 5.000,00 e com vencimento superior a 3 anos, que estariam fora do benefício: 13.783

49. Desta forma, temos que o valor total de multas potencialmente sujeitas a remissão nos três órgãos, seria de R\$ 108.489.072,47 (R\$ 44.000.000,00 + R\$ 24.563.089,03 + R\$ 39.925.983,44).

50. Dividindo este valor potencial total (R\$ 108.489.072,47) pelo número total de veículos elegíveis (1.462.576), temos que em média, cada veículo possui débitos sujeitos a remissão no valor R\$ 74,18 (setenta e quatro reais e dezoito centavos).

51. Desta forma, ao multiplicarmos o valor médio do débito a ser remido (R\$ 74,18) pelo quantitativo de veículos estimados para entrarem no Programa (2.000 em 2021, 12.000 em 2022 e 15.000 em 2023), temos o impacto orçamentário financeiro previsto em R\$ 148.360,00 para 2021, R\$ 890.160,00 para 2022 e R\$ 1.112.700,00 em 2023.

52. Informamos que a Lei nº 14.194, de 20 de agosto de 2021, Lei que dispõe sobre as diretrizes para a elaboração e a execução da Lei Orçamentária (LDO) de 2022, manteve dispositivo semelhante ao da LDO de 2021:

"Art. 125. Caso o demonstrativo a que se refere o art. 124 apresente redução de receita ou

aumento de despesas, a proposta deverá demonstrar a ausência de prejuízo ao alcance das metas fiscais e cumprir, para esse fim:

I - no caso de redução de receita, no mínimo, um dos seguintes requisitos:

a) ser demonstrado pelo proponente que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da Lei Orçamentária, na forma do disposto no art. 12 da Lei Complementar nº 101, de 2000 - Lei de Responsabilidade Fiscal;

b) estar acompanhada de medida compensatória que anule o efeito da renúncia no resultado primário, por meio de aumento de receita corrente ou redução de despesa; ou

c) comprovar que os efeitos financeiros líquidos das proposições decorrentes de extinção, transformação, redução de serviço público ou do exercício de poder de polícia, ou de instrumentos de transação resolutiva de litígio, este último conforme disposto em lei, são positivos e não prejudicam o alcance da meta de resultado fiscal; e

...  
§ 2º Fica dispensada do atendimento ao disposto nos incisos I e II do caput e da comprovação de ausência de prejuízo ao alcance das metas fiscais a proposição cujo impacto seja irrelevante, assim considerado o limite de um milésimo por cento da receita corrente líquida realizada no exercício de 2021."

53. De acordo com o Relatório de Gestão Fiscal (RGF) consolidado de 2020 elaborado pelo Tesouro Nacional, um milésimo por cento da receita corrente líquida realizada no exercício de 2020 equivale a R\$ 6.519.432,66.

23. Com isso, fundando-se nos dispositivos da LDO acima transcritos, há se reconhecer o preenchimento dos requisitos legais orçamentários pela minuta em comento, assim como o fez a Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, conforme se observa pelo Parecer nº 00599/2021/PGFN/AGU, aprovado pelo Despacho nº 02921/2021/PGFN/AGU (SEI 4728981, p. 30 e ss.).

24. Outro ponto que merece destaque é o contido nos arts. 7º e 8º, caput, da minuta, cujo teor é o seguinte:

Art. 7º O registro das operações relativas ao RENOVAR será realizado na Plataforma RENOVAR.

Parágrafo único. O agente operador da Plataforma é a Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial – ABDI, que poderá cobrar dos usuários da plataforma pela utilização dos serviços de que trata o caput e captar recursos para o financiamento de ações no âmbito de sua atuação, devendo manter registro das operações realizadas, observadas as diretrizes estabelecidas pelo Conselho do Programa.

Art. 8º O Programa contará com uma iniciativa de âmbito nacional coordenada pela ABDI, e articulada por meio da Plataforma RENOVAR, na forma do regulamento.

25. Ressalte-se que a ABDI, na forma da Lei nº 11.080, de 2004, é um serviço social autônomo. Ainda que seja incomum atribuir a entidades com tal natureza jurídica atividades como as tratadas na minuta, não se vislumbra óbice em tal particularidade, considerando as competências dadas pela própria Lei à ABDI, inclusive aprimoradas no art. 16 da minuta.

26. Tal entendimento também foi esposado pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, que, por meio da NOTA JURÍDICA n. 00013/2021/PGFN/AGU e Despachos de Aprovação (SEI 4728981, p. 11 e ss.), sustentou o seguinte:

3. Compulsando a nova minuta de Medida Provisória acostada aos autos sob a referência [Minuta de Proposta de Medida Provisória SDIC-SI-CODIA 18310092 ], acompanhada de sua a respectiva minuta de exposição de motivos Minuta de Exposição de Motivos SDIC-SI-CODIA 18318880 ], verificamos que as recomendações foram adotadas em sua maioria pela unidade técnica, especialmente a indicação da edição de regulamento tratando das competências da ABDI na articulação da Plataforma RENOVAR (artigo 8º) e das competências e fontes de recurso da ABDI indicadas no artigo 15 que alterou a redação do artigos 1º e 17 da Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

4. Ante todo o exposto, vistos e analisados os autos, não vislumbramos vício de constitucionalidade capaz de impedir o prosseguimento do feito. Ressaltamos, contudo, a necessidade de se observar a recomendação contida no item 38 do PARECER n. 00599/2021/PGFN/AGU que recomenda o encaminhamento da proposta de Medida Provisória à Casa Civil e à Secretaria-Geral da Presidência

da República, por meio de exposição de motivos assinada pelos Ministros envolvidos, à qual deverão ser anexados os pareceres de mérito e jurídicos do Ministério da Economia e dos Ministérios coautores (arts. 26 e 29 do Decreto nº 9.191/2017).

27. Ante esse cenário, não se vislumbram óbices jurídicos de cunho material à minuta apresentada.

### **2.3 Aspectos formais das minutas**

28. Chegando à análise formal da minutas, verifica-se que atendem aos preceitos básicos da Lei Complementar nº 95, de 1998, e do Decreto nº 9.191, de 2017.

## **3. CONCLUSÃO**

29. Ante o exposto, e por tudo mais que dos autos consta, opina-se no sentido de que as minutas de medida provisória e Exposição de Motivos ora analisadas (SEI 4728981) são juridicamente viáveis, **observada a recomendação constante no parágrafo 15 desta manifestação.**

30. É o parecer.

31. À consideração superior.

32. Não sendo outra a determinação da Consultora Jurídica, à Coordenação Administrativa para remessa dos autos à Secretaria Executiva da Pasta **com urgência**.

Brasília, 14 de janeiro de 2022.

**PAULO ROBERTO AZEVEDO MAYER RAMALHO  
COORDENADOR-GERAL JURÍDICO DE TRANSPORTES TERRESTRES E AEROVIÁRIO**

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <http://sapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 50000029537202162 e da chave de acesso af5e013e

Documento assinado eletronicamente por PAULO ROBERTO AZEVEDO MAYER RAMALHO, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 795685920 no endereço eletrônico <http://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): PAULO ROBERTO AZEVEDO MAYER RAMALHO. Data e Hora: 14-01-2022 16:08. Número de Série: 0x6F73DC691571F1E53A49B997CAD1E1D61ED33E3E. Emissor: AC DIGITALSIGN RFB G2.

**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO  
CONSULTORIA-GERAL DA UNIÃO  
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA  
COORDENAÇÃO-GERAL JURÍDICA DE TRANSPORTES TERRESTRES E AEROVIÁRIO  
ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS, BLOCO R, 5º ANDAR - CEP 70.044-902 - BRASÍLIA (DF)  
TEL.: (61) 2029-7141/7146 - CONJUR.MT@INFRAESTRUTURA.GOV.BR**

**DESPACHO n. 00061/2022/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU**

**NUP: 50000.029537/2021-62**

**INTERESSADOS: MINISTÉRIO DA ECONOMIA. MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA.**

**ASSUNTOS: TRÂNSITO. NORMAS DE TRÂNSITO. VEÍCULOS. (PESO 2).**

1. Aprovo o Parecer n. 3/2022/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU.
2. Restituam-se os autos à Secretaria Executiva, para ciência e adoção das providências cabíveis.

Brasília, 14 de janeiro de 2022.

NATÁLIA RESENDE ANDRADE ÁVILA  
Procuradora Federal  
Consultora Jurídica

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <http://sapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 50000029537202162 e da chave de acesso af5e013e

Documento assinado eletronicamente por NATALIA RESENDE ANDRADE AVILA, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 800401361 no endereço eletrônico <http://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): NATALIA RESENDE ANDRADE AVILA. Data e Hora: 14-01-2022 16:18. Número de Série: 53936401259207922010171389116. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv5.

*Assinado eletronicamente por: Natalia Resende Andrade Ávila*

MENSAGEM N° 134

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do art. 62 da Constituição, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências o texto da Medida Provisória nº 1.112, de 31 de março de 2022, que “Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004”.

Brasília, 31 de março de 2022.