



CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória nº 1112, 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."*

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	001; 002; 003; 006; 007; 008; 009; 010; 011; 012; 013; 014; 019; 048
Senador Acir Gurgacz (PDT/RO)	004; 005; 015
Deputado Federal Reginaldo Lopes (PT/MG)	016; 017; 018
Deputado Federal Mauro Lopes (MDB/MG)	020; 021
Deputado Federal Jones Moura (PSD/RJ)	022; 036; 074
Deputado Federal Hildo Rocha (MDB/MA)	023; 024; 067; 068
Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	025; 026; 027; 028; 029; 030; 031; 032; 033; 078
Deputado Federal João Campos (REPUBLICANOS/GO)	034; 066
Deputado Federal Evair Vieira de Melo (PP/ES)	035
Deputada Federal Christiane de Souza Yared (PP/PR)	037; 038; 039; 040
Senador Mecias de Jesus (REPUBLICANOS/RR)	041; 042
Deputado Federal Gonzaga Patriota (PSB/PE)	043; 071; 072
Deputada Federal Alê Silva (REPUBLICANOS/MG)	044; 045; 046; 047
Deputada Federal Sâmia Bomfim (PSOL/SP)	049
Senador Eduardo Braga (MDB/AM)	050
Deputada Federal Flávia Arruda (PL/DF)	051; 052; 053; 054
Deputado Federal Diego Andrade (PSD/MG)	055; 056*; 057; 058
Senador Alessandro Vieira (PSDB/SE)	059; 060; 061; 062
Deputado Federal Márcio Labre (PL/RJ)	063; 064; 065
Deputada Federal Luiza Erundina (PSOL/SP)	069
Deputada Federal Fernanda Melchionna (PSOL/RS)	070
Deputado Federal Luis Miranda (REPUBLICANOS/DF)	073

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Deputada Federal Lídice da Mata (PSB/BA)	075
Deputado Federal Cezinha de Madureira (PSD/SP)	076; 077
Deputado Federal Igor Timo (PODEMOS/MG)	079

* Emenda retirada pelo autor

TOTAL DE EMENDAS: 79





CONGRESSO NACIONAL

MPV 1112
00001

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
1º/04/2022

Proposição
MPV 1.112/2022

Autor
Dep. Jerônimo Goergen (PP/RS)

Nº do prontuário

1 ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☐ Modificativa 4. ☒ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

Inclua-se onde couber na Medida Provisória 1.112/2022

Art. Ficam remetidos 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 Renovar, inclusive aqueles com exigibilidade suspensa que, na data da solicitação da baixa definitiva do registro do veículo, estejam vencidos há 3 (três) anos ou mais e cujo valor total em cada órgão, nessa mesma data, seja igual ou inferior a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais).

Parágrafo único. A remissão de que trata o caput é aplicável a partir de 1º de janeiro de 2022.

JUSTIFICAÇÃO

Com a presente emenda pretende-se facilitar a baixa dos veículos de carga e de transporte coletivo de passageiros que tenham pendências em razão de débitos que não possuam natureza tributária, no âmbito do DNIT, da ANTT e da PRF vencidos há pelo menos três anos ou mais.

De acordo com dados da Secretaria Nacional de Trânsito – SENATRAN do Ministério da Infraestrutura, há mais de 3,5 milhões de caminhões em circulação no Brasil e, 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.

Nessas condições, considerados os elevados benefícios que o Programa Renovar trará para a sociedade, notadamente para a segurança do trânsito, o meio ambiente, com redução de emissões e a economia de combustível, parece cabível e socialmente justo, adotar medidas de facilitação da baixa definitiva dos veículos que mediante adesão voluntária de seus proprietários serão encaminhados para a desmontagem ou destruição como sucata.

Sala da Comissão, 1º de abril de 2022.

Deputado JERÔNIMO GOERGEN
(PP/RS)



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD223525161700>





CONGRESSO NACIONAL

MPV 1112
00002

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
1º/04/2022

Proposição
MPV 1.112/2022

Autor
Dep. Jerônimo Goergen (PP/RS)

Nº do prontuário

1 ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☐ Modificativa 4. ☒ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

Inclua-se onde couber na Medida Provisória 1.112/2022

Do Programa BNDES Finame Renovar

Art....O Programa BNDES Finame Renovar designa linha de crédito, com recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador–FAT, dirigida aos beneficiários do Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País e à cadeia de desmonte ou destruição, como sucata, de bens elegíveis e que façam a adesão ao Programa Renovar, instituído por esta Medida Provisória.

§ 1º Terão prioridade no acesso às linhas de crédito a que se refere o caput as microempresas, empresas de pequeno porte e os microempreendedores individuais nos termos da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, o Transportador Autônomo de Cargas-TAC e as Cooperativas de Transportes de Cargas-CTC, ou seus cooperados, inscritos no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas-RNTRC.

§ 2º O BNDES regulamentará os aspectos operacionais referentes ao protocolo de operações de crédito do Programa BNDES Finame Renovar.

§ 3º O BNDES deverá manter controle para identificação das operações realizadas no âmbito do Programa BNDES Finame Renovar.

§ 4º O Regulamento definirá os bens que poderão ser financiados com recursos do Programa BNDES Finame Renovar.

Art.. A Lei nº 13.483, de 21 de setembro de 2017, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art.3º
.....

§ 4º Para operações de crédito realizadas no âmbito do Programa Renovar, a taxa de juros prefixada mencionada no caput deste artigo terá valor igual a zero.”



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD223756468600>



JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem a finalidade de possibilitar ao BNDES instituir linha de crédito específica destinada ao atendimento de microempresas, empresas de pequeno porte e os microempreendedores individuais nos termos da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, o Transportador Autônomo de Cargas-TAC e as Cooperativas de Transportes de Cargas-CTC, ou seus cooperados, inscritos no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas-RNTRC, os quais necessitam de linhas de crédito diferenciadas notadamente em razão das dificuldades naturais que esses entes se defrontam para acessar as linhas tradicionais de financiamento, aos quais comumente somente é facilitado o acesso ao crédito direto ao consumidor.

Nesse sentido, autorizar o BNDES a instituir mecanismos diferenciados de financiamento para os entes da base do Programa Renovar, especialmente pela sua capilaridade efeito multiplicador das atividades que desempenhar constitui medida de justiça social, sem que haja comprometimento da política fiscal do governo federal.

Sala da Comissão, 1º de abril de 2022.

Deputado JERÔNIMO GOERGEN
(PP/RS)



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD223756468600>





CONGRESSO NACIONAL

MPV 1112
00003

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
1º/04/2022

Proposição
MPV 1.112/2022

Autor
Dep. Jerônimo Goergen (PP/RS)

Nº do prontuário

1 ☐ Supressiva 2 ☐ Substitutiva 3 ☐ Modificativa 4 ☒ Aditiva 5 ☐ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso Alínea

Inclua-se onde couber na Medida Provisória 1.112/2022

Art....- Para efeito de apuração do imposto sobre a renda, as pessoas jurídicas tributadas com base no lucro real terão direito à depreciação acelerada, calculada pela aplicação da taxa de depreciação usualmente admitida multiplicada por três, sem prejuízo da depreciação contábil:

I - de veículos automóveis para transporte de pessoas e de mercadorias, destinados ao ativo imobilizado da pessoa jurídica adquirente, classificados nas posições 8701.21.00, 8701.22.00, 8701.23.00; 8702.10.00, 8702.20.00, 8702.30.00, 8702.40, 8702.90, 8704.21.10 (exceto Ex 01), 8704.21.20 (exceto Ex 01), 8704.21.30 (exceto Ex 01), 8704.21.90 (exceto Ex 01), 8704.22, 8704.23, 8704.31.10 Ex 01, 8704.31.20 Ex 01, 8704.31.30, Ex 01, 8704.31.90, (Ex 01), e 8704.32, 8704.41.00 (exceto Ex 02 e Ex 03), 8704.42.00, 8704.43.00 (exceto Ex 01) 8704.51.00, 8704.52.00, 8704.60.00, 8716.31.00, 8716.39.00, 8716.90.90 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados-TIPI, aprovada pelo Decreto nº 8.950 de 29 de dezembro de 2016.

§ 1º O disposto no **caput** somente se aplica aos bens novos, que tenham sido adquiridos ao amparo do Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária do País - Renovar, durante o período de cinco anos, contados do início da sua efetiva vigência regulamentada em decreto do Poder Executivo.

§ 2º A depreciação acelerada de que trata o **caput**:

I - constituirá exclusão do lucro líquido para fins de determinação do lucro real e será controlada no livro fiscal de apuração do lucro real;

II - deverá ser calculada antes da aplicação dos coeficientes de depreciação acelerada a que faz referência o art. 69 da Lei nº 3.470, de 28 de novembro de 1958; e

III - deverá ser apurada a partir da data de aquisição do veículo e registro em nome da pessoa jurídica.

§ 3º O total da depreciação acumulada, incluindo a contábil e a acelerada incentivada, não poderá ultrapassar o custo de aquisição do bem.

§ 4º A partir do período de apuração em que for atingido o limite de que trata o § 3º, o valor da depreciação, registrado na contabilidade, deverá ser adicionado ao lucro líquido para efeito de determinação do lucro real.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD224058693200>



JUSTIFICAÇÃO

A proposta permite a apuração e dedução de depreciação acelerada incentivada de veículos automóveis para transporte de pessoas (ônibus e micro ônibus) de mercadorias além dos implementos rodoviários, novos, destinados ao ativo imobilizado da pessoa jurídica adquirente, tributada com base no lucro real, adquiridos durante a vigência do Programa Renovar, com a finalidade de possibilitar a ampliação de benefícios para o meio ambiente, a segurança do trânsito e a produtividade da frota rodoviária do país.

Em cumprimento ao disposto no art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF, cabe informar que o gasto tributário decorrente do presente projeto fica limitado ao período de cinco anos, contados a partir da efetiva vigência do programa, no tocante a veículos de transporte coletivo de passageiros e de veículos de carga e respectivos implementos rodoviários e carroçarias, conforme estabelecido por decreto do Poder Executivo.

Sala da Comissão, 1º de abril de 2022.

Deputado JERÔNIMO GOERGEN
(PP/RS)



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD224058693200>





**MPV 1112
00004**

SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

**EMENDA nº - CM
(à MPV nº 1.112, de 2022)**

Dê-se ao artigo 14 da Medida Provisória nº 1.112 a seguinte redação:

“Art. 14. A [Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º -

§ 1º -

V – pagamento de subsídios à tarifa pública dos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano.

.....

“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)

JUSTIFICATIVA

A presente medida provisória institui 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.

Ao falarmos de mobilidade, devemos nos ater ao principal instrumento que contribui para mobilidade dos brasileiros, ou seja, o transporte público coletivo urbano, definido na Constituição Federal como direito social (Art. 6º) e como serviço essencial (Art. 30, inciso V).

Apesar de sua importância para a sociedade brasileira, esse serviço público tem enfrentado uma crise sem precedentes, caracterizada pela constante perda de



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

passageiros em razão do alto preço das tarifas, resultante de diversas externalidades negativas que tem contribuído para a sua degradação, como a falta de planejamento adequado, crescimento do transporte ilegal, congestionamentos no trânsito das cidades, falta de investimento em infraestrutura e de uma política tarifária que equacione os reais custos do serviço e a capacidade econômica dos usuários do serviço.

O resultado desastroso desse cenário são os milhões de brasileiros que não conseguem ter acesso aos serviços de transporte público coletivo de suas cidades devido a incapacidade de pagar a tarifa, ou seja, a passagem está cara para esses brasileiros, que dependem diariamente desse serviço para os seus deslocamentos diários.

Com o agravamento da situação econômica e financeira da população brasileira, decorrente dos efeitos nefastos da Covid-19, a redução da tarifa do transporte público torna-se urgente e prioritária, pois os efeitos negativos da pandemia continuam prejudicando os orçamentos familiares em 2022, principalmente, em relação as despesas com o transporte público.

Dessa forma, propomos a presente emenda visando que a receita arrecadada Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE) possa ser utilizada para a redução das tarifas dos serviços de transporte público coletivo das cidades, o que certamente beneficiará os usuários, principalmente os mais carentes que o utilizam em larga escala.

Sala das Comissões, 04 de abril de 2022.



Senador **ACIR GURGACZ**
PDT/RO



**MPV 1112
00005**

SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

**EMENDA nº - CM
(à MPV nº 1.112, de 2022)**

Dê-se ao artigo 13 da Medida Provisória nº 1.112 a seguinte redação:

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 subsídio à tarifa pública dos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano, em melhoria das condições de trabalho dos profissionais do segmento de transporte rodoviário e da segurança e do desempenho ambiental da frota circulante.

JUSTIFICATIVA

A presente medida provisória institui 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.

Ao falarmos de mobilidade, devemos nos ater ao principal instrumento que contribui para mobilidade dos brasileiros, ou seja, o transporte público coletivo urbano, definido na Constituição Federal como direito social (Art. 6º) e como serviço essencial (Art. 30, inciso V).

Apesar de sua importância para a sociedade brasileira, esse serviço público tem enfrentado uma crise sem precedentes, caracterizada pela constante perda de passageiros em razão do alto preço das tarifas, resultante de diversas externalidades negativas que tem contribuído para a sua degradação, como a falta de planejamento adequado, crescimento do transporte ilegal, congestionamentos no trânsito das



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

idades, falta de investimento em infraestrutura e de uma política tarifária que equacione os reais custos do serviço e a capacidade econômica dos usuários do serviço.

O resultado desastroso desse cenário são os milhões de brasileiros que não conseguem ter acesso aos serviços de transporte público coletivo de suas cidades devido a incapacidade de pagar a tarifa, ou seja, a passagem está cara para esses brasileiros, que dependem diariamente desse serviço para os seus deslocamentos diários.

Com o agravamento da situação econômica e financeira da população brasileira, decorrente dos efeitos nefastos da Covid-19, a redução da tarifa do transporte público torna-se urgente e prioritária, pois os efeitos negativos da pandemia continuam prejudicando os orçamentos familiares em 2022, principalmente, em relação as despesas com o transporte público.

Dessa forma, propomos a presente emenda visando que a receita arrecadada das multas de trânsito possam ser aplicadas visando a redução das tarifas dos serviços de transporte público coletivo das cidades, o que certamente beneficiará os usuários, principalmente os mais carentes que o utilizam em larga escala.

Sala das Comissões, 04 de abril de 2022.



Senador **ACIR GURGACZ**
PDT/RO



CONGRESSO NACIONAL

MPV 1112
00006

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 1º/04/2022	Proposição MPV 1.112/2022
--------------------	------------------------------

Autor Dep. Jerônimo Goergen (PP/RS)	Nº do prontuário
---	------------------

1 <input type="checkbox"/> Supressiva	2. <input type="checkbox"/> Substitutiva	3. <input type="checkbox"/> Modificativa	4. X Aditiva	5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global
---------------------------------------	--	--	--------------	---

Página	Artigo	Parágrafo	Inci so	Alín ea
--------	--------	-----------	------------	------------

Inclua-se onde couber na Medida Provisória 1.112/2022

Art. Ficam remetidos 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 Renovar, inclusive aqueles com exigibilidade suspensa que, na data da solicitação da baixa definitiva do registro do veículo, estejam vencidos há 2 (dois) 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).

Parágrafo único. A remissão de que trata o caput é aplicável a partir de 1º de janeiro de 2022.

JUSTIFICAÇÃO

Com a presente emenda pretende-se facilitar a baixa dos veículos de transporte coletivo de passageiros que tenham pendências em razão de débitos que não possuam natureza tributária, no âmbito do DNIT, da ANTT e da PRF vencidos há pelo menos dois anos ou mais.

De acordo com dados da Secretaria Nacional de Trânsito – SENATRAN do Ministério da Infraestrutura, há mais de 955 mil ônibus e micro-ônibus em circulação no Brasil e, desse total, cerca de 31% % dos veículos possuem mais de 20 anos de fabricação, sabendo que a maioria das entidades de trânsito no país limita a vida útil entre 10 a 15 anos.

Nessas condições, considerados os elevados benefícios que o Programa Renovar trará para a sociedade, notadamente para a segurança do trânsito, o meio ambiente, com redução de emissões e a economia de combustível, parece cabível e socialmente justo, adotar medidas de facilitação da baixa definitiva dos veículos que mediante adesão voluntária de seus proprietários serão encaminhados para a desmontagem ou destruição como sucata.

Sala da Comissão, de abril de 2022.

Deputado JERÔNIMO GOERGEN
(PP/RS)



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229976029000>





CONGRESSO NACIONAL

MPV 1112
00007

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 1º/04/2022	Proposição MPV 1.112/2022			
Autor Dep. Jerônimo Goergen (PP/RS)	Nº do prontuário			
1 <input type="checkbox"/> Supressiva 2. <input type="checkbox"/> Substitutiva 3. <input type="checkbox"/> Modificativa 4. X Aditiva 5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global				
Página	Artigo	Parágrafo	Inci so	Alín ea

Inclua-se onde couber na Medida Provisória 1.112/2022

Do Programa BNDES Finame Renovar

Art O Programa BNDES Finame Renovar designa linha de crédito, com recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador–FAT, dirigida aos beneficiários do Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País e à cadeia de desmonte ou destruição, como sucata, de bens elegíveis e que façam a adesão ao Programa Renovar, instituído por esta Medida Provisória.

§ 1º Terão acesso às linhas de crédito a que se refere o caput as microempresas, empresas de pequeno porte e os microempreendedores individuais nos termos da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, o Transportador Autônomo de Passageiros e as Cooperativas de Transportes de Passageiros, ou seus cooperados. Proprietários de ônibus destinados ao transporte público de passageiros, bem como os proprietários de ônibus destinados ao fretamento e turismo.

§ 2º O BNDES regulamentará os aspectos operacionais referentes ao protocolo de operações de crédito do Programa BNDES Finame Renovar.

§ 3º O BNDES deverá manter controle para identificação das operações realizadas no âmbito do Programa BNDES Finame Renovar.

§ 4º O Regulamento definirá os bens que poderão ser financiados com recursos do Programa BNDES Finame Renovar.

Art.. A Lei nº 13.483, de 21 de setembro de 2017, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art.3º
.....

§ 4º Para operações de crédito realizadas no âmbito do Programa Renovar, a taxa de juros prefixada mencionada no caput deste artigo terá valor igual a zero.”



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD220802457500>



JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem a finalidade de possibilitar ao BNDES instituir linha de crédito específica destinada ao atendimento dos proprietários de ônibus e micro-ônibus destinados ao transporte de passageiros os quais necessitam de linhas de crédito diferenciadas notadamente em razão da finalidade social a que se destina estes produtos, como também é uma forma de reduzir os acidentes e as doenças respiratórias, melhorar a produtividade e diminuir o consumo de combustíveis fósseis.

Nesse sentido, autorizar o BNDES a instituir mecanismos diferenciados de financiamento para os sistemas de transportes coletivos com base no Programa Renovar, especialmente pela sua capilaridade efeito multiplicador das atividades que desempenhar constitui medida de justiça social, de apoio a descarbonização do país, sem que haja comprometimento da política fiscal do governo federal.

Sala da Comissão, de abril de 2022.

Deputado JERÔNIMO GOERGEN
(PP/RS)



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD220802457500>





CONGRESSO NACIONAL

MPV 1112
00008

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
1º/04/2022

Proposição
MPV 1.112/2022

Autor
Dep. Jerônimo Goergen (PP/RS)

Nº do prontuário

1 ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☐ Modificativa 4. X Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inci so	Alín ea
--------	--------	-----------	------------	------------

Inclua-se onde couber na Medida Provisória 1.112/2022

Art....- Para efeito de apuração do imposto sobre a renda, as pessoas jurídicas tributadas com base no lucro real terão direito à depreciação acelerada, calculada pela aplicação da taxa de depreciação usualmente admitida multiplicada por três, sem prejuízo da depreciação contábil:

I - de veículos automóveis para transporte de pessoas (ônibus e Micro-ônibus), destinados ao ativo imobilizado da pessoa jurídica adquirente, classificados nas posições da Nomenclatura Comum d Mercosul (NCM) 8702 e 8707.

§ 1º O disposto no **caput** somente se aplica aos bens novos, que tenham sido adquiridos ao amparo do Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária do País - Renovar, durante o período de cinco anos, contados do início da sua efetiva vigência regulamentada em decreto do Poder Executivo.

§ 2º A depreciação acelerada de que trata o **caput**:

I - constituirá exclusão do lucro líquido para fins de determinação do lucro real e será controlada no livro fiscal de apuração do lucro real;

II - deverá ser calculada antes da aplicação dos coeficientes de depreciação acelerada a que faz referência o art. 69 da Lei nº 3.470, de 28 de novembro de 1958; e

III - deverá ser apurada a partir da data de aquisição do veículo e registro em nome da pessoa jurídica.

§ 3º O total da depreciação acumulada, incluindo a contábil e a acelerada incentivada, não poderá ultrapassar o custo de aquisição do bem.

§ 4º A partir do período de apuração em que for atingido o limite de que trata o § 3º, o valor da depreciação, registrado na contabilidade, deverá ser adicionado ao lucro líquido para efeito de determinação do lucro real.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD222580596600>



JUSTIFICAÇÃO

A proposta permite a apuração e dedução de depreciação acelerada incentivada de veículos automóveis para transporte de pessoas (ônibus e micro ônibus), novos, destinados ao ativo imobilizado da pessoa jurídica adquirente, tributada com base no lucro real, adquiridos durante a vigência do Programa Renovar, com a finalidade de possibilitar a ampliação de benefícios para o meio ambiente, a segurança do trânsito e a produtividade da frota rodoviária do país, como também apoiar o programa de Descarbonização do País.

Em cumprimento ao disposto no art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF, cabe informar que o gasto tributário decorrente do presente projeto fica limitado ao período de cinco anos, contados a partir da efetiva vigência do programa, no tocante a veículos de transporte coletivo de passageiros, conforme estabelecido por decreto do Poder Executivo.

Sala da Comissão, de abril de 2022.

Deputado JERÔNIMO GOERGEN
(PP/RS)



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD222580596600>



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se à Medida Provisória nº 1112, de 2022, onde couber, a seguinte redação:

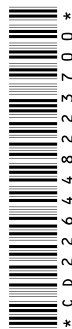
Art. 1º O Decreto-lei nº 167, de 14 de fevereiro de 1967, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art 57. Os bens apenhados poderão ser objeto de novo penhor cédular em grau subsequente ao penhor originalmente constituído.” (NR)

“Art. 61. O prazo do penhor rural, agrícola ou pecuário, não excederá o da obrigação garantida e, embora vencido, permanece a garantia enquanto subsistirem os bens que a constituem ou a obrigação garantida.” (NR)

“Art. 62. Nas prorrogações de que trata o artigo 13 deste Decreto-Lei, ainda que efetuadas após o vencimento original da operação, fica dispensada a lavratura de termo aditivo e a assinatura do emitente, bastando, para todos os efeitos, a anotação pelo credor no instrumento de crédito, salvo nas hipóteses estabelecidas pelo Poder Público.” (NR)

Art. 2º Ficam revogados o § 2º do art. 58, o parágrafo único dos arts. 61 e 62 e o art. 76 do Decreto-Lei nº 167, de 14 de fevereiro de 1967.



JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei promove ajustes a dispositivos do Decreto-Lei nº 167, de 14 de fevereiro de 1967. O ajuste proposto para o artigo 57 compatibiliza seu comando à dispensa de inscrição da cédula de crédito rural no cartório de registro de imóveis concedida pela Lei nº 13.986, de 7 de abril de 2020.

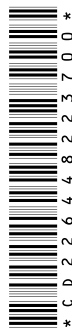
O mesmo ocorre em relação ao art. 61 do Decreto-Lei nº 167, de 1967, cujo parágrafo único é revogado e o *caput* tem sua redação revista para estabelecer, que, embora vencido o prazo do penhor, permanece a garantia enquanto subsistirem os bens que a constituem ou a obrigação garantida.

A proposição também altera a redação do *caput* do art. 62, de modo a: 1- compatibilizá-la à dispensa de inscrição da cédula de crédito rural no cartório de registro de imóveis; 2 - estender a possibilidade de dispensa de aditivo para prorrogações efetuadas após o vencimento original da operação, prática muito frequente no âmbito do crédito rural; e 3 – permitir ao Poder Público a definição das hipóteses em que a lavratura de termo aditivo e a assinatura do emitente são obrigatórias. O parágrafo único do art. 62 é revogado.

Por fim, o projeto de lei ora apresentado revoga o art. 76 do Decreto-Lei nº 167, de 1967, cuja vigência de serem segurados, até final resgate das cédulas de crédito rural, os bens nela descritos e caracterizados foi temporariamente suspensa pela MPV 958, de 2020 (Facilitação de Acesso ao Crédito). A ideia aqui é suprimir em definitivo essa exigência.

Isso posto, solicito o apoio dos nobres Pares no sentido da aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Comissões, em de de 2022.



JERÔNIMO GOERGEN

Deputado



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD226448223700>



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se à Medida Provisória nº 1112, de 2022, onde couber, a seguinte redação:

Art. 1º Esta Lei conceitua e regula a concessão de crédito rural em todo o País.

Art. 2º Considera-se crédito rural o suprimento de recursos financeiros ao produtor rural, pessoa física ou jurídica, e a cooperativas de produção pelas entidades autorizadas pelo Banco Central do Brasil, destinados ao financiamento das seguintes atividades:

I - produção agropecuária, florestal, aquícola, pesca, extrativa e de energia renovável, inclusive para próprio consumo;

II – gestão, estruturação, armazenamento, beneficiamento, transformação e comercialização da produção de que trata o inciso I deste artigo;

III – contratação de assistência técnica e extensão rural;

IV – turismo rural;

V – construção de moradia no imóvel rural;

VI- implantação de infraestrutura no imóvel rural para conectividade à rede mundial de computadores;

VII – uso sustentável, conservação e recuperação dos recursos naturais dos imóveis rurais;

VIII – outras atividades previstas em regulamento.



§1º O suprimento de recursos de que trata o **caput** deste artigo classifica-se, segundo a finalidade, em operação de:

I - custeio: quando destinada ao financiamento de despesas regulares vinculadas a um ou mais ciclos de produção;

II – investimento: quando destinada ao financiamento da aquisição de bens e serviços para as atividades de que tratam os incisos do **caput** deste artigo, cujos retornos se realizem no curso de mais de um ciclo de produção;

III - comercialização: quando destinada, isoladamente ou como extensão do custeio, ao financiamento de despesas posteriores à coleta da produção, tais como transporte, secagem, limpeza, classificação e estocagem, bem como à antecipação de recursos ou à monetização de títulos oriundos da venda da produção própria;

IV - industrialização: quando destinada ao financiamento de despesas com a transformação dos produtos resultantes das atividades mencionadas no inciso I deste § 1º; e

V – capital de giro: quando destinado ao financiamento da manutenção da atividade produtiva, sem vínculo à implantação de empreendimento específico, dispensada a apresentação de projeto ou orçamento e admitida a reutilização dos recursos.

§2º O suprimento referido no **caput** deste artigo poderá ser concedido diretamente ou por intermédio de:

I - tomador interposto entre as entidades autorizadas de que trata o **caput** e o produtor rural ou cooperativa de produção, conforme regulamentação do Poder Público;

II – outras entidades autorizadas pelo Poder Público, incluídas empresas de tecnologia financeira, a título de prestação de serviço ou em razão de repasse efetuado pela entidade captadora dos recursos, admitida, em ambas as hipóteses, a substituição parcial ou total desta no que se refere a obrigações e responsabilidades, observados os limites, as condições e a forma definida pelo Poder Público.



§3º O suprimimento referido no **caput** deste artigo poderá ser realizado por instrumentos de crédito vinculados a contrato de abertura de limite de crédito cujo prazo e limite deverão ser iguais ou superiores ao dos créditos concedidos, observado o disposto na Lei nº 13.476, de 28 de agosto de 2017.

§4º A garantia vinculada ao contrato de abertura de limite de crédito de que trata o §3º deste artigo se estende, automaticamente e para todos os efeitos, às operações realizadas em seu âmbito, independentemente do instrumento de crédito utilizado.

§5º O Poder Público poderá autorizar, em caráter excepcional e temporário, o suprimimento referido no **caput** deste artigo a outros agentes econômicos, desde que para atender as necessidades, contingências e interesses dos produtores rurais e suas cooperativas de produção.

§6º O suprimimento de que trata este artigo pode ser recomposto ou renovado automaticamente, sempre que o devedor, não estando em mora ou inadimplente, amortizar ou liquidar a dívida, observadas as demais condições estabelecidas pelo Poder Público.

§7º O crédito rural operado com recursos dos Fundos Constitucionais de Financiamento, do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e do Fundo de Defesa da Economia Cafeeira (Funcafé) sujeita-se às condições estabelecidas nesta Lei, no que não colidirem com a legislação específica.

§8º No suprimimento de que trata o **caput** deste artigo podem ser utilizados documentos digitais ou eletrônicos para todos os fins, inclusive para constituição de garantia e recuperação de crédito, judicial ou extrajudicial.

Art. 3º O Poder Público disciplinará o crédito rural, podendo diferenciá-lo segundo:

- I – a classificação ou porte do beneficiário;
- II – a finalidade da operação;
- III – a atividade financiada;
- IV – a região e o sistema de produção;



V – a natureza do tomador de crédito, se pessoa física ou jurídica;

VI – a adoção de critérios para a mitigação de risco;

VII – a fonte de recursos; ou

VIII – outras formas de diferenciação que busquem o uso eficiente dos recursos disponíveis.

Art. 4º O Poder Público determinará que as entidades de que trata o **caput** do art. 2º desta Lei destinem ao crédito rural parcela dos recursos captados no mercado e poderá direcionar e estabelecer as condições para a sua aplicação.

§1º As entidades que apresentarem deficiência na aplicação dos recursos de que trata o **caput** deste artigo sujeitam-se ao custo financeiro a ser definido pelo Poder Público.

§2º O Poder Público poderá dispor sobre o cumprimento do disposto no **caput** deste artigo:

I - por intermédio da aquisição de títulos de crédito transacionados no mercado de capitais cujo lastro seja integralmente constituído por direitos creditórios decorrentes de transações realizadas para a viabilização das atividades de que trata o **caput** do art. 2º desta Lei;

II – na hipótese prevista no inciso II do §2º do art. 2º desta Lei.

Art. 5º A contratação de crédito rural com o uso de recursos públicos, com risco assumido pela União ou beneficiado por subvenção econômica, isenção de tributo federal ou outra forma de renúncia de receita de natureza tributária está condicionada à assinatura, pelo tomador de crédito, no próprio instrumento de crédito, de termo de consentimento, a que se refere o inciso V do § 3º do art. 1º da Lei Complementar nº 105, de 10 de janeiro de 2001, para o compartilhamento das informações com os órgãos gestores dos programas de crédito e com o Ministério da Transparência e Controladoria-Geral da União e o Tribunal de Contas da União.

Art. 6º O monitoramento e a fiscalização das operações de crédito rural pelas entidades de que trata o **caput** do art. 2º serão

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD223622239500>



estabelecidos pelo Poder Público, admitida sua dispensa em especial quando o risco for assumido exclusivamente pela instituição concedente ou quando não se tratar de operações contratadas com o uso de recursos públicos, com risco assumido pela União ou beneficiadas por subvenção econômica, isenção de tributo federal ou outra forma de renúncia de receita de natureza tributária.

§1º O monitoramento e a fiscalização de que trata o **caput** deste artigo poderão ocorrer de forma presencial, documental, remota ou por qualquer outro meio, inclusive mediante a contratação de serviços com terceira parte, observados, em todas as hipóteses, os parâmetros estabelecidos pelo Poder Público.

§2º O produtor rural e o tomador interposto de crédito rural franquearão à entidade supridora do crédito ampla fiscalização do objeto do financiamento, exibindo os elementos que lhe forem exigidos.

Art. 7º O instrumento de crédito poderá conter cláusula tornando obrigatória e incluindo entre os itens financiáveis a contratação, pelo tomador de crédito, de serviços de assistência técnica, quando considerados indispensáveis pelo financiador ou exigidos em regulamento de operações que envolvam recursos públicos, ainda que sob a forma de subvenção econômica de que trata a Lei nº 8.427, de 27 de maio de 1992, ou com risco assumido pela União.

Art. 8º É assegurada ao tomador de crédito a amortização ou a liquidação antecipada do débito, sem sofrer imposição de multa, gravame ou encargo de qualquer natureza em razão dessa antecipação.

Art. 9º A constituição de garantias é de livre convenção entre o financiador e o financiado.

§1º Se exigir a contratação de apólice de seguro rural como garantia da operação de crédito rural, deverá ser oferecido ao financiado o poder de escolha entre, no mínimo, duas apólices de diferentes seguradoras, sendo que pelo menos uma não poderá ser de empresa controlada, coligada ou pertencente ao mesmo conglomerado econômico-financeiro do credor.



§ 2º Caso o financiado não deseje contratar uma das apólices oferecidas pelo potencial credor, este ficará obrigado a aceitar a contratada pelo financiado com outra seguradora habilitada a operar com o seguro rural.

§3º Deverá constar dos contratos de financiamento ou das cédulas de crédito, ainda que na forma de anexo, comprovação de que foi oferecida ao financiado mais de uma opção de apólice de seguradoras diferentes e que houve expressa adesão por uma delas ou, se for o caso, que a opção foi por apólice contratada com outra seguradora, na forma estatuída nos §§ 1º e 2º deste artigo.

§4º A instituição financeira que descumprir o disposto nos §§ 1º e 2º poderá ter a operação de venda do seguro rural enquadrada como prática abusiva, conforme disposto no art. 39 da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990.

Art. 10. A contratação de crédito rural:

I – será simplificada, no caso de operação de baixa ou média complexidade;

II – exigirá projeto, no caso de operação de alta complexidade.

§1º O Poder Público estabelecerá os conceitos e procedimentos mínimos exigidos na contratação de baixa e de alta complexidade de que trata este artigo.

§2º O projeto de que trata o inciso II deste artigo pode ser elaborado e subscrito por qualquer técnico competente, desde que regularmente inscrito em sua categoria profissional, não podendo ser exigido credenciamento prévio junto à instituição concedente de crédito, tampouco recolhimento de correspondente Anotação de Responsabilidade Técnica (ART).

Art. 11. É devida a prorrogação do vencimento da operação de crédito rural, aos mesmos encargos financeiros antes pactuados no instrumento de crédito, desde que se comprove incapacidade de pagamento do tomador de crédito, em consequência de:

I – dificuldade de comercialização dos produtos;



II – frustração de safras, por fatores adversos; ou

III – eventuais ocorrências prejudiciais ao desenvolvimento das explorações.

§1º O Poder Público poderá dispor sobre o disposto no **caput** deste artigo, bem como estabelecer outros parâmetros, condições ou limites para a sua efetivação.

§2º A prorrogação de vencimento de que trata este artigo não constitui, por si só, impedimento para a contratação de novas operações de crédito rural, ainda que com a participação direta ou indireta de recursos públicos.

§3º Na prorrogação de que trata o **caput** deste artigo, ainda que efetuada após o vencimento original da operação, podem ser dispensadas a lavratura de termo aditivo, a assinatura do tomador de crédito e a averbação no registro da garantia, bastando, para todos os efeitos, a anotação pelo credor no instrumento de crédito, desde que mantidas as garantias originais da operação.

§4º Para fins da dispensa de averbação de que trata o §3º deste artigo, não se aplica o disposto no art. 246 da Lei nº 6.015, de 31 de dezembro de 1973.

Art. 12. O Poder Público poderá autorizar a renegociação de débitos referentes a operações de crédito rural, estabelecendo as condições a serem cumpridas para esse efeito.

Parágrafo único. Independe de regulamentação do Poder Público a composição de dívida com o uso de recursos não sujeitos a risco assumido pela da União, aplicação obrigatória, direcionamento ou subvenção econômica, assim entendida aquela contratada exclusivamente para pagamento, total ou parcial, de dívidas oriundas de operações de crédito rural.

Art. 13. O suprimento de recursos financeiros de que trata o art. 2º será realizado por intermédio dos instrumentos de crédito previstos na legislação, podendo ser utilizados contratos ou outros meios autorizados pelo Poder Público.



Parágrafo único. A emissão dos instrumentos de crédito de que trata o **caput** deste artigo poderá ocorrer de forma cartular, escritural, eletrônica ou digital, todas válidas para fins de constituição de garantia e de cobrança, judicial ou extrajudicial.

Art. 14. Fica dispensada, a critério do credor, a apresentação de documentação comprobatória de regularidade cadastral e adimplemento relativo a quaisquer débitos com o Poder Público, inclusive aqueles a que se referem o art. 62 do Decreto-Lei nº 147, de 3 de fevereiro de 1967; o § 1º do art. 1º do Decreto-Lei nº 1.715, de 22 de novembro de 1979; o art. 20 da Lei nº 9.393, de 19 de dezembro de 1996; e a Lei nº 10.522, de 19 de julho de 2002, na concessão e na repactuação de crédito rural e na constituição de suas garantias, sem prejuízo do disposto no § 3º do art. 195 da Constituição Federal e no art. 78-A da Lei nº 12.651, de 25 de maio de 2012.

§1º O Poder Público poderá exigir a comprovação de regularidade cadastral e adimplemento relativo aos débitos a que se refere o caput deste artigo na constituição de garantias, na concessão e na repactuação de crédito rural, quando se tratar de operações contratadas com o uso de recursos públicos, com risco assumido pela União ou beneficiadas por subvenção econômica, isenção de tributo federal ou outra forma de renúncia de receita de natureza tributária.

§2º O disposto neste artigo alcança a concessão de descontos, rebates e bônus de adimplência.

Art. 15. Fica vedada a comercialização pelas entidades referidas no art. 2º desta Lei de produtos ou serviços não diretamente relacionados à atividade rural 10 (dez) dias antes e 60 (sessenta) dias após a contratação do crédito.

Art. 16. As atribuições ao Poder Público previstas nesta Lei observarão o disposto na Lei nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964.

Art. 17. Revogam-se:

I – a Lei nº 4.829, de 5 de novembro de 1965;



II – o §2º do art. 58 e o art. 76 do Decreto-lei nº 167, de 14 de fevereiro de 1967;

III – o Decreto-Lei nº 784, de 25 de agosto de 1969;

IV – os arts. 4º e 5º da Lei nº 10.186, de 12 de fevereiro de 2001;

V – o §2º do art. 1.439 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil); e

VI – os arts. 37, 40 e 59 da Lei nº 11.775, de 17 de setembro de 2008.

Art. 18. Esta Lei entra em vigor no primeiro mês de julho subsequente à data de sua publicação, respeitado o intervalo mínimo de 90 (noventa) dias.

JUSTIFICAÇÃO

O arcabouço legal que regula o crédito em nosso País foi instituído na década de 1960. Ao reformular o sistema financeiro nacional, a Lei nº 4.595, de 1964, criou e atribuiu ao Conselho Monetário Nacional (CMN) disciplinar o crédito em todas as suas modalidades e as operações creditícias em todas as formas (inciso VI do art 4º) e ao Banco Central do Brasil o dever de cumprir e fazer cumprir as normas expedidas pelo CMN (art. 9º).

Na mesma década, a Lei nº 4.829, de 1965, estabeleceu a organização, a estrutura, os objetivos, as garantias aceitas, as modalidades de concessão de crédito a agricultores e vários aspectos operacionais do crédito rural, tal como o conhecemos hoje.

Passados cerca de 56 anos, tornou-se necessária a atualização dos comandos da Lei nº 4.829, de 1965, para tornar o arcabouço jurídico do crédito rural mais consentâneo com as exigências e possibilidades propiciadas pelo avanço tecnológico.



A presente proposição inspira-se nos aprofundados debates no âmbito da “Comissão Externa do Manual de Crédito Rural”, coordenada por este parlamentar e que contou com a participação de diversas entidades do setor público e privado vinculadas ao agronegócio nacional, e aproveita parte o Projeto de Lei nº 10.499, de 2018, de autoria do Deputado Covatti Filho, em trâmite nesta Casa Legislativa e que promove ampla revisão de toda a legislação afeta ao financiamento da atividade de nossos agricultores. Aos termos dessa proposição, variadas inovações são oferecidas, entre as quais destacamos:

- autorização de uso de documentos digitais ou eletrônicos para todos os fins no âmbito do crédito rural, inclusive para constituição de garantia e recuperação de crédito, judicial ou extrajudicial;

- extensão do conceito de crédito rural ao suprimento de recursos ao produtor rural ou cooperativa por qualquer entidade autorizada pelo Banco Central, e não somente por instituições financeiras;

- inclusão do financiamento de capital de giro entre as finalidades do crédito rural;

- admissão da concessão de crédito rural por tomador interposto entre a entidade autorizada pelo Bacen a operar esse tipo de crédito e o produtor rural ou a cooperativa de produção;

- permissão da atuação de empresas de tecnologia financeira, a título de prestação de serviço às entidades autorizadas pelo Bacen a conceder crédito rural, ou em razão de repasses recebidos, admitida a substituição parcial ou total daquelas no que se refere a obrigações e responsabilidades;

- autorização de vinculação de qualquer instrumento de concessão de crédito rural a contratos de abertura de limite de crédito, assegurada a extensão da garantia concedida ao contrato;

- autorização da recomposição ou renovação automática do crédito ao agricultor, sempre que o devedor, não estando em mora ou inadimplente, amortizar ou liquidar a dívida;



- autorização do cumprimento do direcionamento obrigatório dos recursos do crédito rural por intermédio da aquisição de títulos de crédito transacionados no mercado de capitais cujo lastro seja integralmente constituído por direitos creditórios decorrentes de transações realizadas para a viabilização das atividades do produtor rural;

- dispensa, a critério do credor, da apresentação de documentação comprobatória de regularidade cadastral e adimplemento relativo a débitos com o setor público;

- vedação ao credor da comercialização de produtos ou serviços não diretamente relacionados à atividade rural, durante 10 dias que antecedem e 60 (sessenta) dias após a contratação do crédito; e

- autorização do suprimento, em caráter excepcional e temporário, de crédito rural a outros agentes econômicos, desde que para atender as necessidades, contingências e interesses dos produtores rurais e suas cooperativas de produção.

Com esses aperfeiçoamentos, entre outros, a tentativa é de otimizar e conferir a estrutura e flexibilidade necessárias para o crédito rural possa se desenvolver com maior dinamismo, de forma a atender aos interesses dos produtores rurais e despertar nas instituições financeiras em intensificar seus financiamentos a agricultores.

Certo de contribuir para o desenvolvimento de um crédito rural com estrutura operacional mais consentânea com os dias atuais, solicito o apoio dos nobres Pares no sentido da aprovação da presente emenda.

Sala das Comissões, em de de 2022.

JERÔNIMO GOERGEN
Deputado



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se à Medida Provisória nº 1112, de 2022, onde couber, a seguinte redação:

Art. 1º A Lei nº 13.606, de 9 de janeiro de 2018, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 31. Fica autorizada a concessão de rebate para liquidação, até 30 de junho de 2019, das operações de crédito rural contratadas até 31 de dezembro de 2017 no âmbito do Pronaf, observadas as seguintes condições:

.....
III - nas operações contratadas entre 1º de janeiro de 2012 e 31 de dezembro de 2017, o rebate será de 40% (quarenta por cento).
.....

§ 3º Os agentes financeiros terão até 27 de dezembro de 2019 para apresentar ao Tesouro Nacional os dados das operações liquidadas.”
(NR)

JUSTIFICATIVA

A Lei nº 13.606, de 2018, constituiu grande alívio para a situação dos produtores rurais ao instituir o Programa de Regularização Tributária Rural (PRR), permitindo a regularização das dívidas oriundas do Funrural, além de autorizar uma série de medidas de estímulo à renegociação e liquidação de dívidas rurais.

Uma das ações adotadas foi a autorização para a concessão de rebates para liquidação das operações de crédito rural contratadas até 30 de dezembro de 2015 no âmbito do Pronaf. Tal medida se mostrou necessária uma vez que os agricultores familiares, mais vulneráveis às variações climáticas, viram sua renda ser praticamente dizimada por conta dos recorrentes episódios de eventos extremos, como estiagens e enchentes.

Ocorre que entre os anos de 2016 e 2017 tais eventos se mostraram ainda mais intensos impedindo a obtenção de renda pela atividade agropecuária e, consequentemente, a liquidação dos compromissos junto às



instituições financeiras. Portanto, é imprescindível estender as medidas de estímulo à liquidação das operações de crédito rural dos agricultores familiares contratadas até 2017.

Dessa forma, será possível recuperar a capacidade produtiva dos pequenos produtores, permitindo a geração de emprego e renda.

Diante do exposto, peço o apoio dos nobres Parlamentares desta Casa para a aprovação desta emenda que apresento.

Sala das Comissões, de de 2022.



Deputado JERÔNIMO GOERGEN



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se à Medida Provisória nº 1112, de 2022, onde couber, a seguinte redação:

Art. 1º As condições e a metodologia de que trata o parágrafo único do art. 42 da Lei nº 11.775, de 17 de setembro de 2008, serão divulgadas em até 90 dias após a publicação desta Lei.

Art. 2º O Poder Executivo regulamentará o disposto no art. 59 da Lei nº 11.775, de 17 de setembro de 2008, em até 90 dias após a publicação desta Lei.

JUSTIFICATIVA

A Lei nº 11.775, de 2008, autorizou a liquidação antecipada das operações com risco do Tesouro Nacional e dos Fundos Constitucionais que tenham sido renegociadas no âmbito da Securitização Agrícola e do Programa Especial de Saneamento de Ativos (Pesa).

Decorridos dez anos da edição da referida Lei, o Ministro do Estado da Fazenda, todavia, não estabeleceu as condições e a metodologia para a liquidação, conforme determina o parágrafo único do art. 42. Não há justificativas para tamanha demora em atender a esse dispositivo que tem o condão de trazer grandes benefícios aos produtores rurais ao permitir que liberem bens dados em garantia, viabilizando a contratação de novos créditos e fomentando a produção rural. A liquidação das dívidas do Pesa auxiliará o produtor que, por vezes, possui dívida de pequeno valor, porém vê seu patrimônio comprometido como garantia dessas operações.

Outra grande conquista dos produtores rurais que não tem sido colocada em prática por omissão do Poder Público diz respeito ao artigo 59 da Lei nº 11.775, de 2008, que assegura ao mutuário de operações de crédito rural a revisão de garantias, bem como sua redução em caso de excesso.

Ocorre que as instituições financeiras rejeitam tais solicitações alegando a



ausência de regulamentação para promover a liberação ou substituição de garantias.

Dessa forma, há casos em que mesmo o produtor tendo amortizado parte significativa de sua dívida ao longo dos anos, continua com a totalidade de seu patrimônio vinculado como garantia de contrato de financiamento, inclusive com penhor de máquinas e equipamentos e a vinculação de avalistas. É de amplo conhecimento que as garantias são uma forma de proteção do credor e que seu volume varia segundo o risco representado por cada tomador de crédito no momento de sua concessão. Aqueles com melhor perfil de crédito representam menor risco e, portanto, necessitam apresentar menos garantias. Não se pretende com este Projeto de Lei tomar iniciativas que terminem por afastar as instituições financeiras da concessão de crédito rural, ou torná-las ainda mais seletivas. Entretanto, há inúmeras situações em que as garantias poderiam ser revistas sem necessariamente elevar o risco aos credores.

Portanto, a presente emenda busca que o Poder Público saia de sua posição passiva e regule os dispositivos da Lei nº 11.775, de 2008, que tratam do pagamento antecipado de dívidas renegociadas no âmbito da securitização e do Pesa, bem como da revisão e redução de garantias em caso de excesso. Tais medidas permitirão que os agricultores de todo o país elevem sua capacidade de tomar crédito para financiar a produção rural, gerando emprego e renda.

Diante do exposto, peço o apoio dos nobres Parlamentares desta Casa para a aprovação desta emenda que apresento.

Sala das Comissões, de de 2022.


Deputado JERÔNIMO GOERGEN



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se à Medida Provisória nº 1112, de 2022, onde couber, a seguinte redação:

Art. 1º Esta Lei cria o Programa de Regularização de Dívidas Rurais Não-Bancárias, para atender produtores rurais que possuam dívidas rurais fora do sistema financeiro.

Art. 2º Fica autorizada a utilização de recursos das exigibilidades de aplicação em crédito rural oriundos da poupança rural e dos depósitos a vista de que trata o art. 48 da Lei nº 8.171, de 17 de janeiro de 1991, para a instituição de linha de crédito destinada à concessão de financiamentos com vistas à liquidação de dívidas contraídas por produtores rurais ou suas cooperativas com fornecedores de insumos agropecuários e tradings, relativas às safras 2016/2017 e 2017/2018.

§ 1º Os financiamentos serão liquidados em até 20 (vinte) anos, com até 2 (dois) anos de carência.

§ 2º O montante de recursos fica limitado a R\$ 5.000.000.000,00 (cinco bilhões de reais).

§ 3º Os encargos financeiros das operações a serem pagos pelos devedores serão compostos pela Taxa de Longo Prazo (TLP) acrescida de 1% (um por cento) ao ano.

§ 4º Os recursos da poupança rural e dos depósitos a vista utilizados nos financiamentos de que trata o caput deste artigo poderão ser computados no cumprimento das respectivas exigibilidades rurais, nos termos a serem definidos pelo Conselho Monetário Nacional (CMN).

§ 5º O CMN poderá autorizar o direcionamento de parcela dos recolhimentos compulsórios sobre recursos à vista para os financiamentos de que trata o caput deste artigo.

§ 6º As operações realizadas com recursos das fontes de que trata o caput deste artigo poderão ter as suas fontes reclassificadas entre si, desde que haja autorização do Ministério da Fazenda.

§ 7º O prazo para a contratação dos financiamentos encerra-se doze meses após a publicação desta Lei, podendo ser prorrogado pelo CMN.

Art. 3º Na hipótese em que os financiamentos de que trata o art. 2º desta Lei forem concedidos com recursos da exigibilidade da poupança rural ou reclassificados para essa fonte, a União deverá conceder subvenção, sob a forma de equalização, sempre que o custo de captação dos recursos, acrescida do custo decorrente do esforço de captação pela instituição financeira, for superior à TLP.



§ 1º O CMN poderá instituir fator de ponderação para efeito de cumprimento da exigibilidade da poupança rural, caso em que as operações serão excluídas da base de equalização.

§ 2º O pagamento de que trata o caput deste artigo será efetuado mediante a utilização de recursos do órgão Operações Oficiais de Crédito, unidade Recursos Sob a Supervisão da Secretaria do Tesouro Nacional - Ministério da Fazenda, condicionado à comprovação de uso dos recursos e apresentação de declaração de responsabilidade pela instituição financeira contratante dos financiamentos para fins de liquidação da despesa.

§ 3º A aplicação irregular ou desvio dos recursos provenientes das subvenções sujeitará o infrator à devolução, em dobro, da equalização recebida, atualizada monetariamente, sem prejuízo das demais penalidades legais.

§ 4º Aplicam-se as condições da Lei nº 8.427, de 27 de maio de 1992, para a concessão da subvenção de que trata o caput deste artigo, no que não conflitar com esta Lei.

Art. 4º A constituição de garantia é de livre convenção entre o financiador e o tomador do crédito. Parágrafo único. É admitido que as instituições financeiras solicitem garantias adicionais aos fornecedores de insumos agropecuários e tradings, credores originais.

Art. 5º O financiamento de que trata o art. 2º está condicionado à concessão de desconto, pelos fornecedores de insumos agropecuários e tradings, sobre o saldo devedor atualizado, na forma do Anexo I.

Parágrafo único. Os descontos de que trata o caput deste artigo serão apurados e incidirão proporcionalmente para cada faixa de dívida constante do Anexo I, independentemente do valor originalmente contratado.

Art. 6º O CMN estabelecerá as condições necessárias à implementação e à operacionalização das disposições constantes desta Lei. Parágrafo único. Dentre as condições de que trata o caput deste artigo, incluem-se as necessárias para comprovar a mora decorrente da aquisição de insumos.

Art. 7º O Poder Executivo federal, com vistas ao cumprimento do disposto no inciso II do caput do art. 5º e no art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), estimará o montante dos custos decorrentes do disposto no art. 3º desta Lei, o incluirá no demonstrativo que acompanhar o projeto de lei orçamentária anual, nos termos do § 6º do art. 165 da Constituição Federal, e fará constar das propostas orçamentárias subsequentes os valores relativos à referida subvenção.

Parágrafo único. A subvenção constante do art. 3º desta Lei somente será concedida se atendido o disposto no caput deste artigo, inclusive com a demonstração pelo Poder Executivo federal de que não afetar as metas de resultados fiscais previstas no anexo próprio da lei de diretrizes orçamentárias.

ANEXO I

Desconto cumulativo sobre o saldo devedor atualizado de que trata art. 5º

Saldo devedor atualizado em uma ou mais operações do mesmo
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen
mutuário com o mesmo credor

Desconto

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD221425843700>



Até R\$ 10.000,00	30%
De R\$ 10.000,01 até R\$ 50.000,00	25%
De R\$ 50.000,01 até R\$ 200.000,00	20%
De R\$ 200.000,01 até R\$ 500.000,00	15%
De R\$ 500.000,01 até R\$ 1 milhão	10%
Acima de R\$ 1 milhão	5%

JUSTIFICATIVA

A Comissão Externa do Endividamento Agrícola (Cexagric) após uma série de reuniões com produtores rurais, sindicatos, associações, representantes de instituições financeiras e de órgãos governamentais, identificou um grave problema que aflige parcela relevante dos agricultores do país: o elevado endividamento fora do setor bancário.

Estudo da Organização das Cooperativas do Brasil (OCB) e da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) estimou que o financiamento do setor agropecuário é feito 39% com recursos próprios, 31% com recursos do sistema financeiro e 30% com operações fora dos bancos, ou seja, com distribuidores de insumos, tradings e cooperativas de produção.

Ocorre que o custo dos empréstimos realizados fora do sistema financeiro é, via de regra, muito superior ao praticado no âmbito do crédito rural oficial. Assim, aqueles produtores que não conseguem acessar o crédito rural oficial acabam tendo como única alternativa recorrer aos distribuidores de insumos e tradings para financiar sua produção. Entretanto, como os encargos financeiros cobrados são elevados, problemas climáticos e variações nos preços de comercialização dos produtos, ainda que de pequena magnitude, levam os produtores a enfrentar sérias dificuldades, colocando em risco a continuidade de suas operações.

Tal situação vem sendo vivenciada por agricultores de determinadas culturas e regiões que foram mais impactadas nos últimos anos. Dessa forma, a presente emenda propõe a criação do Programa de Regularização de Dívidas Rurais Não-Bancárias, para atender produtores rurais que possuam dívidas rurais fora do sistema financeiro. O Programa permitirá a redução do saldo devedor, o alongamento das dívidas em até vinte anos e a diminuição das taxas de juros a níveis de mercado.

Essa medida possibilitará que os produtores reestabeleçam sua capacidade de pagamento, retomem a produção aos níveis pré-crise, e se mantenham na atividade, gerando emprego e renda.



Diante do exposto, peço o apoio dos nobres Parlamentares desta Casa para a aprovação desta emenda que apresento.

Sala das Comissões, de de 2022.



Deputado JERÔNIMO GOERGEN



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD221425843700>



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se à Medida Provisória nº 1112, de 2022, onde couber, a seguinte redação:

Art. 1º O art. 4º da Lei nº 13.340, de 28 de setembro de 2016, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º.....

§ 1º Os descontos de que trata o caput deste artigo, independentemente do valor originalmente contratado, serão concedidos sobre o valor consolidado da inscrição em dívida ativa da União segundo seu enquadramento em uma das faixas de valores indicadas no quadro constante do Anexo IV desta Lei, devendo primeiro ser aplicado o correspondente desconto percentual e, em seguida, o respectivo desconto de valor fixo.”
(NR)

Art. 2º Revoga-se o § 4º do art. 4º da Lei nº 13.340, de 28 de setembro de 2016, bem como o Anexo III da mesma Lei.

JUSTIFICATIVA

A Lei nº 13.606, de 2018, contemplou diversas medidas de grande valor aos produtores rurais, como a instituição do Programa de Regularização Tributária Rural (PRR), a redução da alíquota do Funrural, bem como permitiu a renegociação de diversas dívidas oriundas do crédito rural.

Contudo, uma das medidas acabou por ocasionar uma distorção entre os diferentes tipos de produtores, pois autorizou a concessão de descontos a pessoas jurídicas superiores àqueles autorizados às pessoas físicas para a liquidação de dívidas originárias de operações de crédito rural inscritas em dívida ativa da União. Assim, duas operações com saldos devedores semelhantes seriam renegociadas por valores muito distintos caso o produtor fosse uma pessoa física ou jurídica.

A presente emenda é fruto das inúmeras discussões ocorridas no âmbito da Comissão Externa do Endividamento Agrícola, que contaram com

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229166314500>



a participação de agricultores de diversos estados da federação além de associações de produtores, sindicatos rurais e especialistas do setor. Foram recebidas várias sugestões com o intuito de aliviar a questão do endividamento rural, entre elas a de se eliminar a diferença de tratamento entre os produtores rurais pessoas física e jurídica.

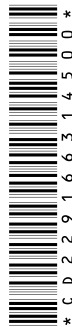
Assim, a proposta legislativa ora apresentada propõe alterar a Lei nº 13.340, de 2016, para conferir aos produtores pessoa física o mesmo tratamento dado aos organizados sob a forma de pessoa jurídica, no âmbito da renegociação das dívidas rurais inscritas em dívida ativa da União.

Diante do exposto, peço o apoio dos nobres Parlamentares desta Casa para a aprovação desta emenda que apresento.

Sala das Comissões, de de 2022.



Deputado JERÔNIMO GOERGEN





**MPV 1112
00015**

SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

**EMENDA nº - CM
(à MPV nº 1.112, de 2022)**

Dê-se ao parágrafo 4º do artigo 4º da Medida Provisória nº 1.112 a seguinte redação:

“Art. 4º. -

§ 4º - Na etapa inicial do Renovar, no âmbito do Poder Executivo Federal, serão dirigidos prioritariamente ao Transporte Autônomo de Cargas – TAC e aos serviços de transporte coletivo de passageiros.

JUSTIFICATIVA

A presente medida provisória institui 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.

Ao falarmos de mobilidade, devemos nos ater ao principal instrumento que contribui para mobilidade dos brasileiros, ou seja, o transporte coletivo, definido na Constituição Federal como direito social (Art. 6º) e como serviço essencial (Art. 30, inciso V).

É importante observar que milhões de brasileiros utilizam o transporte coletivo por ônibus. Esses serviços atendem prioritariamente as classes sociais menos privilegiadas e que dependem do modo ônibus para garantir a sobrevivência, por meio da participação nas diversas atividades nas áreas urbanas.

Apesar de sua importância para a sociedade brasileira, esse serviço tem enfrentado uma crise sem precedentes, caracterizada pela constante perda de passageiros em razão do alto preço das tarifas, resultante de diversas externalidades negativas que tem contribuído para a sua degradação, como a falta de planejamento adequado, crescimento do transporte ilegal, congestionamentos no trânsito das cidades, falta de investimento em infraestrutura e de uma política tarifária que



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

equacione os reais custos do serviço e a capacidade econômica dos usuários do serviço.

Assim devemos buscar soluções visando melhorar a oferta desse serviço para a população, ou seja, veículos novos que proporcionem maior qualidade e conforto.

Dessa forma, propomos a presente emenda visando priorizar os serviços de transporte coletivo na adoção do programa Renovar, o que certamente beneficiará todos os usuários.

Sala das Comissões, 04 de abril de 2022.

Senador **ACIR GURGACZ**
PDT/RO

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

EMENDA

Suprimam-se os §§ 1º e 2º do art.12 da MP nº 1.112, de 2022.

JUSTIFICAÇÃO

Busca-se com esta emenda suprimir a possibilidade introduzida pela MP de que os recursos aplicados pelas empresas contratadas para exploração e produção de petróleo e gás natural para promover a atividade de desmonte ou de destruição como sucata dos veículos pesados em fim de vida útil sejam considerados no cálculo de adimplemento de obrigações contratuais de pesquisa, de desenvolvimento e de inovação. Aquelas atividades, não obstante meritórias, não contribuem com a geração de novas tecnologias e com o aumento da produtividade do setor de petróleo e gás e da economia em geral, não fazendo assim sentido que recursos originalmente destinados a esse fim sejam a elas destinados. Por essa razão, pedimos o apoio dos nobres pares para a aprovação da emenda.

Sala da Comissão, 04 de abril de 2022.

Deputado **REGINALDO LOPES**

Líder do PT



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

EMENDA

Suprima-se o art.14 da MP nº 1.112, de 2022.

JUSTIFICAÇÃO

Busca-se com esta emenda suprimir a possibilidade introduzida pela MP de que os recursos arrecadados com a cobrança da Cide sobre a importação e a comercialização de petróleo e gás e seus derivados bem como de álcool combustível, hoje destinados ao financiamento de programas de infraestrutura de transportes, sejam desviados para o uso em programas de renovação de frota circulante. Não obstante tais programas sejam meritórios, eles não devem ser atendidos às custas da redução dos investimentos em infraestrutura, altamente relevantes e que hoje dos recursos necessários. Por essa razão, pedimos o apoio dos nobres pares para a aprovação da emenda.

Sala da Comissão, 04 de abril de 2022.

Deputado **REGINALDO LOPES**

Líder do PT



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

EMENDA

Suprima-se o art.13 da MP nº 1.112, de 2022.

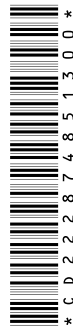
JUSTIFICAÇÃO

Busca-se com esta emenda suprimir a possibilidade introduzida pela MP de que os recursos arrecadados com a cobrança das multas de trânsito e hoje aplicados em sinalização, em engenharia de tráfego, em engenharia de campo, em policiamento, em fiscalização, e em educação de trânsito, sejam desviados para o uso na melhoria das condições de trabalho dos profissionais do segmento de transporte rodoviário e da segurança e na renovação de frota circulante. Não obstante esses usos sejam meritórios, eles não devem ser atendidos às custas da redução da capacidade de atender as destinações atuais, altamente relevantes e que hoje muitas vezes carecem dos recursos necessários. Por essa razão, pedimos o apoio dos nobres pares para a aprovação da emenda.

Sala da Comissão, 04 de abril de 2022.

Deputado **REGINALDO LOPES**

Líder do PT



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se à Medida Provisória nº 1112, de 2022, onde couber, a seguinte redação:

Art. 1º Fica instituído o Programa de Modernização do Transporte Coletivo Rodoviário – PRO-ÔNIBUS, com os objetivos de:

I – promover a recuperação econômica e a conformidade tributária das empresas de transporte público coletivo rodoviário;

II – ampliar a qualidade e a oferta de serviços de transporte coletivo;

III – viabilizar à população mais carente o acesso aos serviços de mobilidade urbana; e

IV – promover práticas sustentáveis e a redução da emissão de dióxido de carbono.

Art. 2º O PRO-ÔNIBUS de que trata o *caput* compreende:

I – a regularização dos débitos tributários e não tributários com a União Federal;

II – a concessão de passagem social;

III – o estímulo à realização de investimentos na renovação da frota de ônibus; e

VI – a concessão de estímulos tributários destinados a ampliar à utilização de ônibus elétricos.

§ 1º Poderão aderir ao PRO-ÔNIBUS as pessoas jurídicas de direito privado permissionárias e concessionárias de transporte público coletivo rodoviário.



§ 2º O PRO-ÔNIBUS será implementado por meio da aprovação de plano de recuperação tributária e da concessão de moratória e parcelamento de débitos tributários federais, nos termos dos arts. 152 a 155-A da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, em benefício das entidades de que trata o § 1º.

Art. 3º A concessão da moratória e do parcelamento de que trata o § 2º do art. 2º é condicionada à apresentação dos seguintes documentos por parte do beneficiário:

- I - requerimento com a fundamentação do pedido;
- II - estatutos sociais e atos de designação e responsabilidade de seus gestores;
- III - demonstrações financeiras e contábeis, nos termos da legislação aplicável;
- IV - parecer de empresa de auditoria independente sobre as demonstrações financeiras e contábeis;
- V - plano de recuperação econômica e tributária em relação a todas as dívidas vencidas até data da publicação desta Lei;
- VI – plano de renovação da frota; e
- VII - demonstração do alcance da capacidade de autofinanciamento ao longo do PRO-ÔNIBUS, atestada por empresa de auditoria independente, considerando eventual uso da prerrogativa disposta no art. 8º.

Art. 4º A manutenção do beneficiário no PRO-ÔNIBUS é condicionada ao cumprimento dos seguintes requisitos, sob pena de sua revogação:

- I - regular recolhimento espontâneo dos tributos federais não contemplados no requerimento da moratória;
- II - integral cumprimento do plano de recuperação econômica e tributária; e
- III - demonstração periódica da capacidade de autofinanciamento, da renovação da frota de veículos e da melhoria da gestão da PRO-ÔNIBUS, considerando a sustentabilidade do uso da prerrogativa disposta no art. 8º, nos termos estabelecidos pelo Poder Executivo.

Art. 5º O plano de recuperação econômica e tributária deverá indicar, detalhadamente:



I - a projeção da receita bruta mensal e os respectivos fluxos de caixa até o mês do vencimento da última parcela do parcelamento de que trata o art. 6º;

II - a relação de todas as dívidas tributárias objeto do requerimento de moratória;

III - a relação de todas as demais dívidas; e

IV - a proposta de uso da prerrogativa disposta no art. 8º e sua viabilidade, tendo em vista a capacidade de autofinanciamento.

Art. 6º Os débitos discriminados no requerimento serão consolidados na data do requerimento e poderão ser pagos em até 180 (cento e oitenta) prestações mensais e sucessivas, com redução de 80% (oitenta por cento) das multas de mora, de ofício ou isoladas, a partir do 13º mês subsequente à concessão da moratória.

Parágrafo único. Cada prestação do parcelamento será calculada observando-se os seguintes percentuais mínimos aplicados sobre o valor da dívida consolidada, acrescidos de juros equivalentes à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia (Selic) para títulos federais, acumulada mensalmente, calculados a partir do mês subsequente ao fim do prazo da moratória até o mês anterior ao do pagamento, e de 1% (um por cento) relativamente ao mês em que o pagamento estiver sendo efetuado:

I - da 1ª a 12ª prestação: 0,104% (cento e quatro milésimos por cento);

II - da 13ª a 24ª prestação: 0,208% (duzentos e oito milésimos por cento);

III - da 25ª a 36ª prestação: 0,313% (trezentos e treze milésimos por cento);

IV - da 37ª a 48ª prestação: 0,417% (quatrocentos e dezessete milésimos por cento);

V - da 49ª a 60ª prestação: 0,521% (quinhentos e vinte e um milésimos por cento);

VI - da 61ª a 72ª prestação: 0,625% (seiscentos e vinte e cinco milésimos por cento);

VII - da 73ª a 84ª prestação: 0,729% (setecentos e vinte e nove milésimos por cento);



VIII - da 85^a a 144^a prestação: 0,833% (oitocentos e trinta e três milésimos por cento);

IX - da 145^a a 156^a prestação: 0,625% (seiscentos e vinte e cinco milésimos por cento);

X - da 157^a a 168^a prestação: 0,417% (quatrocentos e dezessete milésimos por cento);

XI - da 169^a a 179^a prestação: 0,208% (duzentos e oito milésimos por cento); e

XII - a 180^a prestação: o saldo devedor remanescente.

Art. 7º Poderão ser incluídos no PRO-ÔNIBUS os débitos de natureza tributária e não tributária, inscritos ou não em dívida ativa, administrados pela Receita Federal do Brasil (RFB) ou pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN), vencidos até a data da publicação desta Lei, inclusive aqueles objeto de parcelamentos anteriores rescindidos ou ativos, em discussão administrativa ou judicial, ou provenientes de lançamento de ofício efetuado após a publicação desta Lei, desde que o requerimento seja realizado no prazo estabelecido no art. 9º.

Art. 8º É facultado o pagamento de até 90% (noventa por cento) do valor das prestações mensais de que trata o art. 6º mediante a utilização de certificados emitidos pela União Federal em contrapartida à parcela das passagens sociais concedidas pelas beneficiárias do PRO-ÔNIBUS que superem os quantitativos de que trata o inciso V do art. 14 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, observados os limites e condições definidos em regulamento.

§ 1º O valor do certificado será mensalmente apurado e corresponderá ao total das passagens sociais concedidas no mês imediatamente anterior, até o limite de 15% (quinze por cento) do faturamento decorrente das atividades objeto de concessão ou permissão.

§ 2º O valor mensal da prestação não liquidada com o certificado deverá ser liquidado em moeda corrente.

§ 3º O certificado de que trata o *caput*, que não poderá ser transferido para terceiros, terá sua característica definida em ato do Poder Executivo, não podendo ser utilizado para outra finalidade que não seja a liquidação de parcela das prestações de que trata o art. 6º.

§ 4º Nos casos em que o valor do certificado exceder ao percentual máximo estabelecido no *caput*, as beneficiárias poderão utilizar o saldo remanescente

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen e outros

Para verificar as assinaturas, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD227452510000>



para pagamento das prestações vincendas, desde que respeitado o pagamento mínimo em moeda corrente.

Art. 9º O requerimento de moratória deverá ser apresentado no prazo de 120 dias da data publicação desta Lei, na forma definida em regulamento, acompanhado de todos os documentos referidos nos arts. 3º e 5º, que comporão processo administrativo específico.

Parágrafo único. O requerimento de moratória constitui:

I - a confissão irrevogável e irretratável dos débitos em nome do sujeito passivo, na condição de contribuinte ou responsável, e por ele indicados no requerimento, nos termos dos arts. 389 e 395 da Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015 (Código de Processo Civil); e

II - a aceitação plena e irretratável pelo sujeito passivo, na condição de contribuinte ou responsável, das condições estabelecidas nesta Lei.

Art. 10. O órgão do Poder Executivo designado em regulamento proferirá, no prazo de 30 (trinta) dias da apresentação do requerimento, devidamente instruído, ou de sua adequada complementação, despacho fundamentado acerca do deferimento ou indeferimento do pedido.

§ 1º Será considerado automaticamente deferido, sob condição resolutiva, o requerimento de moratória quando, decorrido o prazo de que trata o *caput*, o órgão de que trata o *caput* não se tenha pronunciado.

§ 2º O requerente poderá, no prazo de 30 (trinta) dias da ciência do indeferimento, apresentar manifestação de inconformidade, em instância única, inclusive apresentando complementação de documentos, se for o caso.

Art. 11. Deferido o pedido e havendo opção pelo uso da prerrogativa disposta no art. 8º, a beneficiária deverá disponibilizar as passagens sociais, na forma do regulamento.

Art. 12. O indeferimento do plano de recuperação econômica e tributária, a exclusão do PRO-ÔNIBUS ou a rescisão do parcelamento implicarão o restabelecimento das multas de que trata o art. 6º sobre o saldo devedor.

Art. 13. Aplicam-se aos parcelamentos de que trata esta Lei o disposto:

I - no *caput* e nos §§ 2º e 3º do art. 11, no art. 12, bem como no *caput* e no inciso IX do art. 14 da Lei nº 10.522, de 19 de julho de 2002; e



II – nos artigos 4º a 7º, 9º e 10º da Lei nº 13.496, de 24 de outubro de 2017, no que for cabível.

Parágrafo único. Aos parcelamentos de que trata esta Lei não se aplica o disposto no:

I - § 1º do art. 3º da Lei nº 9.964, de 10 de abril de 2000;

II - § 10 do art. 1º da Lei nº 10.684, de 30 de maio de 2003; e.

III - inciso III do § 3º do art. 1º da Medida Provisória nº 766, de 4 de janeiro de 2017.

Art. 14. Ficam isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI os veículos equipados unicamente com motor elétrico para propulsão, classificados nos códigos 8702.40.10 e 8702.40.90 Ex 02 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados.

§ 1º Fica suspensa a exigência do IPI incidente sobre a saída do estabelecimento industrial dos componentes, chassis, carrocerias, baterias e demais acessórios, partes e peças a serem empregados ou incorporados nos veículos de que trata o caput.

§ 2º A suspensão de que trata o § 1º, após o emprego ou incorporação dos acessórios, partes e peças na fabricação dos veículos de que trata o *caput*, converte-se em isenção.

§ 3º Na hipótese de não se efetuar o emprego ou a incorporação de que trata o § 2º, a pessoa jurídica fica obrigada a recolher os tributos não pagos em função da suspensão de que trata o § 1º, acrescidos de juros e multa, de mora ou de ofício, na forma da Lei, contados a partir da data de aquisição.

Art. 15. O art. 1º da Lei nº 10.485, de 3 de julho de 2002, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:

“Art. 1º

.....

§ 4º A alíquota das contribuições de que trata este artigo fica reduzida a zero no caso da venda de veículos fabricados no país, equipados unicamente com motor elétrico para propulsão, classificados nos códigos 8702.40.10 e 8702.40.90 Ex 02 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados.

§ 5º Fica suspensa a exigência das contribuições de que trata este artigo nas vendas no mercado interno dos componentes,



chassis, carrocerias, baterias e demais acessórios, partes e peças a serem empregados ou incorporados nos veículos de que trata o § 4º.

§ 6º A suspensão de que trata o § 5º, após o emprego ou incorporação dos acessórios, partes e peças na fabricação dos veículos de que trata o § 4º, converte-se em alíquota 0 (zero).

§ 7º Na hipótese de não se efetuar o emprego ou a incorporação de que trata o § 6º, a pessoa jurídica fica obrigada a recolher os tributos não pagos em função da suspensão de que trata o § 5º, acrescidos de juros e multa, de mora ou de ofício, na forma da Lei, contados a partir da data da aquisição.” (NR)

Art. 16. Acrescente-se o inciso V ao art. 14 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 14

.....

V – passagem social, sob a forma de isenção de pagamento, aos cidadãos inscritos no Programa Auxílio Brasil, nos termos da Lei nº 14.284, de 29 de dezembro de 2021, observados os quantitativos e condições definidos em regulamento.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A pandemia de COVID-19 gerou impactos severos sobre toda a economia, afetando, contudo, de forma especial as empresas do setor de transporte, em decorrência da significativa redução do fluxo de movimentação de pessoas durante esse período.

Nesse contexto, apresentamos esta emenda, a qual institui o Programa de Modernização do Transporte Coletivo Rodoviário - PRO-ÔNIBUS, com os propósitos de promover a recuperação econômica e a conformidade tributária das empresas de transporte público coletivo rodoviário e de ampliar a qualidade e a oferta de serviços de transporte coletivo, com enfoque sobre a população mais carente.

Note-se que o atual modelo de transporte coletivo no Brasil aparece como um problema social, ao aplicar altos valores e disponibilizar um



serviço pouco eficiente. A Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (Pnadc), feita pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE em 2020, e divulgada em novembro de 2021, mostrou que 50% da população brasileira viviam mensalmente com R\$ 453, pouco mais que um terço do salário mínimo. Dessa forma, repensar estratégias para incluir essa considerável percentagem de nossa população no planejamento da mobilidade urbana é essencial para a inserção e a justiça sociais das pessoas em situação de vulnerabilidade social.

O Programa Auxílio Brasil integra em um só programa várias políticas públicas de assistência social, saúde, educação, emprego e renda. Constitui uma etapa do processo gradual e progressivo de implementação da universalização da renda básica de cidadania. O novo programa social de transferência direta e indireta de renda é destinado às famílias em situação de pobreza e de extrema pobreza em todo o país. Além de garantir uma renda básica a essas famílias, o programa busca simplificar a cesta de benefícios e estimular a emancipação dessas famílias para que alcancem autonomia e superem situações de vulnerabilidade social.

O Programa Auxílio Brasil chega em janeiro de 2022 a um patamar inédito no país. O Governo Federal, por meio do Ministério da Cidadania, incluiu três milhões de novas famílias na folha de pagamento e zerou a fila de elegíveis de 2021, passando a atender um total de 17,5 milhões de famílias e alcançando, assim, o maior número de beneficiários da história dos programas de transferência de renda.

Sendo assim, nada mais justo a concessão de passagem social, sob a forma de isenção de pagamento aos cidadãos inscritos no Programa Auxílio Brasil.

Por tais razões, apresentamos esta emenda, a qual institui a passagem social, de acordo com os quantitativos definidos pelo Poder Executivo. Ademais, com inspiração na Lei nº 12.688/2012, o projeto cria programa de parcelamento dos débitos das concessionárias e permissionárias do transporte coletivo rodoviário com a União Federal, possibilitando, outrossim, que parte dessa dívida dessas empresas seja abatida por meio da



concessão de parcelas adicionais da passagem social, nos termos do regulamento.

Trata-se, a nosso ver de solução que combina os princípios constitucionais da proteção à livre iniciativa e do direito ao transporte, colaborando para a produção de emprego e renda e para o bem-estar da população.

Por fim, nossa emenda desonera do imposto sobre produtos industrializados (IPI), da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) e da Contribuição para o PIS/PASEP os ônibus elétricos, como forma de estimular a renovação da frota das empresas beneficiárias do programa e, ao mesmo tempo, de promover no setor de transporte práticas sustentáveis que colaborem para a redução da emissão de dióxido de carbono.

Nesse sentido, cumpre apontar que o art. 225 da Constituição Federal e o art. 4º da Lei nº 6.938/1981 positivam em nosso ordenamento os princípios do protetor-recebedor e do desenvolvimento sustentável, dos quais decorre que os ônus decorrentes das práticas sustentáveis devem ser absorvidos pela sociedade, inclusive sob a forma de estímulos tributários.

Em complemento, o art. 1º, IV, VIII e XVII, da Lei nº 9.478/1998 elenca entre os princípios e objetivos da política energética nacional o aproveitamento racional das fontes energéticas, inclusive por meio do estímulo à energia renovável, o que torna conveniente e oportuno o estímulo à substituição dos ônibus movidos a energia produzida a partir de combustíveis fósseis por ônibus elétricos.

Diante do impacto positivo das medidas propostas, solicitamos o apoio de nossos nobres Pares para a aprovação e o aprimoramento desta relevante emenda.

Sala das Sessões, em de de 2022.

Deputado JERÔNIMO GOERGEN
Progressistas/RS

Deputado HUGO LEAL
PSD/RJ



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen e outros
Para verificar as assinaturas, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD227452510000>





Emenda à Medida Provisória (CN) **(Do Sr. Jerônimo Goergen)**

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.

Assinaram eletronicamente o documento CD227452510000, nesta ordem:

- 1 Dep. Jerônimo Goergen (PP/RS)
- 2 Dep. Hugo Leal (PSD/RJ)



EMENDA nº - CM
(à MPV nº 1.112, de 2022)

Dê-se ao artigo 14 da Medida Provisória nº 1.112 a seguinte redação:

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

“Art. 1º -

§ 1º -

V – pagamento de subsídios à tarifa pública dos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano.

.....

“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)

Justificativa

Quando tratamos de mobilidade de pessoas nas cidades brasileiras, devemos nos ater ao principal instrumento que contribui para isso, ou seja, o transporte público coletivo urbano, definido na Constituição Federal como direito social (Art. 6º) e como serviço essencial (Art. 30, inciso V).

É importante observar que 40 milhões de brasileiros utilizam o transporte coletivo por ônibus. Esses serviços atendem prioritariamente as classes sociais menos privilegiadas e que dependem do modo ônibus para garantir a sobrevivência, por meio da participação nas diversas atividades nas áreas urbanas.

Apesar de sua importância para a sociedade brasileira, esse serviço público tem enfrentado uma crise sem precedentes, caracterizada pela constante perda de passageiros em razão do alto preço das tarifas, resultante de diversas



externalidades negativas que tem contribuído para a sua degradação, como a falta de planejamento adequado, crescimento do transporte ilegal, congestionamentos no trânsito das cidades, falta de investimento em infraestrutura e de uma política tarifária que equacione os reais custos do serviço e a capacidade econômica dos usuários do serviço.

O resultado desastroso desse cenário são os milhões de brasileiros que não conseguem ter acesso aos serviços de transporte público coletivo de suas cidades devido a incapacidade de pagar a tarifa, ou seja, a passagem está cara para esses brasileiros, que dependem diariamente desse serviço para os seus deslocamentos diários.

Com o agravamento da situação econômica e financeira da população brasileira, decorrente dos efeitos nefastos da Covid-19, a redução da tarifa do transporte público torna-se urgente e prioritária, pois os efeitos negativos da pandemia continuam prejudicando os orçamentos familiares em 2022, principalmente, em relação as despesas com o transporte público.

Dessa forma, propomos a presente emenda visando que a receita arrecadada Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE) possa ser utilizada para a redução das tarifas dos serviços de transporte público coletivo das cidades, o que certamente beneficiará os usuários, principalmente os mais carentes que o utilizam em larga escala.

Sala da Comissão, 4 de abril de 2022.

Mauro Lopes
Deputado Federal



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Mauro Lopes
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD223141186500>



EMENDA nº - CM
(à MPV nº 1.112, de 2022)

Dê-se ao artigo 13 da Medida Provisória nº 1.112 a seguinte redação:

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 subsídio à tarifa pública dos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano, em melhoria das condições de trabalho dos profissionais do segmento de transporte rodoviário e da segurança e do desempenho ambiental da frota circulante.

Justificativa

Quando tratamos de mobilidade de pessoas nas cidades brasileiras, devemos nos ater ao principal instrumento que contribui para isso, ou seja, o transporte público coletivo urbano, definido na Constituição Federal como direito social (Art. 6º) e como serviço essencial (Art. 30, inciso V).

É importante observar que 40 milhões de brasileiros utilizam o transporte coletivo por ônibus. Esses serviços atendem prioritariamente as classes sociais menos privilegiadas e que dependem do modo ônibus para garantir a sobrevivência, por meio da participação nas diversas atividades nas áreas urbanas.

Apesar de sua importância para a sociedade brasileira, esse serviço público tem enfrentado uma crise sem precedentes, caracterizada pela constante perda de passageiros em razão do alto preço das tarifas, resultante de diversas externalidades negativas que tem contribuído para a sua degradação, como a falta de planejamento adequado, crescimento do transporte ilegal, congestionamentos no trânsito das cidades, falta de investimento em



infraestrutura e de uma política tarifária que equacione os reais custos do serviço e a capacidade econômica dos usuários do serviço.

O resultado desastroso desse cenário são os milhões de brasileiros que não conseguem ter acesso aos serviços de transporte público coletivo de suas cidades devido a incapacidade de pagar a tarifa, ou seja, a passagem está cara para esses brasileiros, que dependem diariamente desse serviço para os seus deslocamentos diários.

Com o agravamento da situação econômica e financeira da população brasileira, decorrente dos efeitos nefastos da Covid-19, a redução da tarifa do transporte público torna-se urgente e prioritária, pois os efeitos negativos da pandemia continuam prejudicando os orçamentos familiares em 2022, principalmente, em relação as despesas com o transporte público.

Dessa forma e considerando as externalidades negativas geradas pelo trânsito nas cidades, principalmente sobre aqueles dependem de transporte público, propomos a presente emenda visando que a receita arrecadada das multas de trânsito possam ser aplicadas visando a redução das tarifas dos serviços de transporte público coletivo das cidades, o que certamente beneficiará os usuários, principalmente os mais carentes que o utilizam em larga escala.

Sala da Comissão, 4 de abril de 2022.

Mauro Lopes
Deputado Federal



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Mauro Lopes
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD227130380100>





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado Federal Jones Moura – PSD/RJ

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 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.

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se ao art. 13 da MPV nº 1.112/2022, a seguinte redação:

Art. 13 (...)

“ANEXO I

DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

(...)

AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - agente de trânsito e policial rodoviário federal que atuam na fiscalização, no controle e na operação de trânsito e no patrulhamento, competentes para a lavratura do auto de infração e para os procedimentos dele decorrentes, incluídos o policial militar, o guarda municipal e os agentes referidos no art. 25-A deste Código, quando designados pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via, mediante convênio, na forma prevista neste Código.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda tem por finalidade aperfeiçoar o texto da Medida Provisória, a fim de ajustar o texto do Código de Trânsito Brasileiro à decisão do **SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL**, que no âmbito do julgamento do Recurso Extraordinário nº 658.570-MG, fixou, em sede de **REPERCUSSÃO GERAL**, a seguinte tese: **“é constitucional a atribuição às guardas municipais do**

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jones Moura

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD223238497300>



exercício de poder de polícia de trânsito, inclusive para imposição de sanções administrativas legalmente previstas”.

Ademais, importante lembrar que, além de restar pacificado juridicamente o emprego do guarda municipal junto à fiscalização de trânsito, a atuação desses servidores no Sistema Viário é uma realidade sem volta em nosso país, visto que estão presentes em milhares de municípios.

Estima-se que, atualmente, no Brasil existem **130.000 guardas municipais**, deste modo, a **atuação ostensiva** desses agentes, junto à fiscalização de trânsito contribui, sobremaneira, para **materializar o objetivo instituído pelo §10 do artigo 144** da Constituição Federal, qual seja, **a segurança viária**, bem como definiu o STF, visto que a Lei Federal nº 13.022/2014 (Estatuto Geral das Guardas Municipais), prevê em seu inciso VI, art. 5º, como competência específica das guardas municipais **“exercer as competências de trânsito que lhes forem conferidas, nas vias e logradouros municipais, nos termos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), ou de forma concorrente, mediante convênio celebrado com órgão de trânsito estadual ou municipal”.**

Portanto, nossa propositura, apenas aprimora a legislação de trânsito, em consonância com a Lei Federal nº 13.022/2014 e a declaração da nossa Corte Suprema, uma vez que como demonstramos, resultam em benefícios à coletividade ampliando a preservação da ordem pública e a incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas, conforme preconiza a Carta Magna.

Ante o exposto, em se tratando de mero aperfeiçoamento legislativo, quanto a uma situação pacificada legal, social, institucional e judicialmente, sobretudo pelo STF, é que se faz necessária a presente Emenda.

Sala das Comissões, em 04 de abril de 2022.

Deputado Federal **JONES MOURA**
PSD - RJ



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jones Moura
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD223238497300>





COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA N.º 1.112, DE 2022

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

EMENDA Nº

Dê-se ao art. 13 do Projeto a seguinte redação:

“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:

- I. sinalização;
- II. engenharia de tráfego;
- III. engenharia de campo;
- IV. policiamento;
- V. fiscalização;
- VI. renovação de frota circulante;
- VII. educação de trânsito;
- VIII. melhoria das condições de trabalho dos agentes de trânsito e dos profissionais do segmento de transporte rodoviário;



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hildo Rocha

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD225262344800>

Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 734 | CEP 70160-900 - Brasília/DF

Tels (61) 3215-5734/3734 | dep.hildorocha@camara.leg.br





- IX. segurança e do desempenho ambiental da frota circulante; e
- X. equipamentos para os órgãos de trânsito municipais.

....."
(NR)

JUSTIFICAÇÃO

Os agentes de trânsito são parte fundamental do trânsito e representam engrenagem sem a qual é impossível seu bom funcionamento. São profissionais que viabilizam um trânsito seguro e fluido. Por meio de sua atuação, evitam acidentes e congestionamentos. Os órgãos de trânsito municipais, por sua vez, são os que operam de forma mais próxima da realidade local. Nos incontáveis quilômetros de vias urbanas e rodovias vicinais de nosso País, são esses os elementos que sustentam a ordem e a adequada operação do tráfego.

Diante disso, consideramos importante fortalecer esses componentes por meio da presente emenda, que prevê que a receita arrecadada com multas de trânsito também possa ser aplicada em melhoria das condições de trabalho dos agentes de trânsito e em equipamentos para os órgãos de trânsito municipais.

Pelo exposto, rogamos aos nobres Pares apoio para aprovação da matéria.

Sala da Comissão, em 05 de abril de 2022.

Deputado HILDO ROCHA
MDB/MA



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hildo Rocha

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD225262344800>

Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 734 | CEP 70160-900 - Brasília/DF

Tels (61) 3215-5734/3734 | dep.hildorocha@camara.leg.br





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Hildo Rocha - MDB/MA



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hildo Rocha

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD225262344800>

Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 734 | CEP 70160-900 - Brasília/DF

Tels (61) 3215-5734/3734 | dep.hildorocha@camara.leg.br



* C D 2 2 5 2 6 2 3 4 4 8 0 0 *



COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA N.º 1.112, DE 2022

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

EMENDA Nº

Acrescente-se à medida provisória, onde couber, o seguinte dispositivo:

“Art. O art. 328 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 328. O veículo apreendido ou removido a qualquer título e não reclamado por seu proprietário dentro do prazo de quarenta e cinco dias, contado da data de recolhimento, será avaliado e levado a leilão, a ser realizado preferencialmente por meio eletrônico.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem como objetivo contribuir para a solução de um problema enfrentado pelas autoridades de trânsito em todo País. A aplicação da medida administrativa de remoção do veículo, prevista em diversas situações no Código de Trânsito Brasileiro, exige estrutura física adequada para a guarda dos veículos. Esses veículos removidos nem sempre



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hildo Rocha

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD224465210000>

Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 734 | CEP 70160-900 - Brasília/DF

Tels (61) 3215-5734/3734 | dep.hildorocha@camara.leg.br





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Hildo Rocha - MDB/MA

são imediatamente reclamados pelos proprietários. Pelo contrário, em muitos casos, são deixados sob custódia do Estado até o prazo legal da execução do leilão.

Nesse cenário, os pátios de armazenamento têm sua capacidade levada ao limite, o que causa grande transtorno para as autoridades de trânsito que têm dificuldade de alocar novos veículos removidos devido à lotação dos espaços.

Assim, nossa emenda visa a dar agilidade ao processo de leilão. Ao diminuir o prazo para que o proprietário reclame o veículo, será possível que a autoridade de trânsito esvazie os pátios com maior rapidez e, assim, consiga melhor administrar esse serviço.

Pelo exposto, rogo aos nobres Pares apoio para aprovação da matéria.

Sala da Comissão, em 05 de abril de 2022.

Deputado HILDO ROCHA
MDB/MA



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hildo Rocha

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD224465210000>

Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 734 | CEP 70160-900 - Brasília/DF

Tels (61) 3215-5734/3734 | dep.hildorocha@camara.leg.br





**MPV 1112
00025**

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal HUGO LEAL –

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se ao art. 13 da Medida Provisória nº 1112, de 2022, a seguinte redação:

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

“Art. 25-A. A pessoa física ou jurídica interessada em qualquer procedimento administrativo junto aos órgãos e entidades de trânsito, em que seja prescindível o comparecimento ou atuação pessoal, poderá ser representada por despachante documentalista credenciado, nos termos de regulamento do Contran.”

JUSTIFICAÇÃO

O despachante documentalista deve ser tratado como um aliado para a garantia da qualidade do serviço à população. Para isso, precisamos regulamentar e fiscalizar sua atuação. Não obstante a regulamentação da profissão, ainda que parcial, por meio da Lei nº 10.602, de 12 de dezembro de





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

2002, percebe-se certa dificuldade para a atuação desse profissional, especialmente no que se refere à atuação junto aos órgãos de trânsito.

Quando fui presidente do DETRAN/RJ, entre 2003 e 2005, baixei a portaria nº 3.414, de 10 de janeiro de 2005, regulamentando a atuação dos despachantes regularmente inscritos no Conselho Regional dos Despachantes

Documentalistas do Estado do Rio de Janeiro, com base na Lei Federal nº 10.602/2002. Continuo entendendo a necessidade de estabelecer procedimentos legais para o desempenho das atividades da categoria. Isso garante a segurança dos trabalhadores e a melhor prestação de serviços à população.

Assim como o Rio de Janeiro, outros Estados também criaram leis específicas sobre essa representação, como o Estado do Rio Grande do Sul, que aprovou a Lei nº 14.475, de 21 de janeiro de 2014, no entanto a Constituição Federal de 1988, em seu art. 22, inciso XI, estabelece que compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte.

Por essa razão apresento este projeto de lei para deixar claro no Código de Trânsito Brasileiro que qualquer pessoa, física ou jurídica, pode se fazer representar por um despachante documentalista. Destaco que não se trata de uma obrigação, mas uma faculdade do cidadão, em qualquer demanda administrativa junto aos órgãos de trânsito, de buscar o apoio de um despachante.

Muitas vezes, a pessoa tem compromissos que o impedem de ter que se deslocar ao órgão de trânsito e enfrentar filas e protocolos que demandam muitas horas de seu tempo, sendo que a maior parte das demandas pode ser realizada por meio do despachante documentalista.

É necessário que se valorize e se respeite a atuação desse importante profissional e que se dê instrumentos aos cidadãos e aos órgãos públicos para uma adequada prestação desse serviço.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

Ante o exposto, rogamos o apoio dos eminentes Pares para que a presente proposta seja aprovada.

Sala das Comissões, em 04 de abril de 2022.

HUGO LEAL

Deputado Federal/PSD-RJ



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD228325175700>





**MPV 1112
00026**

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal HUGO LEAL –

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se ao art. 13 da Medida Provisória nº 1112, de 2022, a seguinte redação:

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

“Art. 105

.....

VIII – dispositivo inviolável destinado ao registro de dados de deslocamento e de acionamento dos comandos dos veículos automotores, de acordo com regulamentação do Contran;

IX – para os veículos de transporte e condução escolar e os de transporte de passageiros com mais de dez lugares, dispositivo de segurança que impossibilite o deslocamento do veículo com as portas abertas.

.....

§ 7º As instituições públicas responsáveis pela investigação, levantamento pericial ou confecção dos boletins de acidentes





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

de trânsito, imprescindíveis à elucidação do acidente, deverão ter amplo acesso aos dados registrados pelos dispositivos referidos nos incisos II e VIII, na forma da regulamentação do CONTRAN, inclusive nos atos relacionados à fiscalização em cumprimento às suas disposições.

§ 8º Havendo necessidade de complementação das informações a que se refere o § 7º, as instituições públicas nele referidas poderão requisitá-las, a qualquer tempo, dos fabricantes, montadoras, encarregadoras ou concessionárias de veículos, nacionais ou importados.

“Art. 250

.....

IV – deixar de manter a porta fechada: Infração – grave; Penalidade – multa; Medida Administrativa – retenção do veículo até a regularização;

Parágrafo único. No caso de transporte público coletivo de passageiros ou de escolares a infração de que trata o inciso IV será de natureza gravíssima.” (NR)

Acrescente-se à Medida Provisória nº 1.050/2021, ao final, a seguinte redação:

Art. XX. Os dispositivos de que tratam os incisos VIII e IX do art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, com redação dada por esta Lei, serão incorporados progressivamente aos veículos novos fabricados a partir de dois anos da data de publicação desta Lei, na forma definida pelo CONTRAN.

JUSTIFICAÇÃO

A violência no trânsito vem atingindo patamares alarmantes no Brasil. Morre uma pessoa nas vias públicas a cada doze minutos e o número de feridos é ainda muito maior, chegando a dez vezes mais. Na tentativa de combater esse quadro crítico, o Código de Trânsito Brasileiro estabelece uma





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

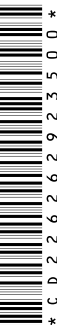
PSD/RJ

lista de equipamentos considerados obrigatórios para os veículos em circulação no País, sempre com foco na segurança. Entendemos, contudo, que essa lista pode ser melhorada com a inclusão de dois dispositivos que julgamos primordiais para alcançar o objetivo de reduzir o número de vítimas no trânsito.

O primeiro desses dispositivos é o gravador de dados relativos ao deslocamento do veículo – em inglês, esse dispositivo é chamado de Event Data Record, ou simplesmente EDR. Popularmente conhecido como caixa preta, esse equipamento é fundamental para atividade pericial e a investigação dos acidentes de trânsito, pois permite resgatar importantes dados do veículo, como a velocidade desenvolvida no instante de uma colisão ou a identificação de alguma eventual falha mecânica ou eletrônica. Isso facilita o trabalho investigativo, permitindo reconstituir a dinâmica do evento e, assim, estabelecer a causa do acidente.

Além de responsabilizar culpados, conhecer as causas determinantes e os fatores contribuintes dos acidentes de trânsito permite aos gestores do trânsito adotar programas de prevenção de futuros eventos. Assim, os dados extraídos dos dispositivos de gravação servirão também para a proposição de estratégias para diminuir os índices alarmantes de acidentes, como desenvolvimento de campanhas preventivas, educação dos condutores, avanços na segurança veicular e viária, entre outras.

A instalação desse dispositivo é extremamente simples e o incremento no preço de venda do veículo será pequeno, posto que todos os veículos dotados de airbag (equipamento obrigatório já elencado no inciso VII do art. 105 do CTB) já possuem um módulo de controle (computador de bordo) que mede a desaceleração do veículo e decide se isto é um acidente que necessita da ativação da bolsa do airbag. Assim, ao ativar a bolsa, diversas informações podem ficar gravadas na memória do módulo de controle, como: velocidade no momento do impacto e nos segundos imediatamente anteriores,





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

a força do impacto, se o cinto de segurança estava afivelado, se o freio foi acionado, se o sistema antitravamento do freio (ABS) entrou em funcionamento e até mesmo identificar defeito mecânico do veículo.

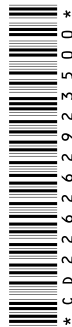
Na prática o gravador de dados de acidentes de trânsito nada mais é do que um espaço de memória dentro do módulo do airbag, onde um software colhe e grava as informações de diversos sensores eletrônicos disponíveis. Os dados obtidos pelo gravador de dados são muitos úteis para as próprias montadoras visando à sua proteção e defesa em caso de processos por falha dos veículos, assim como para coleta dos dados para desenvolvimento dos produtos. No Brasil, já circulam alguns veículos com esse dispositivo, por exemplo, o GM/Onix, carro mais vendido no País em 2017.

É oportuno lembrar que estamos na década de ação pelo trânsito seguro (2011-2020), na qual governos de todo o mundo, inclusive o brasileiro, comprometem-se a tomar novas medidas para prevenir e reduzir gravidade dos acidentes no trânsito. O aperfeiçoamento do processo de investigação e consequente responsabilização dos culpados é uma dessas medidas, tanto para melhorar a eficácia na punição de infratores e criminosos do trânsito, quanto para auxiliar a implantação de ações preventivas.

Fica, assim, evidenciada a importância e a viabilidade de se exigir que todos os veículos saiam de fábrica com esse dispositivo. Impõe-se, ainda, que os fabricantes disponibilizem os dados decodificados, em formato possível de ser lido e analisado pela autoridade policial responsável pela investigação do acidente.

Outro importante dispositivo para conferir mais segurança aos ocupantes dos veículos de transporte de escolares e de transporte público coletivo é aquele que impede que esses veículos se movimentem com as portas abertas.

Apesar de parecer absurdo, não é difícil observar ônibus e micro-ônibus trafegando com as portas abertas, sob a alegação de refrescar a





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

PSD/RJ

temperatura interna do veículo e promover maior conforto aos usuários. Há ainda casos em que os veículos que se deslocam com as portas abertas em razão de superlotação. Na verdade, situações como essas colocam em risco a vida e a integridade física dos passageiros. Não são raros os casos de acidentes nessas condições, especialmente no trânsito urbano, inclusive com mortes ou lesões permanentes.

A proposta vai, assim, no sentido de eliminar a possibilidade de o motorista negligenciar a segurança dos passageiros, obrigando a instalação de dispositivo que impeça que o veículo se desloque com as portas abertas. Todavia, como os atuais veículos não serão obrigados a instalar esse dispositivo e considerando que o mesmo pode ser fraudado posteriormente, necessário será prever uma infração ao condutor do veículo que transitar com as portas abertas colocando em risco a segurança dos passageiros, lembrando que, na maioria dos casos, esse transporte coletivo é realizado com as pessoas sendo transportadas em pé, sem uso do cinto de segurança, o que potencializa o risco de acidentes.

Como o comportamento de transitar com as portas abertas pode abranger qualquer veículo estamos diferenciando o transporte coletivo de passageiros e o transporte de escolares dos demais veículos, sendo mais grave para os primeiros.

Ante o exposto, considerando que o objetivo da presente Medida Provisória também tem o condão de trazer mais segurança ao transporte de cargas e passageiros, com a renovação da frota, rogamos o apoio dos eminentes Pares para que a presente proposta seja aprovada e que possamos conferir maior segurança para o trânsito nas vias brasileiras.

Sala das Comissões, em 04 de abril de 2022.

HUGO LEAL



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD226262923500>





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

Deputado Federal/PSD-RJ



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD226262923500>





MPV 1112
00027

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal HUGO LEAL –

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se ao art. 13 da Medida Provisória nº 1112, de 2022, a seguinte redação:

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

“Art. 124.....

.....

Parágrafo único. Os veículos cuja transferência de propriedade seja resultado de apreensão ou confisco por decisão judicial, leilão de veículo recolhido em depósito, doação a órgãos ou entidades da Administração Pública, são dispensados do cumprimento do disposto no inciso VIII, devendo os débitos existentes serem cobrados do proprietário anterior.” (NR).

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro - CTB), estabelece, no inciso VIII do art. 124, a exigência do



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD225835437800>





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

comprovante de quitação de débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsitos vinculadas ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas, para a expedição de novo Certificado de Registro de Veículo.

O parágrafo único do art. 124, por sua vez, determina que este dispositivo não se aplique à regularização de bens apreendidos ou confiscados na forma da Lei nº 11.343, de 23 de agosto de 2006.

A inclusão do parágrafo único pela Lei nº 13.886, 17 de outubro de 2019, tem por objetivo agilizar a destinação de bens apreendidos ou sequestrados que tenham vinculação com o tráfico ilícito de drogas, exigindo que o veículo tenha desvinculados os débitos existentes em seu registro, para que sua propriedade seja transferida ao Fundo Nacional Antidrogas (Funad) ou para o arrematante de leilão específico.

Como forma de ampliar os casos de dispensa do cumprimento do disposto no inciso VIII do art. 124, devendo os débitos existentes serem cobrados ao proprietário anterior, apresentamos a presente proposição.

Ante o exposto, considerando que o objetivo da presente Medida Provisória também tem o condão de trazer mais segurança ao transporte de cargas e passageiros, com a renovação da frota, o que demandará ações em relação aos veículos que estão parados em pátios de depósitos dos órgãos de trânsito, rogamos o apoio dos eminentes Pares para que a presente proposta seja aprovada e que possamos conferir maior segurança para o trânsito nas vias brasileiras.

Sala das Comissões, em 04 de abril de 2022.

HUGO LEAL

Deputado Federal/PSD-RJ



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD225835437800>





**MPV 1112
00028**

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal HUGO LEAL –

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se ao art. 13 da Medida Provisória nº 1112, de 2022, a seguinte redação:

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

Art. 126.

§ 1º

§ 2º A existência de débitos fiscais ou de multas de trânsito e ambientais vinculadas ao veículo não impede a baixa do registro de veículo que tenha ficado irrecuperável em consequência de sinistro de trânsito ou desastre natural.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa esclarecer e revestir de segurança jurídica importante aspecto do procedimento previsto no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para a baixa do veículo. A baixa é o procedimento por meio do qual se exclui o veículo de forma definitiva dos sistemas dos órgãos de trânsito



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD225817941700>





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

PSD/RJ

e o retira permanentemente de circulação. Aplica-se, principalmente, a veículos irre recuperáveis ou destinados à desmontagem, a maioria em decorrência de danos de média ou grande monta.

A baixa é procedimento obrigatório¹, de responsabilidade do proprietário ou da seguradora, e deve ser feito imediatamente após a classificação do veículo como “irrecuperável”, a chamada “perda total”. A partir da baixa, naturalmente, não se aplicam mais os impostos incidentes sobre veículos aptos à circulação. Cabe destacar que se o proprietário não providenciar a baixa do veículo irre recuperável ou demonstrado, está sujeito à multa por infração grave com cinco pontos na sua habilitação², o que conflita com as restrições impostas pelos Detrans e pelo Contran.

A Resolução nº 661, de 2017, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) apresenta dispositivo que impede a baixa de veículos com pendências administrativas. Nesses casos, o veículo que sofre sinistro com “perda total” e que possui alguma obrigação em atraso não pode ter a baixa registrada pelo órgão executivo de trânsito.

Esse impedimento, que não encontra abrigo no CTB, causa transtornos ao proprietário que, além de ter de enfrentar a perda de seu bem decorrente do sinistro, não consegue interromper a incidência de novos tributos sobre um veículo que, na prática, já não possui.

Dessa forma, propomos alteração no CTB para deixar clara possibilidade de baixa do veículo independentemente da existência de pendências financeiras. Ainda que as dívidas existentes persistam, o proprietário, no cenário proposto, poderá cumprir a obrigação de dar baixa no veículo irre recuperável e, assim, evitar a incidência indevida de novos tributos.

Ante o exposto, considerando que o objetivo da presente Medida Provisória também tem o condão de trazer mais segurança ao

¹ CTB, art. 126

² CTB, Art. 240. Deixar o responsável de promover a baixa do registro de veículo irre recuperável ou definitivamente desmontado: Infração - grave; Penalidade - multa;





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

transporte de cargas e passageiros, com a renovação da frota, o que aumentará a destinação de veículos para baixa que estão parados em pátios de depósitos dos órgãos de trânsito, empresas de desmontagem, terrenos baldios e vias públicas, rogamos o apoio dos eminentes Pares para que a presente proposta seja aprovada e que possamos conferir maior segurança para o trânsito nas vias brasileiras.

Sala das Comissões, em 04 de abril de 2022.

HUGO LEAL

Deputado Federal/PSD-RJ



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD225817941700>





**MPV 1112
00029**

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal HUGO LEAL –

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se ao art. 13 da Medida Provisória nº 1112, de 2022, a seguinte redação:

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

"Art. 279-A. O veículo abandonado, deteriorado ou acidentado será removido para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente, componente do Sistema Nacional de Trânsito, independentemente da existência de infração à legislação de trânsito, nos termos da regulamentação do CONTRAN.

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

§2º Aplica-se a remoção de veículo abandonado, deteriorado ou acidentado as disposições constantes do artigo 328, sem prejuízo das demais disposições deste código."

JUSTIFICAÇÃO



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD221600908400>





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

É comum a constatação de veículos abandonados em via pública pelos agentes da autoridade de trânsito, por vezes não se enquadram nas penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

Desta forma, transformou-se em um enorme problema, na grande maioria das cidades brasileiras, além de ocupar o espaço público útil, impedir o estacionamento regular de outros veículos, poluir o meio ambiente urbano, bem como trazer prejuízos à segurança, e à saúde, uma vez que permite o acúmulo de sujeira, água e depósito de dejetos, aumentando a incidência de uma série de doenças na comunidade local, também se transformou em esconderijo de criminosos.

É mister a necessidade de criar dispositivo no Código que possibilite aos agentes de trânsito tomarem medidas para remoção destes veículos aos pátios, desde que seguindo os ritos de notificação para que seus proprietários possam reaver o bem.

Ante o exposto, considerando que o objetivo da presente Medida Provisória também tem o condão de trazer mais segurança ao transporte de cargas e passageiros, com a renovação da frota, o que demandará ações em relação aos veículos que estão abandonados em via pública, rogamos o apoio dos eminentes Pares para que a presente proposta seja aprovada e que possamos conferir maior segurança para o trânsito nas vias brasileiras.

Sala das Comissões, em 04 de abril de 2022.

HUGO LEAL

Deputado Federal/PSD-RJ



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD221600908400>





MPV 1112
00030

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal HUGO LEAL –

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se ao art. 13 da Medida Provisória nº 1112, de 2022, a seguinte redação:

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

“Art. 282-B. As notificações de autuação e de penalidade de multa expedidas no interstício legal para comunicação de venda ou de transferência do veículo serão consideradas válidas se entregues no endereço do antigo ou do novo proprietário, devendo ser feita a transferência de responsabilidade quando da atualização cadastral junto ao órgão executivo de trânsito responsável pelo registro do veículo.

§ 1º Os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal possibilitarão a atualização do endereço por meio postal ou eletrônico, nos termos estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 2º Para envio das notificações cujo endereço do infrator não conste no RENAVAM, deverão ser adotados os seguintes procedimentos:





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

I - no caso de pessoa física que tenha habilitação para conduzir veículo automotor, deverá ser utilizado o endereço constante do RENACH; e

II - nos demais casos, poderá ser utilizado o endereço obtido no momento do preenchimento do auto de infração ou, nos termos de convênio ou outro tipo de acordo, o endereço constante de bases de dados de outros órgãos ou entidades federais ou da respectiva unidade da Federação.

Art. 282-C. O pagamento das multas é de responsabilidade do atual proprietário, sem prejuízo do direito de regresso.”

Art. 282-D. O comparecimento espontâneo do proprietário ou do infrator não notificado junto ao órgão de trânsito responsável pela aplicação de penalidade supre eventual falha no processo de notificação, considerando-se como notificação válida para todos os efeitos, devendo ser concedidos novos prazos de defesa, recurso, pagamento ou outros prazos previstos neste Código, no que couber.

Art. 282-E. A notificação por infração cometida com veículo licenciado no exterior que não puder ser entregue ao condutor será feita no sítio eletrônico do órgão máximo executivo da União, considerando-se notificação válida para todos os efeitos.”

Art. 282-F. Na impossibilidade de se realizar quaisquer das notificações por meio postal ou tecnológico, a autoridade de trânsito comunicará o autuado por meio de edital no sítio eletrônico do órgão máximo executivo de trânsito da União, nos termos estabelecidos pelo CONTRAN.”” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

As Leis 14.071/2020 e 14.229/2021 trouxeram importantes modificações no CTB, especialmente sobre o processo administrativo de trânsito. Aproveitamos a oportunidade trazida pela presente Medida Provisória, que também altera o CTB, para ajustar aspectos que ainda não são tratados pelo CTB, em especial destacamos:



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229787679600>





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

- o envio de notificações, considerando o interstício entre a comunicação de venda e a transferência é um problema difícil de ser tratado. Algumas vezes, infrações gravíssimas acabam sendo arquivadas por essa causa. Aqui pretende-se deixar clara a validade dessas notificações.

- o local de busca do endereço do destinatário das notificações, bem como a forma de atualização dos endereços é fundamental para preservar o direito de ampla defesa, contraditório e devido processo legal do cidadão.

- A centralização das comunicações de trânsito é essencial para o cidadão. Ter que buscar em diversas fontes para saber se existe alguma infração imposta pelos órgãos de trânsito é um grave problema que tem prejudicado as pessoas. Assim, a proposta de tornar o portal da SENATRAN um canal de comunicação ao cidadão brasileiro vai aumentar a eficiência de comunicação do Estado Brasileiro, dando mais transparência aos atos públicos.

Ante o exposto, considerando que o objetivo da presente Medida Provisória também tem o condão de trazer mais segurança ao transporte de cargas e passageiros, com a renovação da frota, rogamos o apoio dos eminentes Pares para que a presente proposta seja aprovada e que possamos conferir maior segurança jurídica nas relações entre os órgãos públicos e o cidadão.

Sala das Comissões, em 04 de abril de 2022.

HUGO LEAL

Deputado Federal/PSD-RJ





**MPV 1112
00031**

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal HUGO LEAL –

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se ao art. 13 da Medida Provisória nº 1112, de 2022, a seguinte redação:

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

“Art. 325. As repartições de trânsito conservarão por no mínimo cinco anos os documentos relativos à habilitação de condutores, ao registro e ao licenciamento de veículos e aos autos de infração de trânsito.

§ 1º Os documentos previstos no caput poderão ser gerados e tramitados eletronicamente, bem como arquivados e armazenados por meio digital, desde que assegurada a autenticidade, fidedignidade, confiabilidade e segurança das informações, e serão válidos para todos os efeitos legais, sendo dispensada, nesse caso, a sua guarda física.

§ 2º O CONTRAN regulamentará a geração, tramitação, arquivamento, armazenamento e eliminação de documentos eletrônicos e físicos gerados em decorrência da aplicação das disposições deste Código.

§ 3º Na hipótese dos §§ 1º e 2º, o sistema deverá ser certificado digitalmente, atendidos os requisitos de autenticidade, integridade,





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

validade jurídica e interoperabilidade da Infraestrutura de Chaves
Públicas Brasileira - ICP – Brasil.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A busca por melhorias nos procedimentos dos órgãos de trânsito em relação ao cidadão exige que se aproveite a oportunidade para corrigir algumas lacunas do CTB, considerando a oportunidade trazida pela presente Medida Provisória, que também altera o CTB.

A tramitação eletrônica de documentos é uma realidade nos órgãos públicos, inclusive de trânsito, portanto é necessário atualizar a redação do art. 325 do CTB. A falta dessa legislação compromete a eficiência dos procedimentos administrativos, inclusive de baixa dos veículos que ocorrerão com maior frequência com a implantação do Programa Renovar.

Ante o exposto, rogamos o apoio dos eminentes Pares para que a presente proposta seja aprovada e que possamos conferir maior segurança jurídica aos documentos eletrônicos gerados nos órgãos de trânsito.

Sala das Comissões, em 04 de abril de 2022.

HUGO LEAL

Deputado Federal/PSD-RJ



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229939033300>





**MPV 1112
00032**

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal HUGO LEAL –

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

EMENDA ADITIVA

1. Acrescente-se à Medida Provisória nº 1112, de 2022, onde couber, a seguinte redação:

Art. XXX A Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 10-A:

Art. 10-A O processo de desmontagem de veículos deverá permitir a reutilização, reciclagem ou outra forma de destinação final ambientalmente adequada para, no mínimo, 85 %, em massa, do veículo, observadas as normas técnicas estabelecidas pelo Contran e pelos órgãos competentes do Sisnama, que definirão o calendário de implementação progressiva das disposições deste artigo.

§ 1º O comando estabelecido no caput deste artigo implica estarem as unidades de desmontagem proibidas de realizarem disposição final em aterros sanitários de mais de 15%, em massa, dos veículos desmontados.

§ 2º O Poder Executivo poderá instituir medidas indutoras e linhas de financiamento para aprimoramento da infraestrutura de unidades de desmontagem e de reciclagem de veículos e de renovação da frota de veículos.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

Art. XXX. O art. 4º da Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único: Art.

4º

Parágrafo único. É vedado o contingenciamento de recursos do FUNSET.

2. Acrescente-se ao art. 13 da Medida Provisória nº 1112, de 2022, onde couber, a seguinte redação:

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

“Art. 328

.....

§ 19 Os responsáveis pelo depósito de veículos classificados como sucata ou de veículos constantes no § 18 deverão adotar as medidas necessárias a fim de que o depósito não ofereça riscos à saúde ou de contaminação para a água, ar ou solo, nem para a fauna e flora, conforme os critérios e exigências técnicas estabelecidas em regulamentos de órgãos competentes do Sistema Nacional de Meio Ambiente (Sisnama) e do Sistema Nacional de Vigilância Sanitária (SNVS).

§ 20 Os proprietários de veículos irrecuperáveis ou não aptos a trafegar ficam obrigados a encaminhar o veículo a unidade de desmontagem ou a mantê-lo em depósito privado, desde que o depósito não ofereça riscos à saúde ou de contaminação para a água, para o ar ou para o solo, nem para a fauna e flora, em conformidade com os critérios e exigências técnicas aplicáveis.”
(NR)

3. Por conseguinte, será necessário alterar a emenda para inserir a Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014.





JUSTIFICAÇÃO

Conforme dados do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) datados de outubro de 2018¹ (atual Secretaria Nacional de Trânsito – Senatran), o Brasil contava com uma frota de mais de 100 milhões de veículos, entre automóveis, caminhões, motocicletas, ônibus e outros tipos. A elevação vertiginosa da frota não tem sido acompanhada, no entanto, de medidas práticas para dar tratamento adequado aos veículos que atingiram o final de sua vida útil ou que, por outros motivos, deixaram de possuir as condições necessárias para trafegar. Os autores Aguiar e Filho (2012)² revelam que, segundo estimativas disponíveis, 98,5% da frota nacional termina em desmanches e depósitos. Apenas 1,5% da frota, segundo esses autores, vai para o processo de reciclagem, em grande contraste com a prática de países da Europa e com a dos EUA, que reciclam até 95% de seus veículos.

Nos que se refere aos veículos destinados aos depósitos, os mesmos autores chamam a atenção para o risco que representam para o meio ambiente e para a saúde das pessoas, visto que, em muitos casos, os veículos são depositados em locais sem qualquer tratamento, como proteção do solo ou instalação de drenagem de fluidos. Os veículos são expostos às mais variadas intempéries climáticas e abandonados, tornando-se fonte de contaminação do solo e da água, em fonte das mais variadas doenças, além de servirem de criadouros de animais nocivos, como cobras e ratos.

Dessa forma, vislumbra-se aqui dois problemas que a lei pode ajudar a solucionar, quais sejam, a baixa implementação da reciclagem de veículos e a falta de tratamento dos depósitos de veículos, que não adotam

1 Frota de Veículos 2018. Disponível em:

<http://www.denatran.gov.br/estatistica/635-frota-2018>

2 AGUIAR, Alexandre de Oliveira e FILHO, Jose Joaquim. **Veículos em fim de vida como resíduos:**

Panorama, desafios e perspectivas de gerenciamento no Brasil. Simpoi.

2012. Disponível em:

https://www.researchgate.net/publication/304940577_Veiculos_em_fim_de_vida_como_residuos_Panorama_desafios_e_perspectivas_de_gerenciamento_no_Brasil





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

medidas adequadas para evitar poluição ambiental e riscos à saúde. Conforme Aguiar e Filho (2012):

Há iniciativas e programas para destinação de veículos em fim de vida útil que poderiam ser estudas e aproveitadas. Por exemplo, na Europa existe a Diretiva 2000/53/CE, atualizada até 2009 com metas de desempenho, cujo objetivo é proporcionar uma destruição ambientalmente adequada dos veículos sob responsabilidade dos fabricantes (EUROPA, 2011). As metas incluem 15% máximo do peso enviado para aterro ou incineração sem recuperação de energia, sendo que para modelos a partir de 2002 o limite é 10% e para modelos a partir de 2015 o limite é 5%. A legislação obriga os cidadãos europeus a entregarem os carros inutilizados em um operador licenciado.

Inspirando-se nos exemplos apresentados pelos citados autores, propõe-se que a Lei nº 12.977, de 2014, que regula e disciplina a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres, seja alterada para incluir meta mínima de reutilização, reciclagem ou outro tipo de destinação final ambientalmente adequada para os veículos que receber. Mais especificamente, propõe-se que não mais de 15%, em massa, dos veículos desmontados possam ser destinados a aterros sanitários.

Com vistas a contribuir para a solução dos problemas causados por depósitos de veículos sem tratamento, propõe-se APROVEITAR A PRESENTE Medida Provisória para alterar a Lei nº 9.503, de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, para: a) obrigar os proprietários de veículos não mais aptos a trafegar a destiná-los a unidades de desmontagem ou a mantê-los em depósito que não traga riscos de poluição ambiental ou à saúde das pessoas; e b) obrigar os responsáveis por depósitos de veículos a adotarem as medidas necessárias a fim de que o depósito não ofereça riscos à saúde ou de contaminação para a água, ar ou solo, nem para a fauna e flora, conforme os critérios e exigências técnicas estabelecidas em regulamentos de órgãos competentes do Sisnama e do SNVS. Esta proposta está em perfeita





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

consonância com o espírito da Medida Provisória.

Acredita-se que, dessa forma, as medidas propostas tendem a contribuir para aprimoramento do tratamento de veículos em fim de vida ou sinistrados, destinados a depósitos ou unidades de desmontagem. As medidas contribuem também para a implementação efetiva de gestão e gerenciamento ambientalmente adequados dos resíduos gerados por veículos e para a redução dos problemas causados pelo elevado volume de veículos destinados a aterros sanitários, lixões ou abandonados em depósitos sem o preparo.

Ante o exposto, considerando que a presente Medida Provisória dispõe sobre desmontagem de veículos, é essencial que possamos tratar desse assunto que por oportuno propomos inserir no Projeto de Lei de Conversão, de forma a dar eficácia ao pretendido pela Presidência da República, e certamente atenderá ao interesse público. Por essa razão, rogamos o apoio dos eminentes Pares para que a presente proposta seja aprovada e que possamos conferir maior segurança para o trânsito nas vias brasileiras.

Sala das Comissões, em 04 de abril de 2022.

HUGO LEAL

Deputado Federal/PSD-RJ



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD228666991200>





**MPV 1112
00033**

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal HUGO LEAL –

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se à Medida Provisória nº 1112, de 2022, onde couber, a seguinte redação:

Art. XXX. O art. 4º da Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único: Art.

4º

Parágrafo único. É vedado o contingenciamento de recursos do FUNSET.

Por conseguinte, será necessário alterar a emenda para inserir a Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (CTB), art. 320, determinou que a receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito deve se destinar exclusivamente à sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito, texto que está sendo alterado pela presente Medida Provisória.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD226065983500>





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

O § 1º do art. 320 do CTB estabeleceu um percentual de 5% da arrecadação para depósito mensal na conta de fundo de âmbito nacional destinado à educação de trânsito.

Posteriormente, a Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998 – art. 4º - se referiu a esse Fundo como Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET, como destinado a custear as despesas do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), hoje Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN), relativas à operacionalização da segurança e educação de trânsito. Ao DENATRAN (SENATRAN) cabe a gestão do FUNSET – art. 5º. E o Decreto nº 2.613, de 3 de junho de 1998, regulamentou a aplicação dos recursos do FUNSET.

Ocorre que a existência do Fundo não é suficiente, nos dias atuais, para assegurar a disponibilidade dos seus recursos, à medida que – a exemplo de outros – sofre constantes contingenciamentos, impedindo a regular aplicação em ações essenciais à segurança e educação do trânsito.

Segundo o Observatório Nacional de Segurança Viária, é de 400 mil por ano o número de pessoas afetadas por acidentes de trânsito no Brasil. Seguindo a OMS, o Brasil é o 5º colocado no ranking dos países recordistas em mortes no trânsito.

Estudo realizado pelo Centro de Pesquisa e Economia do Seguro (CPES), da Escola Nacional de Seguros, estima que, só em 2016, o prejuízo com a violência no trânsito foi de R\$ 146,8 bilhões, ou 2,3% do Produto Interno Bruto (PIB).

A grande maioria dos acidentados, 90%, concentra-se na faixa etária entre 18 e 64 anos, que é o grupo que está em plena capacidade produtiva. Não podemos ainda esquecer a dor das perdas de vidas e da superação quando um acidente muda, em segundos, toda a sua vida

Esses números dão uma ideia das sequelas deixadas nos





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

sobreviventes, nos custos de internação e tratamento, nos impedimentos e limitações de trabalho resultantes desses acidentes.

O valor pago à conta do Fundo, até 8 de novembro, com base no Siga Brasil, é o menor desde 2013, apenas R\$ 43,3 milhões, incluindo Restos a Pagar, pois foram empenhados somente R\$ 31,7 milhões e executados no (do) exercício R\$ 26,4 milhões.

O valor orçado também é o menor do período: R\$ 795,9 milhões, o que significa que apenas 5,4% foram pagos. Daí porque não é possível mais esperar ou “poupar”. Estamos seguros do apoio incondicional que a presente iniciativa deve merecer por parte do Parlamento brasileiro.

Não basta prever que o recurso será aplicado para determinada finalidade. É essencial que haja instrumentos legais para impedir seu contingenciamento.

Ante o exposto, considerando que o objetivo da presente Medida Provisória também tem o condão de trazer mais segurança ao transporte de cargas e passageiros, com a renovação da frota, rogamos o apoio dos eminentes Pares para que a presente proposta seja aprovada e que possamos conferir maior segurança para o trânsito nas vias brasileiras.

Sala das Comissões, em 04 de abril de 2022.

HUGO LEAL

Deputado Federal/PSD-RJ



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD226065983500>





CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO FEDERAL JOÃO CAMPOS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 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.

EMENDA MODIFICATIVA Nº /2022

Dê-se ao art. 14º da Medida Provisória 1.112 de 31 de março de 2022, a seguinte redação:

“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 da segurança viária, do segmento de transporte rodoviário, renovação de frota circulante, melhoria da segurança e do desempenho ambiental da frota circulante e educação de trânsito.

.....” (NR)

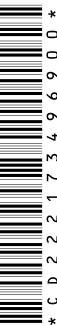
Sala das Comissões, de abril de 2022.

JOÃO CAMPOS
Republicanos/GO



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. João Campos

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD322173496900>
Praça dos Três Poderes – Câmara dos Deputados – Anexo IV Gabinete 315 – CEP 70160-900 Brasília-DF
TEL. (0XX61)3215-5315 FAX (0XX61) 3215-2315 – e-mail dep.joaocampos@camara.gov.br



COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 31 DE MARÇO DE 2022

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 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.

EMENDA Nº

A Medida Provisória nº 1.112, de 31 de março de 2022, passa a vigorar com as seguintes alterações:

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

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

“Art. 23-A. Fica revogado o § 5º do artigo 15 da Lei nº 8.029, de 12 de abril de 1990.” (NR)

JUSTIFICATIVA

A Medida Provisória nº 1.112, de 31 de março de 2022, traz alterações pontuais na Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004, que autorizou o Poder Executivo a instituir, sob a natureza jurídica de serviço social autônomo, a Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial – ABDI, pessoa jurídica de direito privado sem fins lucrativos, de interesse coletivo e de utilidade pública.

Passados mais de 15 anos desde a edição da Lei nº 11.080, de 2004, algumas outras alterações em seu conteúdo, ainda que singelas, são necessárias para aperfeiçoar o funcionamento da ABDI e permitir que essa entidade possa aumentar sua capacidade de entregas relativas ao desenvolvimento industrial, à inovação, à difusão de tecnologias e à transformação digital do setor produtivo brasileiro, sempre com o objetivo de contribuir para a geração de empregos.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado Federal Jones Moura – PSD/RJ

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 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.

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se ao art. 13 da MPV nº 1.112/2022, a seguinte redação:

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

“Art. 7º (...)

III - as Guardas Municipais;

.....

Art. 24-A. Compete às Guardas Municipais:

I - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados;

.....

Art. 280. (...)

§ 4º O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, guarda municipal ou policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência.” (NR)



JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda tem por finalidade aperfeiçoar o texto da Medida Provisória, a fim de ajustar o texto do Código de Trânsito Brasileiro à decisão do **SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL**, que no âmbito do julgamento do Recurso Extraordinário nº 658.570-MG, fixou, em sede de **REPERCUSSÃO GERAL**, a seguinte tese: **“é constitucional a atribuição às guardas municipais do exercício de poder de polícia de trânsito, inclusive para imposição de sanções administrativas legalmente previstas”**.

Ademais, importante lembrar que, além de restar pacificado juridicamente o emprego do guarda municipal junto à fiscalização de trânsito, a atuação desses servidores no Sistema Viário é uma realidade sem volta em nosso país, visto que estão presentes em milhares de municípios.

Estima-se que, atualmente, no Brasil existem **130.000 guardas municipais**, deste modo, a **atuação ostensiva** desses agentes, junto à fiscalização de trânsito contribui, sobremaneira, para **materializar o objetivo instituído pelo §10 do artigo 144** da Constituição Federal, qual seja, **a segurança viária**, bem como definiu o STF, visto que a Lei Federal nº 13.022/2014 (Estatuto Geral das Guardas Municipais), prevê em seu inciso VI, art. 5º, como competência específica das guardas municipais **“exercer as competências de trânsito que lhes forem conferidas, nas vias e logradouros municipais, nos termos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), ou de forma concorrente, mediante convênio celebrado com órgão de trânsito estadual ou municipal”**.

Portanto, nossa propositura, apenas aprimora a legislação de trânsito, em consonância com a Lei Federal nº 13.022/2014 e a declaração da nossa Corte Suprema, uma vez que como demonstramos, resultam em benefícios à coletividade ampliando a preservação da ordem pública e a incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas, conforme preconiza a Carta Magna.

Ante o exposto, em se tratando de mero aperfeiçoamento legislativo, quanto a uma situação pacificada legal, social, institucional e judicialmente, sobretudo



pelo STF, é que se faz necessária a presente Emenda.

Sala das Comissões, em 04 de abril de 2022.

Deputado Federal **JONES MOURA**
PSD - RJ



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jones Moura
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD225947305100>





DATA 05.04.2022	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022		
TIPO 1 <input type="checkbox"/> SUPRESSIVA 2 <input type="checkbox"/> AGLUTINATIVA 3 <input type="checkbox"/> SUBSTITUTIVA 4 <input type="checkbox"/> MODIFICATIVA 5 <input checked="" type="checkbox"/> ADITIVA			
AUTOR DEPUTADA CHRISTIANE DE SOUZA YARED	PARTIDO PP	UF PR	PÁGINA 01/03

Emenda Aditiva

Art. 1º Inclua-se onde couber na Medida Provisória 1.112 de 2022, o seguinte artigo:

"Art. O art. 230 da Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997 – CTB passará a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:.

"Art. 230 - Conduzir o veículo:

[...]

VII - com a cor ou característica alterada;

[...]

§ 1º: Se a alteração de característica, nos termos do inciso VII deste artigo, se der em suspensão ou eixos de veículos de carga ou transporte de passageiros em desacordo com o art. 98 deste Código.

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (dez vezes);

Medida administrativa - remoção do veículo





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Christiane de Souza Yared - PP/PR

§2º. Aplica-se em dobro a multa prevista no parágrafo anterior em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses."

JUSTIFICATIVA

A presente Emenda visa coibir uma prática que se tornou comum nos últimos anos nas estradas brasileiras, a alteração da suspensão dos veículos de cargas, os chamados caminhões arqueados.

A prática consiste em elevar os eixos traseiros dos caminhões, usada especialmente entre os motoristas mais jovens, interessados em fazer com que o seu caminhão tenha um estilo diferenciado, semelhante aos veículos dos campeonatos "truck". Além disso, eles investem uma quantia alta para inserir calços sob a mola, ou acrescentar molas adicionais, criando uma diferença de altura entre as partes traseira e dianteira do caminhão.

Representantes das grandes montadoras de caminhões como Scania e Volvo já emitiram nota sobre o assunto, *"além da legislação, esse tipo de inclinação feita é danosa ao veículo, pois sobrecarrega e prejudica os componentes, além de não ser seguro por erguer o centro de massa do caminhão, podendo ocasionar tombamentos com facilidade"*, afirma a Scania. A Volvo por sua vez afirma que *"além do alto risco de morte de passageiros de outros veículos que venham a colidir na traseira de um caminhão arqueado, essas alterações comprometem totalmente a segurança do próprio caminhoneiro. E eles sabem disso, já que a maioria dos*



* C D 2 2 1 2 6 2 5 9 1 8 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Christiane de Souza Yared - PP/PR

profissionais que conversamos assumiram que fazem o arqueamento por estética"¹,

Os órgãos de fiscalização e diversos especialistas em segurança viária já alertam para os riscos que tais condutas podem causar e que já causaram à segurança. Dito isso, a legislação atual já prevê uma multa para esse tipo de conduta, porém, o valor da penalidade é irrisório se comparados aos custos de alteração e os riscos trazidos. Dessa forma, a alteração da legislação no sentido de ampliar as penalidades para esse tipo de prática perigosa é medida que deve ser aprovada por este Legislativo.

Por fim, solicito a ajuda dos pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, em abril de 2022.

CHRISTIANE DE SOUZA YARED
PP-PR

1 <https://www.uol.com.br/carros/noticias/redacao/2022/01/24/perigo-extremo-caminhao-mais-arqueado-do-brasil-tem-fas-nas-redes-socais.htm>





DATA 05.04.2022	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022		
TIPO 1 [] SUPRESSIVA 2 [] AGLUTINATIVA 3 [] SUBSTITUTIVA 4 [] MODIFICATIVA 5 [X] ADITIVA			
AUTOR DEPUTADA CHRISTIANE DE SOUZA YARED	PARTIDO PP	UF PR	PÁGINA 01/06

Emenda Aditiva

Art. 1º Inclua-se onde couber na Medida Provisória 1.112 de 2022, o seguinte artigo:

Art. XXº O art. 48 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, fica acrescido do seguinte parágrafo:

“Art.

48

.....

.....

§4º O veículo regularmente estacionado não poderá ocupar definitivamente uma vaga tampouco permanecer nela quando em mau estado de conservação ou com características de abandono na forma estabelecida pelo CONTRAN.

Art. XXº O art. 181 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, fica acrescido do seguinte inciso:

“Art. 181. Estacionar o veículo:





.....

XXI – em vaga regulamentar mas em desacordo com §4 do art. 48, por período superior ao estabelecido pelo CONTRAN ou com características de abandono na forma do estabelecido pelo CONTRAN.

Infração – leve;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – remoção do veículo;

JUSTIFICATIVA

Esta proposta objetiva otimizar o uso das vias terrestres, espaço público em geral, pois também está inserido no art. 2º do CTB – Código de Trânsito Brasileiro- que esta Lei 9.503/97 se refere a regulação e uso das praças abertas à circulação pública, as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo.

Desta forma apresentamos projeto para que os veículos abandonados por seus proprietários sejam recolhidos pela instituição pública de trânsito a fim de que a vaga/espço seja de uso público, obrigando que o proprietário tome medidas para efetivo uso/circulação ou baixa definitiva do veículo.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Christiane de Souza Yared - PP/PR

Necessário lembrar que hoje não existe tipificação no Código de Trânsito Brasileiro que determine providência do poder público para veículos deliberadamente abandonados ou em mau estado de conservação que esteja ocupando vaga regulamentar.

É de conhecimento comum que a quantidade de veículos nas vias (principalmente estacionamentos) é bem superior ao suportado, e apesar das diversas medidas adotadas pelo poder público não estamos evoluindo na desconcentração de modais de transporte individuais. Por isso, apresentamos proposta para limitar o período de permanência na mesma vaga, pois há veículos que ficam semanas ou às vezes meses “abandonados” em ocupação permanente de vaga de estacionamento impedindo o uso racional do que deveriam ser vagas de uso alternado, principalmente nos centros urbanos.

De maneira semelhante há veículos, às vezes até com danos graves na estrutura devido a sinistros de trânsito (erroneamente alguns chama de acidente de trânsito), são abandonados nas vagas e acumulam água, virando foco de proliferação de mosquito da dengue entre outros. Há muitos casos em que, quando abandonados por muito tempo e a estrutura externa é sadia, viciados em drogas ou moradores de rua passam a utilizar o veículo como ponto de uso de drogas e também são usados por traficantes para esconder drogas ilícitas.

Além do mais, veículo abandonado pelo proprietário serve para acumular lixo embaixo e, a depender da condição, até dentro, e o amontoado de lixo se transforma em foco de vários



* C D 2 2 8 8 7 9 3 8 2 1 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Christiane de Souza Yared - PP/PR

insetos, baratas, ratos e até animais peçonhentos como escorpiões e cobras.

A fim de trazer norma mais específica que regule a condição da possibilidade de remoção do veículo pelo poder público, nesta proposta imputamos ao CONTRAN que defina quais características (mais de uma) irão estabelecer que o veículo possui várias evidências de que foi realmente abandonado.

Pelo exposto conto que o relator seja sensível à causa que atinge não apenas a segurança pública mas também questão social e, desta forma, possa acatar esta emenda. Também espero que meus nobres pares Deputados consigam entender a importância e necessidade desse ajuste legislativo para apoiar esta emenda de forma que seja aprovada nesta Comissão e dado o devido seguimento nesta Casa.

Sala da Comissão, em abril de 2022.

CHRISTIANE DE SOUZA YARED
PP-PR



**CÂMARA DOS DEPUTADOS****Gabinete da Deputada Christiane de Souza Yared - PP/PR****MPV 1112****00039**

DATA 05.04.2022	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022
--------------------	-------------------------------------

TIPO			
1 <input type="checkbox"/> SUPRESSIVA	2 <input type="checkbox"/> AGLUTINATIVA	3 <input type="checkbox"/> SUBSTITUTIVA	4 <input type="checkbox"/> MODIFICATIVA
5 <input checked="" type="checkbox"/> ADITIVA			

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADA CHRISTIANE DE SOUZA YARED	PP	PR	01/06

Emenda Aditiva

Art. 1º Inclua-se onde couber na Medida Provisória 1.112 de 2022, o seguinte artigo:

Art. 1º Esta lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997

-

Código de Trânsito Brasileiro, para substituir o termo "agente de trânsito" por "agente da autoridade de trânsito".

Art. 2º O art. 69 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art.

69

.....

.....

II

-

.....

.....



Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 201 | CEP 70160-900 - Brasília/DF

Assinado eletronicamente por Tls (61) 3215-5201/320111 dep.christianedesouzayared@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229827851500>



* C D 2 2 9 8 2 7 8 5 1 5 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Christiane de Souza Yared - PP/PR

b) onde não houver foco de pedestres, aguardar que o semáforo ou o agente da autoridade de trânsito interrompa o fluxo de veículos;" (NR)

Art. 3º O art. 87 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art.

87.....

.....

.....

VI - gestos do agente da autoridade de trânsito e do condutor."
(NR)

Art. 4º O art. 89 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art.

89

.....

.....

I - as ordens do agente da autoridade de trânsito sobre as normas de circulação e outros sinais;" (NR)

Art. 5º O art. 262 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art.

262

.....

.....

§ 1º No caso de infração em que seja aplicável a penalidade de





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Christiane de Souza Yared - PP/PR

apreensão do veículo, o agente da autoridade de trânsito deverá, desde logo, adotar a medida administrativa de recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual.” (NR)

Art. 6º O art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 280
.....

§ 3º Não sendo possível a autuação em flagrante, o agente da autoridade de trânsito relatará o fato à autoridade no próprio auto de infração, informando os dados a respeito do veículo, além dos constantes nos incisos I, II e III, para o procedimento previsto no artigo seguinte.” (NR)

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto objetiva tornar o texto igual para a denominação do agente da autoridade de trânsito conforme obriga a Lei Complementar 95/98 que “dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, conforme determina o parágrafo único do art. 59 da Constituição Federal, e estabelece normas para a consolidação dos atos normativos que menciona”.

A Lei 9.503/97 – Código de Trânsito Brasileiro, apresenta, em 5 (cinco) dos 341 (trezentos e quarenta e um) artigos, o termo “agente de trânsito” quando buscava tratar daquele que realiza a fiscalização de trânsito, ou seja “agente da autoridade de trânsito”.

Proponho o ajuste na redação da Lei 9.503/97 a fim de se ter precisão na redação e evitar confusão entre termos que expressam ideias semelhantes, na forma como determina a Lei Complementar 95/98, como segue

CAPÍTULO II





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Christiane de Souza Yared - PP/PR

DAS TÉCNICAS DE ELABORAÇÃO, REDAÇÃO E ALTERAÇÃO DAS
LEIS

Seção II

Da Articulação e da Redação das Leis

.....

.....

Art. 11. As disposições normativas serão redigidas com clareza, precisão e ordem lógica, observadas, para esse propósito, as seguintes normas:

I

-

.....

.....

II - para a obtenção de precisão:

a) articular a linguagem, técnica ou comum, de modo a ensejar perfeita compreensão do objetivo da lei e a permitir que seu texto evidencie com clareza o conteúdo e o alcance que o legislador pretende dar à norma;

b) expressar a ideia, quando repetida no texto, por meio das mesmas palavras, evitando o emprego de sinonímia com propósito meramente estilístico; . (g.n.)

Assim, o termo que expressa essa mesma ideia está definido no Anexo I do CTB que trata dos conceitos e definições da Lei, apresenta apenas a definição de "agente da autoridade de trânsito" assim descrito: AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - pessoa, civil ou policial militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.

Portanto, da leitura dos cinco artigos que propomos alteração, observa-se que o objetivo era tratar do agente de trânsito autuador, ou



* C D 2 2 9 8 2 7 8 5 1 5 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Christiane de Souza Yared - PP/PR

simplesmente “agente da autoridade de trânsito” que está grafado corretamente no CTB mais 14 (catorze) vezes.

Em muitos artigos há ocorrência do termo correto como encontramos nos artigos 176, 177, 195, 205, 220, 238, 239, 269 e 280 do CTB.

Necessário mencionar que os profissionais de trânsito dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios são responsáveis pela sinalização e organização das vias e correspondente compromisso na educação para o trânsito, engenharia de tráfego, orientação e fiscalização dos condutores, pedestres e demais usuários das vias terrestres, bem como outras atividades operacionais e administrativas previstas na legislação de trânsito, merecendo a devida valorização pelo seu empenho e dedicação na redução de mortes no trânsito. Portanto, com atuação mais abrangente que os agentes da autoridade de trânsito, os quais têm a função definida no Código de Trânsito Brasileiro relacionada à fiscalização, controle e operação de trânsito; cargo específico para a fiscalização com a ostensividade do Estado.

Nesse ponto lembramos que ocorreu o nascimento constitucional da expressão “agentes de trânsito” quando da promulgação da Emenda Constitucional n. 82/2014 que acrescentou o § 10 no artigo 144 da Constituição da República resultando no seguinte conteúdo:

Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:

(...)

§ 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





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Christiane de Souza Yared - PP/PR

II - compete, no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, aos respectivos órgãos ou entidades executivos e seus agentes de trânsito, estruturados em Carreira, na forma da lei. (NR)

Este Congresso Nacional, ao fixar na Lei Maior que a segurança viária compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito e a competência para exercê-la é das instituições de trânsito e seus agentes, trouxe amplitude ao termo "agentes de trânsito" e com isso tornou-se gênero do profissional de trânsito, do agente público de trânsito. Também por isto não cabe, em texto legal-normativo, trazer expressões diferentes para apontar a mesma atividade, função ou ação.

Enfim, por entender que a LC 95/98 precisa ser observada para a correta redação legislativa e que a alteração desses cinco artigos do CTB trará melhor sentido e significado ao termo, solicito aos meus Nobres Pares que estejam empenhados pela aprovação deste projeto de Lei.

Por fim, solicito a ajuda dos pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, em abril de 2022.

CHRISTIANE DE SOUZA YARED
PP-PR



* C D 2 2 9 8 2 7 8 5 1 5 0 0 *



DATA 05.04.2022	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022		
TIPO 1 <input type="checkbox"/> SUPRESSIVA 2 <input type="checkbox"/> AGLUTINATIVA 3 <input type="checkbox"/> SUBSTITUTIVA 4 <input type="checkbox"/> MODIFICATIVA 5 <input checked="" type="checkbox"/> ADITIVA			
AUTOR DEPUTADA CHRISTIANE DE SOUZA YARED	PARTIDO PP	UF PR	PÁGINA 01/06

Emenda Aditiva

Art. 1º Inclua-se onde couber na Medida Provisória 1.112 de 2022, o seguinte artigo:

Art. 6º. O Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes redação:

AGENTE DE TRÂNSITO - servidor civil efetivo de carreira do órgão ou entidade executivos de trânsito ou rodoviário, com as atribuições de educação, engenharia, operação e fiscalização de trânsito e de transporte, além de outras atividades previstas em lei, no exercício regular do poder de polícia de trânsito para promover a segurança viária nos termos da Constituição Federal.

JUSTIFICAÇÃO

O Anexo I do Código de Trânsito foi alterado pela Medida Provisória convertida na Lei 14.221, de 21 de outubro de 2021





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Christiane de Souza Yared - PP/PR

trazendo inovação ao diferenciar AGENTE DE TRÂNSITO de AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO.

Para completa conceituação do novel termo AGENTE DE TRÂNSITO, é importante observar o conteúdo da Constituição da República que traz no artigo 144:

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

II - compete, no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, aos respectivos órgãos ou entidades executivos e seus agentes de trânsito, estruturados em Carreira, na forma da lei.

O CONCEITO atual no Anexo I traz a definição de forma incompleta quando comparado ao texto constitucional, pois não consta a atividade de “engenharia” e a informação de que outras atividades também podem compreender as exercidas pelos agentes de trânsito, pois atualmente o CTB possui o seguinte conteúdo:

AGENTE DE TRÂNSITO - servidor civil efetivo de carreira do órgão ou entidade executivos de trânsito ou rodoviário, com as atribuições de educação, operação e fiscalização de trânsito e de transporte no exercício regular do poder de polícia de trânsito para promover a segurança viária nos termos da Constituição Federal.

Portanto apresento esta Emenda a fim de que o texto aprovado na Medida Provisória anterior, convertida na Lei 14.221,

Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 201 | CEP 70160-900 - Brasília/DF

Tels (61) 3215-5201/3201 | dep.christianedesouzayared@camara.leg.br

Assinado eletronicamente em 14/05/2018 às 14:52h
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD224658090300>



* C D 2 2 4 6 5 8 0 9 0 3 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Christiane de Souza Yared - PP/PR

de 21 de outubro de 2021, possa ser adequada de maneira a acompanhar o texto Constitucional e ser completa em seu conteúdo.

Por fim, solicito a ajuda dos pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, em abril de 2022.

CHRISTIANE DE SOUZA YARED
PP-PR





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MECIAS DE JESUS

EMENDA Nº , DE 2022

(MP nº 1.112, de 2022)

A Medida Provisória nº 1.112, de 2022 passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“Art. 5º-A Para fins de que trata o art.1º, a União instituirá linhas de crédito específicas para promover iniciativas do Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar, na forma do regulamento. ” (NR)

JUSTIFICATIVA

A MP em destaque visa instituir 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.

A presente emenda almeja que a União viabilize linhas de crédito específicas para promover iniciativas do Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar, na forma do regulamento.

Assim, a emenda visa uma política integrada, trazendo incentivos para o RENOVAR, por intermédio de linhas de credito para os fins supramencionados.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MECIAS DE JESUS

Ante o exposto, considerando a relevância da temática proposta, esperamos contar com o apoio de nossos Pares a sua aprovação.

Sala das Sessões, de abril de 2022.

Senador MECIAS DE JESUS



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MECIAS DE JESUS

EMENDA Nº , DE 2022

(MP nº 1.112, de 2022)

O art. 81-B da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, constante do art. 12 da Medida Provisória nº 1.112, de 2022 passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 81-B
.....

§ 3º Ao definir critérios para aplicação dos recursos de que trata este artigo, o Poder Executivo Federal estabelecerá parâmetros de forma a assegurar um percentual mínimo do valor total desses recursos para cada região geográfica – Norte, Nordeste, Centro-Oeste, Sudeste e Sul.” (NR)

JUSTIFICATIVA

A MP em destaque visa instituir 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.

Sabemos da enorme desigualdade que perpassa a distribuição de verbas de P,D&I. Há uma forte concentração em alguns Estados, em detrimento do



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MECIAS DE JESUS

esvaziamento de outras regiões do país, *verbi gratia*, a região norte, nordeste e centro oeste especialmente ao longo desses últimos 15 anos.

A presente emenda almeja garantir segurança jurídica, disciplinando na legislação federal, o amparo a regiões historicamente prejudicadas na partilha destes recursos, desta forma, estabelece que ao definir critérios de aplicação dos recursos para promover a atividade de desmonte ou de destruição como sucata dos veículos pesados em fim de vida útil, o Poder Executivo Federal estabelecerá parâmetros de forma a assegurar um percentual mínimo do valor total desses recursos para cada região geográfica – Norte, Nordeste, Centro-Oeste, Sudeste e Sul. Assim, mitigaria desigualdades socioeconômicas que tanto flagelam essas regiões desassistidas.

Assim, com a máxima vênica, cabe ao legislador garantir a população brasileira a descentralização e distribuição mais equilibrada de verbas de P,D&I inclusive para promover a atividade de desmonte ou de destruição como sucata dos veículos pesados em fim de vida útil por todo o país, necessariamente cumprindo com o desideratum constitucional de redução das desigualdades regionais.

Ante o exposto, considerando a relevância da temática proposta, esperamos contar com o apoio de nossos Pares a sua aprovação.

Sala das Sessões, de abril de 2022.

Senador MECIAS DE JESUS

**COMISSÃO MISTA PARA ANÁLISE DA MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022.**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

EMENDA ADITIVA Nº _____

Acrescente-se o art. XX, na Medida Provisória nº 1.112, de 2022, com a seguinte redação:

Art. 5º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte artigo:

Art. 325-A. Fica instituído o "Maio Amarelo", a ser celebrado anualmente durante o mês de maio, em todo território Nacional.

Parágrafo único. Durante o mês de maio o poder público promoverá a divulgação e realização de ações preventivas à conscientização para redução de sinistros de trânsito.

Art. 6º O art. 326 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:

Art. 326. (...)

§1º Fica instituído o Dia Nacional dos Agentes da Autoridade de Trânsito, a ser celebrado



anualmente no dia 23 de setembro, em todo o território nacional.

§2º A SENATRAN, responsável pelas políticas e pela administração nacional de trânsito promoverá a divulgação da Semana Nacional de Trânsito e do Dia Nacional dos Agentes da Autoridade de Trânsito nos meios de comunicação e instituirá, por meio do CONTRAN, programas e atividades com vistas na comemoração da data.

Art. 6º Fica revogada a Lei 12.821, de 05 de junho de 2013.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda busca incluir no CTB – Código de Trânsito Brasileiro, Lei 9.503, o Movimento Maio Amarelo e o Dia Nacional do Agente da Autoridade de Trânsito bem como a promoção destas datas e da Semana Nacional de Trânsito.

O Maio Amarelo é um movimento internacional de conscientização para redução de acidentes de trânsito, já abraçado pelo Brasil em vários níveis mas ainda não instituído oficialmente por Lei. Tem por objetivo colocar em pauta, para a sociedade, o tema trânsito. Estimular a participação da população, empresas, governos e entidades.

A escolha do mês de maio foi pelo fato de que em 11 de maio de 2011, a ONU decretou a Década de Ação para Segurança no Trânsito. Com isso, o mês de maio se tornou referência mundial para balanço das ações que o mundo inteiro realiza. Definiu-se “amarelo” porque o amarelo simboliza atenção e também a sinalização e advertência no trânsito. (Paulo, veja ONSV)

Em pesquisa verifica-se que apenas o Estado do Paraná instituiu legalmente o Maio Amarelo, por meio da Lei 18.624 de 20 de novembro de 2015.



Em 2005 fui proponente do PL 6.046 que foi convertido na Lei 12.821, de 05 de junho de 2013, qual "Institui o Dia Nacional dos Agentes da Autoridade de Trânsito".

Nesta Emenda proponho que a lei vigente seja trazida para dentro do CTB junto com a designação de promover a Semana Nacional de Trânsito e o Dia Nacional do Agente da Autoridade de Trânsito.

Assim, pedimos aos nobres colegas parlamentares que votem pela aprovação desta emenda, para unificar a legislação de datas comemorativas além de buscar maior promoção destes eventos por meio da SENATRAN.

Sala da Comissão, 05 de abril de 2022.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
PSB/PE



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gonzaga Patriota
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD227732768400>



COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA N.º 1.112, DE 2022

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

EMENDA Nº

Acrescente-se o Art. 3A à Medida Provisória n.º 1.112 de 2022:

“Art.3-A. Caberá ao Ministério da Infraestrutura e à Agência Nacional de Transportes Terrestres, na forma do regulamento, garantir a plenitude do uso da frota rodoviária instalada para os serviços rodoviários de cargas e passageiros, permitindo que os autorizados do transporte não regular de passageiros realizem o transporte de encomendas e as viagens por trecho, partindo do último destino, facultado o retorno do grupo e veículo à origem.

.....(NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda propõe a otimização da logística do setor rodoviário não regular de passageiros, com a possibilidade de uso da frota instalada com liberdade para o transporte de encomendas, bem como para o transporte dos grupos de passageiros contratantes, sem a obrigação do retorno. A proposta objetiva agregar a frota de mais de 8.000 veículos utilizados para o transporte de passageiros por fretamento à logística do transporte de encomendas para o desenvolvimento econômico nacional, e a maior racionalização do uso dessa frota ociosa, permitindo que o transporte rodoviário de passageiros e encomendas ocorra ponto a ponto, sem a obrigatoriedade do retorno, salvo quando contratado.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alê Silva

Para mais informações, consulte o link: <https://www.camara.leg.br/CD220477144300>



Não somente se propõe com a medida o aumento da eficiência do uso da frota para o transporte de coisas e pessoas, como se pretende reduzir o impacto à infraestrutura rodoviária e a redução de poluentes por veículos e objetos transportados, ao permitir que tais veículos possam ser melhor utilizados.

Sala da Comissão, em de de 2022.

Deputada ALÊ SILVA
Republicanos-MG

2022-1000



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alê Silva
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD220477144300>



COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA N.º 1.112, DE 2022

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

EMENDA Nº

Insira-se, onde couber, o seguinte dispositivo na Medida Provisória n.º 1.112 de 2022:

“A Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.13

.....

V - autorização, quando se tratar de:

a) prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros, para a realização de viagem de ida ou de ida e volta, conforme contratação do frete por intermediário ou representante de pessoa ou do grupo de pessoas, vedada a venda de passagens

.....(NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda propõe a alteração da Lei 10.233, de 05 de julho de 2001, para tratar do serviço de transporte coletivo de passageiros não regular, que atualmente tem como ônus o entrave da barreira de mercado conhecida como “circuito fechado”, por meio do qual se obriga o retorno do mesmo grupo transportado para o local de origem, com baixíssima flexibilidade, tornando o frete mais caro em virtude da ociosidade da frota.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Afé Silva

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD223045956800>



A regra do circuito fechado foi sinalizada como anti-concorrencial pelo Ministério da Economia, por meio do FIARC, conforme parecer disponibilizado em 31/01/2022.

O circuito fechado é considerado uma barreira de mercado posta com o objetivo de preservar o serviço regular da concorrência eventualmente estabelecida por meio de um serviço substituto, sob alegação de que existe risco de continuidade e universalidade do serviço público.

Essa barreira de mercado não se sustenta, considerando que vigora no mercado o regime de autorizações desde 2014, dispensando a licitação prévia, e estabelecendo como diretrizes, a liberdade de preços e de mercado. A tutela estatal, por sua vez, está estabelecida na forma da frequência mínima por mercado definida pela ANTT, cujo risco de descontinuidade nunca foi demonstrado. Logo, não pode o mercado se manter fechado por uma presunção apoiada em argumentos de agentes que representam o setor e que defendem seus interesses de mercado. Considerando o princípio da livre iniciativa e a ordem econômica

O fretamento é o transporte prestado em condições pactuadas entre as partes, portanto, não se encontram previamente definidas, como é o caso do serviço regular, tais como valor e itinerário, que devem estar sujeitas à livre negociação entre o representante do usuário ou grupo fechado de usuários, sem o estabelecimento de relação individualizada entre o operador e o usuário dos serviços.

A garantia da liberdade contratual tem como objetivo reduzir o valor do frete, otimizar a frota do operador do fretamento, absorver novos modelos de negócios e o uso de tecnologias, reduzir custos de logística e impacto do meio ambiente, e fomentar o turismo.

Sala da Comissão, em de de 2022.

Deputada ALÊ SILVA
Republicanos-MG



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alê Silva
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD223045956800>

2022-1000



COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA N.º 1.112, DE 2022

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

EMENDA Nº

Insira-se, onde couber, o seguinte dispositivo na Medida Provisória n.º 1.112 de 2022:

“A Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 43. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será outorgada segundo as diretrizes estabelecidas nos arts. 13 e 14 e apresenta as seguintes características:

.....
IV - para atendimento aos princípios da universalidade do serviço regular, que não deverá sofrer limitação de agentes salvo mediante prova da excepcionalidade do mercado, nos termos do art. 47-B, de ônus do outorgado, e da livre iniciativa do serviço não regular, a ser prestado nos termos do contrato, sem a obrigação de retorno, quando não contratado

.....(NR)”

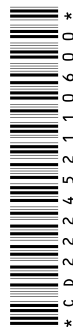
JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda propõe a alteração da Lei 10.233, de 05 de julho de 2001, para a inclusão do inciso IV do art. 43, que trata das diretrizes aos outorgados sob regime de autorização. A proposta visa dar efetividade ao

referido regime de autorizações, inclusive com o objetivo de aclarar os termos



Assinado eletronicamente pelo(a) Deputado(a) Alô Brasil
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD222452110600>



do art. 47-B, que trata das excepcionalidades capazes de limitar a quantidade de agentes por mercado, cujo ônus da prova deve caber ao outorgado.

O regime de autorizações para o sistema rodoviário de passageiros foi estabelecido com o objetivo de melhor atender ao princípio da universalidade, ou seja, de ofertar o serviço ao maior número de pessoas, o que se tornava inviável adotando-se os regimes contratuais da concessão e permissão, pela dificuldade de licitar as linhas do serviço regular.

Ainda, a proposta visa salvaguardar o direito das empresas que operam o serviço de transporte não regular, de prestarem suas atividades em consonância com o contrato estabelecido entre as partes, ficando a obrigação de retorno, hoje prevista como mandatária por força da regulação infralegal do setor, sujeita às disposições contratuais. A medida visa eliminar a barreira de mercado apontada como anticoncorrencial pelo Ministério da Economia, no âmbito do SEAE/FIARC, e ilegal, nos termos da Lei da Liberdade Econômica. da garantia da liberdade de prestação dos serviços de transporte não regular de passageiros, na forma do contrato estabelecido entre as partes, com o objetivo de reduzir os custo do frete do serviço sob demanda, e de otimizar a frota instalada do mercado rodoviário de passageiros..

Sala da Comissão, em de de 2022.

Deputada ALÊ SILVA
Republicanos-MG

2022-1000



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alê Silva
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD222452110600>



COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA N.º 1.112, DE 2022

MEDIDA PROVISÓRIA N.º 1.112, 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.

EMENDA N.º

Insira-se, onde couber, o seguinte dispositivo na Medida Provisória n.º 1.112 de 2022:

“A Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....“
Art. 47-D. Haverá liberdade na prestação do transporte não regular de passageiros para a redução do custo do frete e aumento da produtividade da frota instalada, devendo a ANTT se abster de exigir a obrigação de retorno, quando não contratado.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda propõe a alteração da Lei 10.233, de 05 de julho de 2001, para a inclusão da garantia da liberdade de prestação dos serviços de transporte não regular de passageiros, na forma do contrato estabelecido entre as partes, com o objetivo de reduzir os custos do frete do serviço sob demanda e de otimizar a frota instalada do mercado rodoviário de passageiros.



Sala da Comissão, em de de 2022.

Deputada ALÊ SILVA
Republicanos-MG

2022-1000



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alê Silva
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD225072178200>



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

EMENDA ADITIVA

Inclua-se onde couber:

O art. 13 da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 13 O Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga – RCTR-C, para cobertura danos ou prejuízos causados à carga transportada, em decorrência de acidentes rodoviários, será de contratação exclusiva da ETC, sendo uma única apólice por RNTRC, vedada a sua estipulação por qualquer pessoa.”.
(NR)

JUSTIFICATIVA

O sistema de transporte rodoviário de cargas possui grande complexidade de operações quando da prestação deste tipo de serviço. Na maioria das vezes, as cargas em veículo transportador não se dão em forma de lotação, ou seja, com somente um embarcador e um destinatário. Por regra, o transporte rodoviário realiza-se de forma fracionada, existindo, no mesmo serviço de transporte, cargas com diversos embarcadores e diferentes destinatários.

Nos termos da redação do art. 13 da Lei 11.442/2007, que ora se pretende alterar, é dada alternativa de o contratante dos serviços de transportes (embarcador) realizar este seguro contra perdas ou danos causados à carga. Tal regra, por natural, traz enormes prejuízos para as transportadoras, vez que a maioria dos grandes embarcadores contrata diretamente, em nome do transportador, apólice de seguro, estabelecendo, por consequência, regras próprias em plano de gerenciamento de riscos. Essa disparidade de exigências das seguradoras causa burocracia e grandes perdas operacionais às transportadoras, que se veem obrigadas, em uma mesma viagem, a adotar



diversos procedimentos de acordo com a exigência de cada companhia de seguros e/ou gerenciadora, além de acarretar aumento no custo do frete, que repercute diretamente na cadeia de comercialização de todos os produtos.

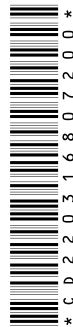
Sendo assim, a alteração do art. 13 da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, ao determinar que a obrigatoriedade de contratação do RCTR-C é exclusiva da transportadora, resolve, em definitivo, os problemas causados a este modal de transportes.

Sala das Sessões, em de de 2022.

Jerônimo Goergen (PP/RS)
Deputado Federal



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD220316807200>



COMISSÃO ESPECIAL DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112.DE 2022,

Ementa: 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.

EMENDA Nº _____

Inclua-se onde couber:

Art. O recebimento de recursos advindos do programa Renovar por parte do financiador ou parceiro público ou privado, agente financeiro operador e agente financeiro operador, definidos e com atribuições previstas no art. 2º desta Medida Provisória, fica condicionado à proibição de demissão sem justa causa, à manutenção do número de empregados registrados na data de entrada em vigor do programa, a não redução salarial dos empregados e à inexistência de remunerações em atraso, inclusive dos benefícios contratuais previstos, durante todo o período de vigência de participação no programa acrescido de doze meses.

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo da Emenda é garantir criar contraprestações sociais, econômicas e ambientais para acesso ao programa Renovar, para isso protegendo os direitos trabalhistas de manutenção do emprego, salário e conquistas sociais.

A concessão de qualquer fomento estatal deve trazer condicionantes, afinal a MP possibilita que a União possa instituir mecanismos para a realização de aporte de recursos, visando à renovação de caminhões, micro ônibus etc. veículos no âmbito do Renovar, daí a importância de que esses veículos observem a legislação social.

Ou seja, a Proposição concede subvenção econômica que, em última análise, será destinada ao setor privado das fábricas e/ou montagem dos veículos de transporte de cargas, pessoas e infraestrutura, por meio da intervenção estatal na colocação de aportes de recursos públicos, daí a contraprestação social e econômica sob a forma de concessão de estabilidade de emprego, não redução salarial e efetiva adequada prestação do serviço para ter o direito de usufruir de tal benefício.

Pedimos apoio dos Pares.

Sala das Comissões, em



EMENDA Nº
(à MPV nº 1112, de 2022)

Suprima-se o art. 13 da Medida Provisória nº 1.112, de 2022.

JUSTIFICAÇÃO

O art. 13 da MPV altera o art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) que determina originalmente que *a receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.*

Várias iniciativas parlamentares têm se sucedido, desde a aprovação do CTB, em 1997, no sentido de incluir na legislação de trânsito destinações específicas para a receita resultante da arrecadação de multas aplicadas aos infratores. Citamos como exemplo a Lei nº 13.724, de 4 de outubro de 2018, que institui o Programa Bicicleta Brasil. A proposta de alteração do art. 320 foi vetada pelo Presidente da República com o seguinte argumento:

“O dispositivo, ao alterar o artigo 320 do Código de Trânsito Brasileiro, pode acarretar o enfraquecimento dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, pois compromete os valores destinados a cobrir os custos e despesas com rotinas e procedimentos relativos à autuação das infrações, podendo acarretar insuficiência de fiscalização e consequente sensação de impunidade. Ademais, a Emenda Constitucional nº 93, de 8 de setembro de 2016, prorrogou a desvinculação de receitas da União e estabeleceu desvinculação de receitas de Estados, Distrito Federal e Municípios, já afetando os valores arrecadados e transferidos em decorrência das multas de trânsito.”

A MPV destina parte dos recursos arrecadados com multas de trânsito para renovação da frota circulante e melhoria das condições de trabalho dos profissionais do segmento do transporte rodoviário e da segurança e do desempenho ambiental da frota circulante.

Ora, os recursos originados das multas de trânsito devem ser reinvestidos no próprio sistema, contribuindo com aspectos relacionados ao trânsito, de forma orgânica, como definiu o art. 320 do CTB. Trata-se de um repasse de recursos para melhoria das condições de trabalho de motoristas, que não possui, *a priori*, relação direta com o sistema nacional de trânsito brasileiro.

Ademais, ao retirar dos órgãos executivos de trânsito dos municípios parte dos recursos arrecadados, sem especificar sequer o percentual máximo desses recursos, é preciso levar em consideração o impacto que a medida causará na prestação dos serviços de sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito, como afirma a mensagem de veto presidencial supracitada.

A vinculação de receitas incertas, como multas de trânsito, a despesas de custeio, pode prejudicar a previsibilidade orçamentária, de forma a gerar uma dependência do Poder Executivo com a arrecadação de multas de trânsito como fonte de receitas orçamentárias, o que nos parece inadequado.

A título de exemplo, O DETRAN/DF arrecadou, em 2017, cerca de R\$ 131 milhões com multas, e as despesas com estes recursos superaram R\$ 105 milhões, ou cerca de 80% da arrecadação. A prefeitura de Belo Horizonte arrecadou com multas de trânsito, em 2017, cerca de R\$ 114 milhões, enquanto as despesas com as atividades previstas no art. 320 do CTB foram de R\$ 125 milhões.

A melhoria da condição de trabalho dos profissionais do segmento rodoviário e o incentivo à renovação da frota circulante é muito bem-vinda. No entanto, as fontes de custeio para essas despesas não podem comprometer os investimentos com as atividades elencadas no art. 320 do CTB.

Sala da Comissão,

Senador EDUARDO BRAGA

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

Apresentação de Emenda

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte do seguinte artigo 24 – A e do art. 320. B:

.....
.....

Art. 24-A. Os órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviário dos Municípios, Estados e do Distrito Federal, respectivamente, no âmbito de suas circunscrições, com seus Agentes de Trânsito estruturados em carreira nos termos da Constituição Federal, organizarão seus departamentos de fiscalização, operação e policiamento de trânsito com regimento ou estatuto próprio.

.....
.....

“Art. 320-B. Parte da arrecadação de multas pelos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviário destinada ao policiamento deve priorizar a qualificação e aquisição de equipamentos de segurança dos profissionais que fazem a segurança viária, incluindo, a logística para o patrulhamento viário.



.....

.....

JUSTIFICATIVA

A Emenda Constitucional nº 82, de 2014, incluiu a segurança viária no capítulo de segurança pública destacando seus Agentes de Trânsito estruturados em carreira na forma da lei. Já a Lei 13.675, de 2018, destacou a categoria como agente operacional do Sistema Único de Segurança Pública (Susp). O Superior Tribunal de Justiça (STJ) em acórdão do RECURSO ESPECIAL 2019/0163544, tribunais regionais e a Ordem dos Advogados do Brasil reconhecem a natureza policial das atividades dos Agentes de Trânsito. Dessa forma, os órgãos e entidades executivos de trânsito ou rodoviário que instituírem seu quadro próprio de Agentes de Trânsito devem organizar seus departamentos com estrutura diferenciada pela natureza desses servidores que exercem o poder de polícia no patrulhamento viário.

Os valores arrecadados nas receitas de multas destinado a fiscalização e policiamento de trânsito deve priorizar a qualificação e segurança dos profissionais que fazem a segurança viária. Tal dispositivo será essencial para fomentar a qualidade dos serviços prestados a segurança das pessoas no trânsito.

Sala da Comissão, 05 de abril de 2022.

Flávia Arruda
Deputada Federal - PL/DF



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Flávia Arruda
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD228172286700>



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

Apresentação de Emenda

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte do § 5º do art. 280:

Art. 280

§ 5º Agentes de Segurança Pública e competentes para as atividades de fiscalização, operação e policiamento de trânsito terão direito a portar Arma de Fogo.



JUSTIFICATIVA

A Lei 10.826, de 2003, que dispõe sobre registro, posse e comercialização de armas de fogo e munição, sobre o Sistema Nacional de Armas – Sinarm, em seu artigo 6º, prever que legislação própria possa excetuar a proibição do porte de arma e nesse ensejo o Código de Trânsito Brasileiro é a legislação própria para os servidores que são competentes para a atividade de fiscalização, operação e policiamento de trânsito. A presente Emenda pretende dá isonomia as condições de trabalho dos servidores competentes para o exercício do poder de polícia de trânsito.

Sala da Comissão, 05 de abril de 2022.



Flávia Arruda
Deputada Federal - PL/DF



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Flávia Arruda
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD222181951900>



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

Apresentação de Emenda

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte do § 5º do art. 280:

Art. 280


§ 5º Agentes de Segurança Pública e competentes para as atividades de fiscalização, operação e policiamento de trânsito terão direito a portar Arma de Fogo.



JUSTIFICATIVA

A Lei 10.826, de 2003, que dispõe sobre registro, posse e comercialização de armas de fogo e munição, sobre o Sistema Nacional de Armas – Sinarm, em seu artigo 6º, prever que legislação própria possa excetuar a proibição do porte de arma e nesse ensejo o Código de Trânsito Brasileiro é a legislação própria para os servidores que são competentes para a atividade de fiscalização, operação e policiamento de trânsito. A presente Emenda pretende dá isonomia as condições de trabalho dos servidores competentes para o exercício do poder de polícia de trânsito.

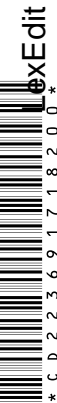
Sala da Comissão, 05 de abril de 2022.



Flávia Arruda
Deputada Federal - PL/DF



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Flávia Arruda
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD223691718200>



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

Apresentação de Emenda

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte do seguinte artigo 24 – A e do art. 320. B:

.....
.....

Art. 24-A. Os órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviário dos Municípios, Estados e do Distrito Federal, respectivamente, no âmbito de suas circunscrições, com seus Agentes de Trânsito estruturados em carreira nos termos da Constituição Federal, organizarão seus departamentos de fiscalização, operação e policiamento de trânsito com regimento ou estatuto próprio.

.....
.....

“Art. 320-B. Parte da arrecadação de multas pelos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviário destinada ao policiamento deve priorizar a qualificação e aquisição de equipamentos de segurança dos profissionais que fazem a segurança viária, incluindo, a logística para o patrulhamento viário.



.....

.....

JUSTIFICATIVA

A Emenda Constitucional nº 82, de 2014, incluiu a segurança viária no capítulo de segurança pública destacando seus Agentes de Trânsito estruturados em carreira na forma da lei. Já a Lei 13.675, de 2018, destacou a categoria como agente operacional do Sistema Único de Segurança Pública (Susp). O Superior Tribunal de Justiça (STJ) em acórdão do RECURSO ESPECIAL 2019/0163544, tribunais regionais e a Ordem dos Advogados do Brasil reconhecem a natureza policial das atividades dos Agentes de Trânsito. Dessa forma, os órgãos e entidades executivos de trânsito ou rodoviário que instituírem seu quadro próprio de Agentes de Trânsito devem organizar seus departamentos com estrutura diferenciada pela natureza desses servidores que exercem o poder de polícia no patrulhamento viário.

Os valores arrecadados nas receitas de multas destinado a fiscalização e policiamento de trânsito deve priorizar a qualificação e segurança dos profissionais que fazem a segurança viária. Tal dispositivo será essencial para fomentar a qualidade dos serviços prestados a segurança das pessoas no trânsito.

Sala da Comissão, 05 de abril de 2022.

Flávia Arruda
Deputada Federal - PL/DF



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Flávia Arruda
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD220484641000>



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

EMENDA MODIFICATIVA

O art. 9º da Medida Provisória 1.112/2022 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 9º A 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 que deverá garantir a participação paritária de representantes dos setores do transporte e da indústria”. (NR)

JUSTIFICATIVA

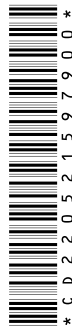
A Medida Provisória estabelece a criação de um importante programa para renovação da frota de caminhões no Brasil. Diante disso, é fundamental que durante a gestão do programa os principais setores envolvidos sejam ouvidos e possuam assento na arena de discussão.

O diálogo da sociedade civil organizada com o Estado pode garantir uma aplicação mais efetiva das políticas públicas desenhadas pelo Governo Federal.

Usuários e fabricantes devem debater os modelos utilizados e as fases de implementação. Estabelecendo assim, linhas de excelência no resultado que se deve alcançar.

A composição do Conselho deverá garantir a participação paritária entre os setores da sociedade civil interessados, de forma a se garantir o justo equilíbrio de opiniões na formulação e execução da política.

Nesse sentido, é importante garantir que representantes da indústria e do setor de transporte possam participar do Conselho do Renovar.



Diante do exposto, solicito ao nobres pares apoio para emenda apresentada.

Sala das Sessões, em ____ de _____ de 2022.

Diego Andrade (PSD/MG)
Deputado Federal



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Diego Andrade
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD220521597900>



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

EMENDA SUPRESSIVA

Suprima-se o art. 14 da Medida Provisória nº 1.112/2022.

JUSTIFICATIVA

Criada pela Lei 10.336/2001, a CIDE Combustíveis é destinada ao (i) pagamento de subsídios a preços ou transporte de álcool combustível, de gás natural e seus derivados e de derivados de petróleo; ao (ii) financiamento de projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás; ao (iii) financiamento de programas de infraestrutura de transportes; e ao financiamento do auxílio destinado a mitigar o efeito do preço do gás liquefeito de petróleo sobre o orçamento das famílias de baixa renda.

Portanto, a contribuição possui destinações específicas para o atendimento em áreas prioritárias e de interesse de toda a população. Nesse contexto, é importante destacar que a CIDE é uma das principais fontes de recursos para que o Estado possa prover as obras de infraestrutura de transporte, especialmente aquelas que não apresentam atratividade suficiente para ser concedidas à iniciativa privada, mas que são de elevado interesse social e econômico para o país. O Estado possui participação fundamental e inalienável no provimento, na realização de melhorias e manutenção de trechos sob sua responsabilidade, o que demanda previsibilidade e tempestividade na alocação de recursos.

O orçamento público está cada vez mais restrito, limitado pelo teto de gastos e pelo significativo volume de recursos gasto em obrigações constitucionais do governo federal e despesas obrigatórias, o que tem reduzido os recursos públicos investidos em infraestrutura de transporte ano a ano. Em 2020, os recursos provenientes da CIDE representaram 18,4% do volume total de recursos investidos em obras de infraestrutura, o que demonstra a importância dessa fonte de recursos para a limitada capacidade de investimento do Estado.

Além disso, os recursos da CIDE são destinados ao financiamento do auxílio que visa mitigar o efeito do preço do gás liquefeito de petróleo sobre o orçamento



das famílias de baixa renda. As restrições impostas pela pandemia de Covid-19 prejudicaram especialmente a população mais vulnerável, comprometendo o poder aquisitivo dessas famílias. Portanto, parte dos brasileiros deixaram de ter condições de comprar um botijão de gás.

Diante do cenário alarmante, o Congresso Nacional aprovou a Lei nº 14.237/2021, que cria o subsídio destinado as famílias de baixa renda para a compra de botijões de gás de cozinha.

O financiamento desse importante benefício recai sobre a CIDE Combustíveis. Nesse sentido, não é razoável que, em meio a uma forte crise econômica e da baixa capacidade de investimento do setor público, os recursos da CIDE Combustíveis sejam destinados ao financiamento de caminhões. Nesse cenário, o Governo pode adotar outros incentivos econômicos à indústria e à renovação de frota, como redução de impostos, taxas de juros subvencionadas, ampliação de prazo para reembolso de financiamentos, entre outros, que não comprometem os investimentos em infraestrutura. Investimentos em infraestrutura geram benefícios a toda a sociedade e a todos os setores produtivos, e contribuem sobremaneira para a recuperação econômica.

Pelo exposto solicitamos o apoio dos nobres pares.

Sala das Sessões, em ____ de _____ de 2022.

Diego Andrade (PSD/MG)
Deputado Federal



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

EMENDA MODIFICATIVA/ADITIVA

O art. 13 da Medida Provisória 1.112/2022 passa a vigorar com a seguinte redação:

“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 infraestrutura de segurança viária, 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)

JUSTIFICATIVA

A Medida Provisória (MPV) nº 1.112/2022, institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País (Renovar), com o objetivo de retirar de circulação veículos de cargas em fim de vida útil, que possam prejudicar o meio ambiente, o fluxo e a segurança das vias.

Entre as fontes de financiamento da proposta está o Fundo Nacional de Segurança e Educação do Trânsito (FUNSET). O Fundo foi criado para a segurança e educação de trânsito. Nesse sentido, é pertinente que além da renovação da frota os recursos possam ser utilizados em investimentos de infraestrutura de segurança viária, que possam garantir a segurança nas rodovias federais, além de auxiliar na vida útil de todos os veículos, visto a melhor qualidade das estruturas e sinalizações das estradas.



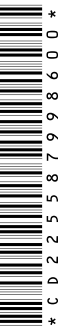
O estudo *Acidentes Rodoviários e a Infraestrutura* - elaborado pela CNT - demonstra que os maiores índices de óbitos nas rodovias federais ocorrem em trechos com problemas de sinalização. Tal cenário pode ser alterado com a aplicação de recursos já existentes na infraestrutura de segurança viária.

Com melhores condições de tráfego e sinalização, conseguidas a partir da adequação das vias, haveria redução dos acidentes rodoviários ocasionados pelos problemas de infraestrutura, bem como uma amenização da gravidade daqueles que ocorressem. Como consequência, a segurança nas rodovias do país aumentaria significativamente, e muitas vidas seriam preservadas, o que é a finalidade primordial do Funset.

Diante do exposto, solicito ao nobres pares apoio para emenda apresentada.

Sala das Sessões, em ____ de _____ de 2022.

Diego Andrade (PSD/MG)
Deputado Federal



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

EMENDA ADITIVA

Inclua-se onde couber:

O art. 4º da Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“Art.
4º

.....
Parágrafo único. É vedado o contingenciamento de recursos do FUNSET.” (NR)

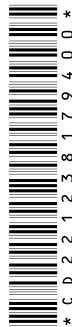
JUSTIFICATIVA

A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, art. 320, determinou que a receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito deve se destinar exclusivamente à sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

Posteriormente, a Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998 definiu esses recursos como Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (FUNSET). O Fundo foi criado para à segurança e educação de trânsito, para tanto prevê investimentos em sinalização, em engenharia de tráfego, em engenharia de campo, em policiamento, em fiscalização e em educação de trânsito.

Apensar de uma destinação nobre que pode salvar vidas a maior parte do recurso se mantém contingenciado. Os recursos arrecadados, mas não utilizados, do fundo têm o potencial de prover mais segurança nas rodovias brasileiras, se efetivamente usados, contribuindo para um melhor desempenho do setor transportador e para o ganho de produtividade nacional.

O estudo *Acidentes Rodoviários e a Infraestrutura* - elaborado pela CNT - demonstra que os maiores índices de óbitos nas rodovias federais ocorrem em



trechos com problemas de sinalização. Tal cenário pode ser alterado com a aplicação de recursos já existentes.

O não contingenciamento ajudaria a complementar o orçamento público destinado aos empreendimentos de manutenção das rodovias brasileiras. Com melhores condições de tráfego e sinalização conseguidas a partir da adequação das vias, haveria redução dos acidentes rodoviários ocasionados pelos problemas de infraestrutura, bem como uma amenização da gravidade daqueles que ocorressem. Como consequência, a segurança nas rodovias do país aumentaria significativamente, e muitas vidas seriam preservadas, o que é a finalidade primordial do Funset.

Pelo espaço, solicito o apoio dos nobres pares para a emenda apresentada.

Sala das Sessões, em ____ de _____ de 2022.

Diego Andrade (PSD/MG)
Deputado Federal



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Diego Andrade
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD221238179400>



Emenda nº _____ ,
(A MP Nº 1112/2022)

Acrescenta-se o art. 3A à MP 1112/2022:

“Art.3-A. Caberá ao Ministério da Infraestrutura e à Agência Nacional de Transportes Terrestres, na forma do regulamento, garantir a plenitude do uso da frota rodoviária instalada para os serviços rodoviários de cargas e passageiros, permitindo que os autorizatários do transporte não regular de passageiros realizem o transporte de encomendas e as viagens por trecho, partindo do último destino, facultado o retorno do grupo e veículo à origem.

.....(NR)”

JUSTIFICATIVA

A presente Emenda propõe a otimização da logística do setor rodoviário não regular de passageiros, com a possibilidade de uso da frota instalada com liberdade para o transporte de encomendas, bem como para o transporte dos grupos de passageiros contratantes, sem a obrigação do retorno. A proposta objetiva agregar a frota de mais de 8.000 veículos utilizados para o transporte de passageiros por fretamento à logística do transporte de encomendas para o desenvolvimento econômico nacional, e a maior racionalização do uso dessa frota ociosa, permitindo que o transporte rodoviário de passageiros e encomendas ocorra ponto a ponto, sem a obrigatoriedade do retorno, salvo quando contratado.

Não somente se propõe com a medida o aumento da eficiência do uso da frota para o transporte de coisas e pessoas, como se pretende reduzir o impacto à infraestrutura rodoviária e a redução de poluentes por veículos e objetos transportados, ao permitir que tais veículos possam ser melhor utilizados.

Emenda nº _____ ,
(A MP Nº 1112/2022)

Acrescenta-se o art. 16 à MP 1112/2022, para alterar a redação da alínea “a”, inciso V do art. 13, da Lei 10.233, de 05 de junho de 2001.

Art. 16. A Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.13
...

V - autorização, quando se tratar de:

a) prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros, para a realização de viagem de ida ou de ida e volta, conforme contratação do frete por intermediário ou representante de pessoa ou do grupo de pessoas, vedada a venda de passagens

.....(NR)”

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

JUSTIFICATIVA

A presente Emenda propõe a alteração da Lei 10.233, de 05 de julho de 2001, para tratar do serviço de transporte coletivo de passageiros não regular, que atualmente tem como ônus o entrave da barreira de mercado conhecida como “circuito fechado”, por meio do qual se obriga o retorno do mesmo grupo transportado para o local de origem, com baixíssima flexibilidade, tornando o frete mais caro em virtude da ociosidade da frota.

A regra do circuito fechado foi sinalizada como anticoncorrencial pelo Ministério da Economia, por meio do FIARC, conforme parecer disponibilizado em 31/01/2022.

O circuito fechado é considerado uma barreira de mercado posta com o objetivo de preservar o serviço regular da concorrência eventualmente estabelecida por meio de um serviço substituto, sob alegação de que existe risco de continuidade e universalidade do serviço público.

Essa barreira de mercado não se sustenta, considerando que vigora no mercado o regime de autorizações desde 2014, dispensando a licitação prévia, e estabelecendo como diretrizes, a liberdade de preços e de mercado. A tutela estatal, por sua vez, está estabelecida na forma

da frequência mínima por mercado definida pela ANTT, cujo risco de descontinuidade nunca foi demonstrado. Logo, não pode o mercado se manter fechado por uma presunção apoiada em argumentos de agentes que representam o setor e que defendem seus interesses de mercado. Considerando o princípio da livre iniciativa e a ordem econômica

O fretamento é o transporte prestado em condições pactuadas entre as partes, portanto, não se encontram previamente definidas, como é o caso do serviço regular, tais como valor e itinerário, que devem estar sujeitas à livre negociação entre o representante do usuário ou grupo fechado de usuários, sem o estabelecimento de relação individualizada entre o operador e o usuário dos serviços.

A garantia da liberdade contratual tem como objetivo reduzir o valor do frete, otimizar a frota do operador do fretamento, absorver novos modelos de negócios e o uso de tecnologias, reduzir custos de logística e impacto do meio ambiente, e fomentar o turismo.

Emenda nº _____ ,
(A MP Nº 1112/2022)

Acrescenta-se o art. 16 à MP 1112/2022, para incluir o inciso IV ao art. 43 da Lei 10.233/2001:

Art. 16. A Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 43. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será outorgada segundo as diretrizes estabelecidas nos arts. 13 e 14 e apresenta as seguintes características:

.....
IV - para atendimento aos princípios da universalidade do serviço regular, que não deverá sofrer limitação de agentes salvo mediante prova da excepcionalidade do mercado, nos termos do art. 47-B, de ônus do outorgado, e da livre iniciativa do serviço não regular, a ser prestado nos termos do contrato, sem a obrigação de retorno, quando não contratado.

.....” (NR)

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

JUSTIFICATIVA

A presente Emenda propõe a alteração da Lei 10.233, de 05 de julho de 2001, para a inclusão do inciso IV do art. 43, que trata das diretrizes aos outorgados sob regime de autorização. A proposta visa dar efetividade ao referido regime de autorizações, inclusive com o objetivo de aclarar os termos do art. 47-B, que trata das excepcionalidades capazes de limitar a quantidade de agentes por mercado, cujo ônus da prova deve caber ao outorgado.

O regime de autorizações para o sistema rodoviário de passageiros foi estabelecido com o objetivo de melhor atender ao princípio da universalidade, ou seja, de ofertar o serviço ao maior número de pessoas, o que se tornava inviável adotando-se os regimes contratuais da concessão e permissão, pela dificuldade de licitar as linhas do serviço regular.

Ainda, a proposta visa salvaguardar o direito das empresas que operam o serviço de transporte não regular, de prestarem suas atividades em consonância com o contrato estabelecido entre as partes, ficando a obrigação de retorno, hoje prevista como mandatária por força da regulação infralegal do setor, sujeita às disposições contratuais. A medida visa eliminar a barreira de mercado apontada como anticoncorrencial pelo Ministério da Economia, no âmbito do SEAE/FIARC, e ilegal, nos termos da Lei da Liberdade Econômica.

da garantia da liberdade de prestação dos serviços de transporte não regular de passageiros, na forma do contrato estabelecido entre as partes, com o objetivo de reduzir os custo do frete do serviço sob demanda, e de otimizar a frota instalada do mercado rodoviário de passageiros.

Emenda nº _____ ,
(A MP Nº 1112/2022)

Acrescenta-se o art. 16 à MP 1112/2022, para acrescentar o art. 47-D, à Lei 10.233/2001:

Art.16. A Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....

“Art. 47-D. Haverá liberdade na prestação do transporte não regular de passageiros para a redução do custo do frete e aumento da produtividade da frota instalada, devendo a ANTT se abster de exigir a obrigação de retorno, quando não contratado.

.....” (NR)

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

JUSTIFICATIVA

A presente Emenda propõe a alteração da Lei 10.233, de 05 de julho de 2001, para a inclusão da garantia da liberdade de prestação dos serviços de transporte não regular de passageiros, na forma do contrato estabelecido entre as partes, com o objetivo de reduzir os custos do frete do serviço sob demanda, e de otimizar a frota instalada do mercado rodoviário de passageiros.

COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA N.º 1.112, 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.

EMENDA Nº

Acrescenta-se o art. 3A à MP 1.112 de 2022

“Art.3-A. Caberá ao Ministério da Infraestrutura e à Agência Nacional de Transportes Terrestres, na forma do regulamento, garantir a plenitude do uso da frota rodoviária instalada para os serviços rodoviários de cargas e passageiros, permitindo que os autorizados do transporte não regular de passageiros realizem o transporte de encomendas e as viagens por trecho, partindo do último destino, facultadas o retorno do grupo e veículo à origem.....
.....(NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda propõe a otimização da logística do setor rodoviário não regular de passageiros, com a possibilidade de uso da frota instalada com liberdade para o transporte de encomendas, bem como para o transporte dos grupos de passageiros contratantes, sem a obrigação do retorno.

A proposta objetiva agregar a frota de mais de 8.000 veículos utilizados para o transporte de passageiros por fretamento à logística do transporte de encomendas para o desenvolvimento econômico nacional, e a maior racionalização do uso dessa frota ociosa, permitindo que o transporte rodoviário de passageiros e encomendas ocorram ponto a ponto, sem a obrigatoriedade do retorno, salvo quando contratado.



Não somente se propõe com a medida o aumento da eficiência do uso da frota para o transporte de coisas e pessoas, como se pretende reduzir o impacto à infraestrutura rodoviária e a redução de poluentes por veículos e objetos transportados, ao permitir que tais veículos possam ser mais bem utilizados.

Sala das Sessões, em de de 2022.

Deputado MÁRCIO LABRE
PL/RJ



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Márcio Labre
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD228067249400>



COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA N.º 1.112, 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.

EMENDA Nº

Inclua-se à MP 1.112/2022 o art. 16, para acrescentar o art. 47-D, à Lei 10.233/2001:

Art.16. A Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 47-D. Haverá liberdade na prestação do transporte não regular de passageiros para a redução do custo do frete e aumento da produtividade da frota instalada, devendo a ANTT se abster de exigir a obrigação de retorno, quando não contratado.

..... (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda propõe a alteração da Lei 10.233, de 05 de julho de 2001, para a inclusão da garantia da liberdade de prestação dos serviços de transporte não regular de passageiros, na forma do contrato estabelecido entre as partes, com o objetivo de reduzir os custos do frete do serviço sob demanda, e de otimizar a frota instalada do mercado rodoviário de passageiros.

Sala das Sessões, em de de 2022.

Deputado MÁRCIO LABRE
PL/RJ



COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA N.º 1.112, 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.

EMENDA Nº

Inclua-se onde couber, o seguinte dispositivo na Medida Provisória n.º 1.112 de 2022:

A Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.13

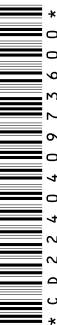
V - autorização, quando se tratar de:

a) prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros, para a realização de viagem de ida ou de ida e volta, conforme contratação do frete por intermediário ou representante de pessoa ou do grupo de pessoas, vedada a venda de passagens

.....(NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda propõe a alteração da Lei 10.233, de 05 de julho de 2001, para tratar do serviço de transporte coletivo de passageiros não regular, que atualmente tem como ônus o entrave da barreira de mercado conhecida como “circuito fechado”, por meio do qual se obriga o retorno do mesmo grupo transportado para o local de origem, com baixíssima flexibilidade, tornando o frete mais caro em virtude da ociosidade da frota.



A regra do circuito fechado foi sinalizada como desleal pelo Ministério da Economia, por meio do FIARC, conforme parecer disponibilizado em 31/01/2022.

O circuito fechado é considerado uma barreira de mercado posta com o objetivo de preservar o serviço regular da concorrência eventualmente estabelecida por meio de um serviço substituto, com a alegação de que existe risco de continuidade e universalidade do serviço público.

Essa barreira de mercado não se sustenta, considerando que vigora no mercado o regime de autorizações desde 2014, dispensando a licitação prévia, e estabelecendo como diretrizes, a liberdade de preços e de mercado. A tutela estatal, por sua vez, está estabelecida na forma da frequência mínima por mercado definida pela ANTT, cujo risco de descontinuidade nunca foi demonstrado. Logo, não pode o mercado se manter fechado por uma presunção apoiada em argumentos de agentes que representam o setor e que defendem seus interesses de mercado. Considerando o princípio da livre iniciativa e a ordem econômica

O fretamento é o transporte prestado em condições pactuadas entre as partes, portanto, não se encontram previamente definidas, como é o caso do serviço regular, tais como valor e itinerário, que devem estar sujeitas à livre negociação entre o representante do usuário ou grupo fechado de usuários, sem o estabelecimento de relação individualizada entre o operador e o usuário dos serviços.

A garantia da liberdade contratual tem como objetivo reduzir o valor do frete, aperfeiçoar a frota do operador do fretamento, absorver novos modelos de negócios e o uso de tecnologias, reduzir custos de logística e impacto do meio ambiente, e fomentar o turismo.

Sala das Sessões, em de de 2022.

Deputado MÁRCIO LABRE
PL/RJ





CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO FEDERAL JOÃO CAMPOS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 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.

EMENDA MODIFICATIVA Nº /2022

Acrescente-se ao art. 14º da Medida Provisória 1.112 de 31 de março de 2022, a seguinte redação:

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

“Anexo I

.....

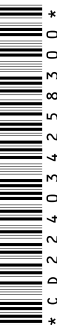
AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - agente de trânsito e policial rodoviário federal que atuam na fiscalização, no controle, na operação de trânsito, no policiamento e patrulhamento, competentes para a lavratura do auto de infração e para os procedimentos dele decorrentes, incluídos o policial militar ou os agentes referidos no art. 25-A deste Código, e ainda, excepcionalmente o guarda municipal enquanto não for instituído o cargo de agente de trânsito em carreira nos termos § 10 do art. 144 da Constituição Federal, e quando designados pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via, mediante convênio, na forma prevista neste Código.” (NR)



JUSTIFICATIVA

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. João Campos

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD324034258300>
Praça dos Três Poderes – Câmara dos Deputados – Anexo IV Gabinete 315 – CEP 70160-900 Brasília-DF
TEL. (0XX61)3215-5315 FAX (0XX61) 3215-2315 – e-mail dep.joaocampos@camara.gov.br





CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO FEDERAL JOÃO CAMPOS

A Emenda Constitucional 82, de 2014, estabelece a Segurança Viária atividade fim dos Agentes de Trânsito em carreira, no entanto, nos municípios que ainda não instituiu o cargo específico do Agente de Trânsito e há guardas municipais que acumula funções de proteção patrimonial e trânsito seja permitido até que se adeque a Constituição federal.

O §8º do art.144 da Constituição Federal define a carreira dos guardas municipais que se diferenciam dos Agentes de Trânsito em carreira que são previstos pelo §10 do artigo 144 da Constituição Federal. Dessa forma, as carreiras de guarda municipal e de Agentes de Trânsito devem coexistir para atuarem respectivamente em suas atribuições constitucionais.

Sala das Comissões, de abril de 2022.

JOÃO CAMPOS
Republicanos/GO



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. João Campos

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD324034258300>
Praça dos Três Poderes – Câmara dos Deputados – Anexo IV Gabinete 315 – CEP 70160-900 Brasília-DF
TEL. (0XX61)3215-5315 FAX (0XX61) 3215-2315 – e-mail dep.joaocampos@camara.gov.br





COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA N.º 1.112, DE 2022

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

EMENDA Nº

Suprima-se o art. 14 da MEDIDA PROVISÓRIA nº 1.112, de 31 de março de 2022.

JUSTIFICAÇÃO

Já há um conjunto muito grande de atividades financiadas pelos recursos da CIDE e distribuídas a Estados e Municípios.

A introdução de novas atividades relacionadas à reciclagem esbarra no “cobertor ‘curto” do montante disponível que já está todo comprometido.

É um caso de “soma zero” orçamentário que retirará recursos de ações fundamentais dos entes federativos em suas infraestruturas de transportes.

Sala da Comissão, em 05 de abril de 2022.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Hildo Rocha - MDB/MA

Deputado HILDO ROCHA
MDB/MA



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hildo Rocha

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD223801121600>

Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 734 | CEP 70160-900 - Brasília/DF

Tels (61) 3215-5734/3734 | dep.hildorocha@camara.leg.br



* C D 2 2 3 8 0 1 1 2 1 6 0 0 *



COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA N.º 1.112, DE 2022

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

EMENDA Nº

O art. 13 da Medida Provisória nº 1.112, de 2022 passa a ter a seguinte redação:

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.

§ 1º





§ 2º *O órgão responsável deverá publicar, mensalmente, na rede mundial de computadores (internet), dados sobre a receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito e sua destinação.*

§ 3º

JUSTIFICAÇÃO

É fundamental que se incremente a frequência de publicação de dados sobre a receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito e sua destinação.

Dada a natureza de orçamento autorizativo e da natural aleatoriedade da arrecadação de multas de trânsito há sempre uma grande incerteza sobre que mês do ano serão alocados estes recursos.

É fundamental, portanto, que seja permitido aos interessados acompanhar de forma mais tempestiva o quanto está sendo arrecadado e a forma como estes recursos estão sendo distribuídos.

Assim, propomos alterar o § 2º do art. 320 do Código de Trânsito, mudando a periodicidade dos dados de anual para mensal de forma a incrementar a transparência da arrecadação e dispêndio desses recursos.

Sala da Comissão, em 05 de abril de 2022.

Deputado HILDO ROCHA
MDB/MA



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hildo Rocha

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD223672111100>

Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 734 | CEP 70160-900 - Brasília/DF

Tels (61) 3215-5734/3734 | dep.hildorocha@camara.leg.br



COMISSÃO ESPECIAL DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022

Ementa: 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.

EMENDA Nº _____

Inclua-se onde couber:

Art. O recebimento de recursos advindos do programa Renovar por parte do financiador ou parceiro público ou privado, agente financeiro operador e agente financeiro operador, definidos e com atribuições previstas no art. 2º desta Medida Provisória, fica condicionado à proibição de demissão sem justa causa, à manutenção do número de empregados registrados na data de entrada em vigor do programa, a não redução salarial dos empregados e à inexistência de remunerações em atraso, inclusive dos benefícios contratuais previstos, durante todo o período de vigência de participação no programa acrescido de doze meses.

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo da Emenda é garantir contraprestações sociais, econômicas e ambientais para acesso ao programa Renovar, e com isso proteger os direitos trabalhistas de manutenção do emprego, salário e conquistas sociais.

A concessão de qualquer fomento estatal deve trazer condicionantes, afinal a MP possibilita que a União possa instituir mecanismos para a realização de aporte de recursos, visando à renovação de caminhões, micro-ônibus etc. no âmbito do Renovar, daí a importância de que esses veículos observem a legislação social.

A Proposição concede subvenção econômica que, em última análise, será destinada ao setor privado das fábricas e/ou montagem dos veículos de transporte de cargas, pessoas e infraestrutura, por meio da intervenção estatal na colocação de aportes de recursos públicos. Por isso, é necessário que haja a contraprestação social e econômica sob a forma de concessão de estabilidade de emprego, não redução salarial e efetiva adequada prestação do serviço para ter o direito de usufruir de tal benefício.

Pedimos apoio dos Pares.

Sala das Comissões, em

DEPUTADA LUIZA ERUNDINA

PSOL/SP



COMISSÃO ESPECIAL DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112.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.

EMENDA Nº _____

Inclua-se onde couber:

Art. xxx - O recebimento de recursos advindos do programa Renovar por parte do financiador ou parceiro público ou privado, agente financeiro operador e agente financeiro operador, definidos e com atribuições previstas no art. 2º desta Medida Provisória, fica condicionado à proibição de demissão sem justa causa, à manutenção do número de empregados registrados na data de entrada em vigor do programa, a não redução salarial dos empregados e à inexistência de remunerações em atraso, inclusive dos benefícios contratuais previstos, durante todo o período de vigência de participação no programa acrescido de doze meses.

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo da Emenda é garantir criar contraprestações sociais, econômicas e ambientais para acesso ao programa Renovar, para isso protegendo os direitos trabalhistas de manutenção do emprego, salário e conquistas sociais.

A concessão de qualquer fomento estatal deve trazer condicionantes, afinal a MP possibilita que a União possa instituir mecanismos para a realização de aporte de recursos, visando a renovação de caminhões, micro ônibus etc. veículos no âmbito do Renovar, daí a importância de que esses veículos observem a legislação social.

Ou seja, a Proposição concede subvenção econômica que, em última análise, será



CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADA FERNANDA MELCHIONNA
PSOL/RS

destinada ao setor privado das fábricas e/ou montagem dos veículos de transporte de cargas, pessoas e infraestrutura, por meio da intervenção estatal na colocação de aportes de recursos públicos, daí a contraprestação social e econômica sob a forma de concessão de estabilidade de emprego, não redução salarial e efetiva adequada prestação do serviço para ter o direito de usufruir de tal benefício.

Sala das Comissões, em 05 de abril de 2022

FERNANDA MELCHIONNA
PSOL-RS



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fernanda Melchionna
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD221259497800>



**COMISSÃO MISTA PARA ANÁLISE DA MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022.**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 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.

EMENDA ADITIVA Nº _____

Acrescente-se ao art. 13, na Medida Provisória nº 1.112, de 31 de março de 2022, a seguinte redação:

Art. 13. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte artigo 325-A, e o art.326 acrescido dos seguintes parágrafos:

Art. 325-A. Fica instituído o “Maio Amarelo”, a ser celebrado anualmente durante o mês de maio, em todo território Nacional.

Parágrafo único. Durante o mês de maio o poder público promoverá a divulgação e realização de ações preventivas à conscientização para redução de sinistros de trânsito.

Art. 326. (...)



§1º Fica instituído o Dia Nacional dos Agentes da Autoridade de Trânsito, a ser celebrado anualmente no dia 23 de setembro, em todo o território nacional.

§2º A SENATRAN, responsável pelas políticas e pela administração nacional de trânsito promoverá a divulgação da Semana Nacional de Trânsito e do Dia Nacional dos Agentes da Autoridade de Trânsito nos meios de comunicação e instituirá, por meio do CONTRAN, programas e atividades com vistas na comemoração da data.

Art. XX Fica revogada a Lei 12.821, de 05 de junho de 2013.

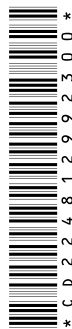
JUSTIFICATIVA

A presente emenda busca incluir no CTB – Código de Trânsito Brasileiro, Lei 9.503, o Movimento Maio Amarelo e o Dia Nacional do Agente da Autoridade de Trânsito bem como a promoção destas datas e da Semana Nacional de Trânsito.

O Maio Amarelo é um movimento internacional de conscientização para redução de acidentes de trânsito, já abraçado pelo Brasil em vários níveis mas ainda não instituído oficialmente por Lei. Tem por objetivo colocar em pauta, para a sociedade, o tema trânsito. Estimular a participação da população, empresas, governos e entidades.

A escolha do mês de maio foi pelo fato de que em 11 de maio de 2011, a ONU decretou a Década de Ação para Segurança no Trânsito. Com isso, o mês de maio se tornou referência mundial para balanço das ações que o mundo inteiro realiza. Definiu-se “amarelo” porque o amarelo simboliza atenção e também a sinalização e advertência no trânsito.

Em pesquisa verifica-se que apenas o Estado do Paraná instituiu legalmente o Maio Amarelo, por meio da Lei 18.624 de 20 de novembro de 2015.



Em 2005 fui proponente do PL 6.046 que foi convertido na Lei 12.821, de 05 de junho de 2013, qual "Institui o Dia Nacional dos Agentes da Autoridade de Trânsito", data comemorativa a quem exerce a fiscalização de trânsito.

Nesta Emenda proponho que a lei vigente seja trazida para dentro do CTB junto com a designação de promover a Semana Nacional de Trânsito e o Dia Nacional do Agente da Autoridade de Trânsito.

Assim, pedimos aos nobres colegas parlamentares que votem pela aprovação desta emenda, para unificar a legislação de datas comemorativas além de buscar maior promoção destes eventos por meio da SENATRAN.

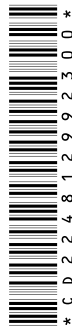
Sala das Comissões, 05 de abril de 2022.

GONZAGA PATRIOTA

Deputado Federal – PSB/PE



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gonzaga Patriota
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD224812992300>



**COMISSÃO MISTA PARA ANÁLISE DA MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022.**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 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.

EMENDA ADITIVA Nº _____

Acrescente-se ao art. 13 da Medida Provisória nº 1112, de 31 de março de 2022, a seguinte redação:

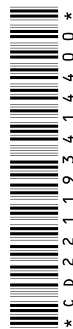
Art. 13. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 280.

§ 5º O agente da autoridade de trânsito deverá ter curso de formação e participar de capacitação periódica, nos termos de regulamentação estabelecida pelo Contran; curso e atualização que poderão ser licitados/contratados ou executados pela instituição pública de trânsito a que o agente estiver vinculado."
(NR)

JUSTIFICAÇÃO

A necessidade de formação e capacitação dos agentes da autoridade de trânsito existe desde 2017 e está regulamentada pela portaria 94/2017-DENATRAN. É



imperioso que essa formação e a atualização sejam obrigatórias a fim de melhorar a qualidade dos serviços prestado pelos agentes públicos que exercem a fiscalização de trânsito, ou seja, os agentes das autoridades de trânsito.

Esta inclusão na Lei Federal – CTB, trará maior organicidade às instituições públicas de trânsito pela obrigatoriedade de seguir os procedimentos legislativos corretos, ao tempo em que é fundamental para que a fiscalização e a operação do trânsito sejam eficientes. O agente de fiscalização precisa conhecer a legislação e estar atualizado quanto a esta, pois mal informado poderá criar embaraços à administração e à imagem da instituição qual é vinculado. Novas normas de trânsito são editadas quase que semanalmente e, por isso, a atualização se faz imprescindível e obrigatória.

O correto treinamento e atualização também evitará contendas judiciais trazendo melhor aproveitamento do judiciário em todos os estados.

Ante o exposto solicito aos nobres pares pela aprovação da presente Emenda a fim de trazer mais segurança para o trânsito e melhorar os serviços prestados pelas instituições públicas de trânsito Estaduais e Municipais.

Sala das Comissões, em 05 de abril de 2022.

GONZAGA PATRIOTA

Deputado Federal- PSB/PE



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

EMENDA Nº

Acrescente-se à Medida Provisória nº 1.089, de 2021, onde couber, a seguinte alteração sobre a definição prevista no anexo I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

“AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - agente de trânsito e policial rodoviário federal que atuam na fiscalização, no controle, na operação de trânsito, no policiamento e patrulhamento, competentes para a lavratura do auto de infração e para os procedimentos dele decorrentes, incluídos o policial militar ou os agentes referidos no art. 25-A deste Código, e ainda, excepcionalmente o guarda municipal enquanto não for instituído o cargo de agente de trânsito em carreira nos termos § 10 do art. 144 da Constituição Federal, e quando designados pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via, mediante convênio, na forma prevista neste Código”.

JUSTIFICAÇÃO

Em respeito à vontade do Congresso Nacional quando promulgou a Emenda Constitucional 82, de 2014, que estabeleceu a Segurança Viária como atividade fim dos Agentes de Trânsito em carreira, no entanto, nos municípios que ainda não instituiu o cargo específico do Agente de



Trânsito e há guardas municipais que acumula funções de proteção patrimonial e trânsito seja permitido até que se adeque a Constituição federal.

O §8º do art.144 da Constituição Federal define a carreira dos guardas municipais que se diferenciam dos Agentes de Trânsito em carreira que são previstos pelo §10 do artigo 144 da Constituição Federal. Dessa forma, as carreiras de guarda municipal e de Agentes de Trânsito devem coexistir para atuarem respectivamente em suas atribuições constitucionais.

Pelos motivos expostos, rogamos o apoio dos nobres Pares para a aprovação desta Emenda.

Sala da Comissão, em de de 2022.

Deputado LUIS MIRANDA
REPUBLICANOS-SP



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luis Miranda
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD227817171200>





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado Federal Jones Moura – PSD/RJ

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 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.

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se ao art. 13 da MPV nº 1.112/2022, a seguinte redação:

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

“Art. 7º (...)

VIII - as Guardas Municipais;

.....

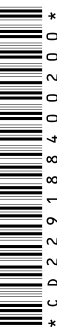
Art. 24-A. Compete às Guardas Municipais:

I - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados;

.....

Art. 280. (...)

§ 4º O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, guarda municipal ou policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência.” (NR)



JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda tem por finalidade aperfeiçoar o texto da Medida Provisória, a fim de ajustar o texto do Código de Trânsito Brasileiro à decisão do **SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL**, que no âmbito do julgamento do Recurso Extraordinário nº 658.570-MG, fixou, em sede de **REPERCUSSÃO GERAL**, a seguinte tese: **“é constitucional a atribuição às guardas municipais do exercício de poder de polícia de trânsito, inclusive para imposição de sanções administrativas legalmente previstas”**.

Ademais, importante lembrar que, além de restar pacificado juridicamente o emprego do guarda municipal junto à fiscalização de trânsito, a atuação desses servidores no Sistema Viário é uma realidade sem volta em nosso país, visto que estão presentes em milhares de municípios.

Estima-se que, atualmente, no Brasil existem **130.000 guardas municipais**, deste modo, a **atuação ostensiva** desses agentes, junto à fiscalização de trânsito contribui, sobremaneira, para **materializar o objetivo instituído pelo §10 do artigo 144** da Constituição Federal, qual seja, **a segurança viária**, bem como definiu o STF, visto que a Lei Federal nº 13.022/2014 (Estatuto Geral das Guardas Municipais), prevê em seu inciso VI, art. 5º, como competência específica das guardas municipais **“exercer as competências de trânsito que lhes forem conferidas, nas vias e logradouros municipais, nos termos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), ou de forma concorrente, mediante convênio celebrado com órgão de trânsito estadual ou municipal”**.

Portanto, nossa propositura, apenas aprimora a legislação de trânsito, em consonância com a Lei Federal nº 13.022/2014 e a declaração da nossa Corte Suprema, uma vez que como demonstramos, resultam em benefícios à coletividade ampliando a preservação da ordem pública e a incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas, conforme preconiza a Carta Magna.

Ante o exposto, em se tratando de mero aperfeiçoamento legislativo, quanto a uma situação pacificada legal, social, institucional e judicialmente, sobretudo



pelo STF, é que se faz necessária a presente Emenda.

Sala das Comissões, em 04 de abril de 2022.

Deputado Federal **JONES MOURA**
PSD - RJ



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jones Moura
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229188400200>





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Lídice da Mata - PSB/BA

MPV 1112
00075

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 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.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

O *Parágrafo único* do art. 9º da Medida Provisória em epígrafe, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 9º

“Parágrafo único. A composição, a organização, as competências e o funcionamento do Conselho do Renovar serão estabelecidas por representantes, do setor público e sociedade civil organizada, eleitos de forma paritária para um mandato de 2 (dois) anos não renováveis, por entidades relacionadas ao setor das frotas rodoviária, metroferroviária e hidroviária no País, voltado para agregar iniciativas e ações voltadas à retirada progressiva dos entes de transportes de passageiros e/ou carga em fim de vida útil, a renovação de frota ou à economia circular no sistema de mobilidade, infraestrutura e logística do País. de âmbito nacional e regional criadas, há, no mínimo, um ano a partir da publicação do presente Estatuto Legal”.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lídice da Mata
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD221749205300>





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Lídice da Mata - PSB/BA

JUSTIFICAÇÃO

A razão da apresentação da Emenda em tela se justifica em função da necessidade de se dar maior transparência e caráter democrático na composição do Conselho do RENOVAR, órgão máximo na definição de políticas públicas para o programa em exame.

Pelo exposto, conto com o apoio dos nobres pares para aprovação da iniciativa em comento.

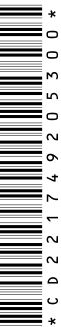
Sala das Comissões, em 05 de abril de 2022.

Lídice da Mata

Deputada Federal (PSB-BA)



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lídice da Mata
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD221749205300>





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.

EMENDA ADITIVA

Acrescenta-se o art. 16 à MP 1112/2022, para incluir o inciso IV ao art. 43 da Lei 10.233/2001:

Art. 16. A Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 43. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será outorgada segundo as diretrizes estabelecidas nos arts. 13 e 14 e apresenta as seguintes características:

.....
IV - para atendimento aos princípios da universalidade do serviço regular, que não deverá sofrer limitação de agentes salvo mediante prova da excepcionalidade do mercado, nos termos do art. 47-B, de ônus do outorgado, e da livre iniciativa do serviço não regular, a ser prestado nos termos do contrato, sem a obrigação de retorno, quando não contratado.

.....” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda propõe a alteração da Lei 10.233, de 05 de julho de 2001, para a inclusão do inciso IV do art. 43, que trata das diretrizes aos outorgados sob regime de autorização. A proposta visa dar efetividade ao referido regime de autorizações, inclusive com o objetivo de aclarar os termos do art. 47-B, que trata das excepcionalidades capazes de limitar a quantidade de agentes por mercado, cujo ônus da prova deve caber ao outorgado.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Cezinha de Madureira – PSD/SP

O regime de autorizações para o sistema rodoviário de passageiros foi estabelecido com o objetivo de melhor atender ao princípio da universalidade, ou seja, de ofertar o serviço ao maior número de pessoas, o que se tornava inviável adotando-se os regimes contratuais da concessão e permissão, pela dificuldade de licitar as linhas do serviço regular.

Ainda, a proposta visa salvaguardar o direito das empresas que operam o serviço de transporte não regular, de prestarem suas atividades em consonância com o contrato estabelecido entre as partes, ficando a obrigação de retorno, hoje prevista como mandatória por força da regulação infralegal do setor, sujeita às disposições contratuais. A medida visa eliminar a barreira de mercado apontada como anticoncorrencial pelo Ministério da Economia, no âmbito do SEAE/FIARC, e ilegal, nos termos da Lei da Liberdade Econômica.

Sala das Sessões, de de 2022.

CEZINHA DE MADUREIRA
DEPUTADO FEDERAL





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.

EMENDA ADITIVA

Acrescenta-se o art. 16 à MP 1112/2022, para acrescentar o art. 47-D, à Lei 10.233/2001:

Art.16. A Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....
“Art. 47-D. Haverá liberdade na prestação do transporte não regular de passageiros para a redução do custo do frete e aumento da produtividade da frota instalada, devendo a ANTT se abster de exigir a obrigação de retorno, quando não contratado.

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

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda propõe a alteração da Lei 10.233, de 05 de julho de 2001, para a inclusão da garantia da liberdade de prestação dos serviços de transporte não regular de passageiros, na forma do contrato estabelecido entre as partes, com o objetivo de reduzir os custos do frete do serviço sob demanda, e de otimizar a frota instalada do mercado rodoviário de passageiros.

Sala das Sessões, de de 2022.

CEZINHA DE MADUREIRA
DEPUTADO FEDERAL



* C D 2 2 1 7 3 3 9 3 8 1 2 0 0 *



**MPV 1112
00078**

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal HUGO LEAL –

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, 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.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se ao art. 13 da Medida Provisória nº 1112, de 2022, a seguinte redação:

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

"Art. 280.

.....

§ 5º O agente da autoridade de trânsito deverá participar de capacitação periódica, nos termos de regulamentação estabelecida pelo Contran ou pelo órgão ou entidade de trânsito a que estiver vinculado." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A capacitação dos agentes da autoridade de trânsito é fundamental para que a fiscalização e a operação do trânsito ocorram em consonância com as novas normas legais que são emanadas pelo Legislativo e pelo Executivo, respeitando assim o direito do cidadão que utiliza a via ao



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD226491802600>





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

devido processo legal, ampla defesa e contraditório. Um agente que desconheça a legislação atual pode criar embaraços difíceis de serem reparados pelos motoristas e proprietários de veículos, em especial quando abrange o transporte de cargas e de passageiros.

Ante o exposto, considerando que o objetivo da presente Medida Provisória também tem o condão de trazer mais segurança ao transporte de cargas e passageiros, rogamos o apoio dos eminentes Pares para que a presente proposta seja aprovada e que possamos conferir maior segurança para o trânsito nas vias brasileiras.

Sala das Comissões, em 04 de abril de 2022.

HUGO LEAL

Deputado Federal/PSD-RJ



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD226491802600>



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112/2022

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.

EMENDA Nº

Acrescenta-se ao art. 13 da MPV 1.112/2022, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a seguinte redação:

“Art. 54.
.....
.....

Parágrafo único. Os equipamentos de proteção obrigatórios, dispostos nos incisos I e III do art. 54, serão isentos de Imposto sobre a Importação e Imposto sobre Produtos Industrializados”.

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo desta Emenda é baratear o preço dos Equipamentos de Proteção Individual (EPI) considerados obrigatórios para os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores por meio da isenção tributária do Imposto Sobre Produtos Industrializados e do Imposto sobre a Importação.

Desta forma beneficia-se milhões de condutores de motocicletas que, utilizando-se de equipamentos de melhor qualidade e por preço mais acessível, poderão, com sorte, sofrer menos danos em caso de acidentes.

Segundo pesquisa realizada pela Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, entre março de 2020 e julho de 2021, o SUS registrou 380 mil internações em decorrência de acidentes de trânsito, sendo 54% motociclistas.

Estudos constataam a redução na probabilidade de lesão intracerebral de 66% para motociclistas e ciclistas com uso do capacete (...) o uso do



capacete diminui a gravidade da lesão, no caso de sinistro, em cerca de 72% e a probabilidade de morte em aproximadamente 45%¹

A excessiva tributação incidente sobre capacetes e vestuário protetivo para motociclistas torna os melhores produtos inacessíveis ao simples trabalhador que, sobre sua motocicleta, precisa sustentar a sua família.

Isentar esses equipamentos de proteção pode gerar a consequência benéfica de reduzir a pressão sobre o Sistema de Saúde. Por isso, rogamos aos pares que aprovelem esta emenda!

Sala das Sessões, em 05 de abril de 2022.

Deputado Igor Timo
Podemos/MG

¹ <https://abramet.com.br/noticias/em-plena-pandemia-sus-bate-recorde-de-atendimento-a-vitimas-do-transito-e-motociclistas-sao-maioria/>

