



CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória nº 1117, de 2022**, que *"Altera a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, que institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas."*

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Deputado Federal Alexis Fonteyne (NOVO/SP)	001
Deputado Federal Luizão Goulart (REPUBLICANOS/PR)	002
Deputado Federal Reginaldo Lopes (PT/MG)	003; 004; 005
Deputado Federal Renildo Calheiros (PCdoB/PE)	006
Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	007; 008; 015; 023; 024
Deputado Federal Juninho do Pneu (UNIÃO/RJ)	009
Deputado Federal Márcio Labre (PL/RJ)	010
Deputado Federal Sóstenes Cavalcante (PL/RJ)	011
Senador Alessandro Vieira (PSDB/SE)	012
Senador Mecias de Jesus (REPUBLICANOS/RR)	013
Senadora Soraya Thronicke (UNIÃO/MS)	014
Senador Jorge Kajuru (PODEMOS/GO)	016
Deputada Federal Luiza Erundina (PSOL/SP)	017
Deputado Federal Franco Cartafina (PP/MG)	018; 020
Deputado Federal Nereu Crispim (PSD/RS)	019
Deputado Federal Capitão Alberto Neto (REPUBLICANOS/AM)	021; 025
Senador Nelsinho Trad (PSD/MS)	022

TOTAL DE EMENDAS: 25



[Página da matéria](#)

MEDIDA PROVISÓRIA n.º 1.117, de 16 de maio de 2022

Altera a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018,
que institui a Política Nacional de Pisos
Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

EMENDA n.º

Acresça-se o § 4º ao artigo 5º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pelo
art. 1º da Medida Provisória nº 1.117, de 2022, com a seguinte redação:

“Art. 5º.....
.....
§ 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o caput deste
artigo têm natureza referencial, cujo objetivo é servir de orientação nos
contratos de transporte rodoviário de cargas.
.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O mercado brasileiro, em especial, o setor do agronegócio, tem na figura do
transporte e escoamento de cargas instrumento que viabiliza e garante sua pujança e
destaque comercial além divisas e fronteiras.

Como é de conhecimento, a edição da Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018,
gerou mais inconvenientes que benefícios, pois a inflação foi impulsionada diante
dessa medida que não respeitou as regras de mercado.



Aliás, encontram-se paralisadas no Supremo Tribunal Federal desde o ano de 2018 as ações diretas de inconstitucionalidade ajuizadas pela Associação do Transporte Rodoviário do Brasil (ATR Brasil), que representa empresas transportadoras; pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) e pela Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), contra a tabela de frete mínimo para transporte rodoviário de cargas.

Importante de se asseverar que também e desde aquele ano de 2018 estudos científicos econômicos, como o realizado e divulgado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, na Carta de Conjuntura nº 40, do 3º Trimestre de 2018, ressaltavam o aumento da inflação como consequência direta do tabelamento do preço do transporte rodoviário de cargas.

Indo além, temos posicionamento do Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE, nos autos de uma das mencionadas ações de inconstitucionalidade (Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 5.956/DF), vazado no sentido de que a natureza vinculativa do preço do frete estabelecido pela Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2019, é prejudicial à concorrência e ao consumidor.

Portanto, verifica-se a prejudicialidade da medida instaurada pela Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, que ser perpetua com a redação original da MP nº 1.117, de 2022, cabendo ao Congresso Nacional promover a correção de rumo legislativa que se reclama, inicialmente diante da pressão de importante setor da sociedade brasileira.

Destaca-se, a natureza vinculativa do preço do quilômetro rodado do transporte rodoviário de cargas cria verdadeiro tabelamento de preços, o que não se coaduna com a opção constitucional pelo capitalismo de mercado como sistema econômico brasileiro (artigos 1º, IV, e 170, II e IV, da Constituição da República). Assim, a própria Constituição não abarca a previsão da Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, mantida que é esse vício pela MP nº 1.117, de 2022.



A bem da ênfase, é necessário destacar que a presente emenda não se configura como “contrabando legislativo”, pois respeita a finalidade da Medida Provisória nº 1.117, de 2022, qual seja, privilegiar o livre mercado e liberdade econômica.

Ora, é inegável que a liberdade econômica perpassa, necessariamente, a liberdade contratual, com as partes tendo liberdade para definir todas as obrigações e os deveres presentes no pacto firmado. Dentre essas obrigações e deveres está o valor do serviço a ser prestado, que é definido com base nas leis de mercado, em essência, oferta e demanda.

No caso, o tabelamento do preço do transporte rodoviário de cargas retira a liberdade do embarcador e do transportador em negociarem os termos do acordo a ser firmado pela prestação do serviço, pois estabelece, artificialmente, o quantum a ser pago pelo serviço que está inserido no âmbito de uma atividade econômica livre e que deveria se pautar no capitalismo de mercado, sistema econômico definido pela Constituição.

Diante dos argumentos e fundamentação acima exposta é que requiro de meus pares apoio à Emenda Aditiva apresentada.

Deputado Alexis Fonteyne
NOVO-SP



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.117, DE 16 DE MAIO DE 2022

Altera a Lei nº13.703, de 8 de agosto de 2018, que institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescenta o §7º ao art.5º da Lei nº13.703/18, dentro do art.1º da MP 1.117/2022:

“Art.5º.....
.....

§7º O Governo irá subsidiar em 20% (vinte por cento) a compra de combustíveis por cooperativas de caminhoneiros autônomos, que participem do Projeto Roda Bem Caminhoneiro, para abastecer os veículos de seus cooperados.”(NR)

Justificativa

A respectiva Emenda tem por objetivo facilitar o acesso das Cooperativas de Caminhoneiros Autônomos na compra de combustíveis, com valores subsidiados pelo Governo em 20% (vinte por cento).

Sabemos que grande parte da produção nacional escoada pelas malhas rodoviárias do País. O próprio Governo Federal tem o excelente projeto chamado “Roda Bem Caminhoneiro”, que incentiva a organização dos caminhoneiros autônomos em cooperativas, visando o fortalecimento desse importante setor da Nação.



Defendemos que subsidiar em 20%(vinte por cento) os combustíveis para essas cooperativas é de extrema importância diante dos desafios encontrados por esses profissionais das estradas.

Diante do exposto, esperamos contar com o apoio dos nobres Pares, para ver aprovada a presente Emenda.

Sala das Sessões, em de de 2022.

Deputado LUIZÃO GOULART
Vice-Líder Solidariedade-PR



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.117, de 16 de Maio de 2022

Altera a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, que institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

EMENDA Nº ____

Insira-se onde couber na Medida Provisória nº 1.117, de 16 de maio de 2022, a seguinte modificação na redação do caput do artigo 7º e inclua-se parágrafo ao artigo 7º, ambos da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, nos seguintes termos:

“Art. xx.

Art. 7º Toda operação de transporte rodoviário de cargas deverá ser realizada por meio de Documento Eletrônico de Transporte DT-e, previamente emitido, que conterá as informações dos responsáveis solidários previstos no § 2º do artigo 5º-A da Lei nº 11.442/2007, assim como da carga, da origem e do destino, além da indicação expressa do valor do frete devido ao contratado e ao subcontratado, com destaque do piso mínimo de frete aplicável.

Parágrafo único. Valores menores que os estabelecidos pela Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, e referendados por Resolução da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, impedirão a emissão do Documento Eletrônico de Transporte- DT-e.”

JUSTIFICAÇÃO

O texto por si só, já traz a clara intenção de que a lei 13.703 de 2018 no seu conjunto seja cumprida, no entanto, este dispositivo determina que nenhum contrato de frete no território nacional possa operar sem o cumprimento estrito da lei vigente. A presente demanda, que mesmo em lei, não está sendo cumprida por boa parte dos embarcadores e das Transportadoras de Cargas, pela continentalidade territorial do País e pelas dificuldades notáveis de realizar operações diárias de Fiscalização. Como nosso momento econômico se apresenta bastante difícil e sem reação num médio prazo, a oferta de caminhões é superior a demanda de cargas, então se faz necessário a aplicação da lei 13.703 de 2018 com este dispositivo, para que garanta, ao transportador e principalmente ao caminhoneiro autônomo realizar o serviço ao menos pelo seu custo, pois conforme estudo realizado pela ESALQ – USP, e publicado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, os preços que são apresentados para todos os tipos de cargas e veículos, refletem tão somente o custo, que cada transportador tem, para



realizar o seu trabalho de recolhimento do ‘Ponto A’ e de entrega da mercadoria no ‘Ponto B’, não incidindo sobre ele qualquer margem de lucro.

Por essa razão, pedimos o apoio dos nobres pares para a aprovação da emenda.

Sala da Comissão, 18 de maio de 2022.

Deputado **REGINALDO LOPES**
PT/MG



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reginaldo Lopes
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD225200831300>



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.117, de 16 de Maio de 2022

Altera a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, que institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

EMENDA Nº ____

Modifica-se a redação do § 3º e inclua-se o § 4º, ambos do artigo 5º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, alterado pelo artigo 1º da Medida Provisória nº 1.117, de 2022, com a seguinte redação:

Art. 1º

“Art. 5º

.....

§ 3º. Sempre que ocorrer oscilação no preço do óleo diesel no mercado nacional superior a 5% (cinco por cento) em relação ao preço considerado na planilha de cálculos de que trata o caput deste artigo, para mais ou para menos, nova norma com pisos mínimos deverá ser publicada pela ANTT, considerando a variação no preço do combustível.

§ 4º. A oscilação de que trata o §3º se refere ao valor da média nacional de preços, publicada pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, do diesel S10 comercializado pelas refinarias. ”

JUSTIFICAÇÃO

A alteração na forma do índice, focando na variação dos preços do diesel S10 comercializado pelas refinarias ao invés dos registrados nos postos de combustível, que são afetados por mudanças nas margens de lucro, busca transmitir de forma mais direta as mudanças nos preços para o piso do frete.

Por essa razão, pedimos o apoio dos nobres pares para a aprovação da emenda.

Sala da Comissão, 18 de Maio de 2022.

Deputado **REGINALDO LOPES**
PT/MG



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.117, de 16 de Maio de 2022

Altera a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, que institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

EMENDA Nº _____

Insira-se onde couber na Medida Provisória nº 1.117, de 16 de maio de 2022, a seguinte modificação na redação do caput do artigo 7º e inclua-se os §§ 1º e 2º ao artigo 7º, ambos da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, nos seguintes termos:

“Art.

XX.

Art. 7º Toda operação de transporte rodoviário de cargas deverá ser acompanhada de documento referente ao contrato de frete, com informações do contratante, do contratado e do subcontratado, quando houver, e também da carga origem e destino, forma de pagamento do frete e indicação expressa do valor do frete pago ao contratado e ao subcontratado do piso mínimo de frete aplicável.

§ 1º. O documento de que trata o caput deste artigo, com o devido registro realizado perante a ANTT, na forma de regulamento, será de porte obrigatório pelo motorista do veículo durante o transporte.

§ 2º. A não observância do piso mínimo de frete, destacado no referido documento de frete do caput deste artigo, obrigará a ANTT ao cancelamento de toda a operação de transporte e multa administrativa de duas vezes o valor do piso mínimo aplicável ao embarcador e a empresa de transporte ou cooperativa responsável pela operação de transporte. ”

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se aqui tão somente de dar eficácia a lei, uma vez que tanto as empresas de transporte, como os embarcadores, não praticam a norma pelo simples fato de que as possibilidades de fiscalização são ineficientes e, portanto, a lei não vem sendo aplicada. Com a possibilidade tecnológica de não emissão dos documentos de transporte, por estarem abaixo do piso mínimo de frete e consequentemente a multa administrativa imposta a quem tentar burlar o sistema, a medida irá proteger a quem a lei busca dar uma possibilidade de sobrevivência, ou seja, o caminhoneiro autônomo.

Por essa razão, pedimos o apoio dos nobres pares para a aprovação da emenda.

Sala da Comissão, 18 de maio de 2022.

Deputado **REGINALDO LOPES**
PT/MG



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.117, DE 16 DE MAIO DE 2022

Altera a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, que institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas

EMENDA ADITIVA Nº _____

Inclua se no Art. 1º da Medida Provisória nº 1.117, de 2022, as seguintes alterações ao Art. 7º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018:

"Art. 5º

.....

"Art. 7º Toda operação de transporte rodoviário de cargas deverá ser realizada por meio de Documento Eletrônico de Transporte DT-e, previamente emitido, que conterá as informações dos responsáveis solidários previstos no § 2º do artigo 5º-A da Lei nº 11.442/2007, assim como da carga, da origem e do destino, além da indicação expressa do valor do frete devido ao contratado e ao subcontratado, com destaque do piso mínimo de frete aplicável.

.....

§ 2º Valores menores que os estabelecidos pela Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, e referendados por Resolução da Agência Nacional de Transporte Terrestres – ANTT, impedirão a emissão do Documento Eletrônico de Transporte- DT-e."
(NR)

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão das alterações à Lei 13.703/2018 dá um caráter eficiente para a plena execução das planilhas de preço do frete dos caminhoneiros em relação ao aumento do óleo diesel.



As alterações no Art. 7º determina que nenhum contrato de frete no território nacional possa operar sem o cumprimento estrito da lei vigente, que não está sendo cumprida por boa parte dos embarcadores e das transportadoras de cargas. Isso porque, o Brasil é um país continental e se torna muito difícil realizar operações diárias de Fiscalização.

A oferta de caminhões é superior a demanda de cargas, portanto é fundamental a aplicação da Lei 13.703/2018 com essas mudanças, para que garanta, ao transportador e principalmente ao Caminhoneiro Autônomo realizar o serviço ao menos pelo seu custo.

Estudo realizado pela ESALQ – USP, e publicado pela ANTT, demonstra que os preços apresentados para todos os tipos de cargas e veículos refletem somente o custo que cada transportador tem, para realizar o seu trabalho de recolhimento do ponto A e de entrega da mercadoria no ponto B, não incidindo sobre o frete qualquer margem de lucro;

Diante do exposto, solicitamos a aprovação desta importante emenda.

Sala da Comissão, em de de 2022.

Deputado **RENILDO CALHEIROS**

PCdoB-PE



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.117, DE 2022

Altera a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, que institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

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/CD224178513600>



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.117 DE 16 DE MAIO DE 2022.

Altera a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, que institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

EMENDA ADITIVA

Acrescentar supressão à redação do § 1º do art. 4º e complemento à redação do Art. 4º, Art. 18 e Art. 19 da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

Art. 4º.

...

§ 1º. O DT-e contemplará dados e informações cadastrais, contratuais, logísticas, registrai, sanitárias, de segurança, ambientais, comerciais e de pagamento, inclusive dos seguros contratados, e informações decorrentes de outras obrigações administrativas relacionadas às operações de transporte de que trata esta Medida Provisória, na forma prevista em regulamento.

...

§ 7º. No caso de operação de transporte realizada por transportador autônomo de cargas, o DT-e deverá indicar o valor do piso mínimo de frete aplicável e o valor do vale-pedágio obrigatório.



Complementar a redação do parágrafo único ao Art. 2º, e do parágrafo segundo do Art. 3º, da Lei nº 10.209/2001, na Medida Provisória nº 1.117/2022, nos seguintes termos:

Art. 2º

...

Parágrafo único. O valor do Vale-Pedágio obrigatório e os dados do modelo próprio, necessários à sua identificação, deverão ser destacados em campo específico no Documento Eletrônico de Transporte (DT-e) **relativo ao transporte contratado de Transportador Autônomo de Cargas – TAC, conforme definido na Lei Federal nº 11.442/2007.**

Art. 3º

...

§ 2º O Vale-Pedágio obrigatório deverá ser disponibilizado ao transportador contratado para o serviço de transporte pelo embarcador ou equiparado, no valor necessário à livre circulação entre a sua origem e o destino, **e, no caso de transporte contratado de Transportador Autônomo de Cargas – TAC, conforme definido na Lei Federal nº 11.442/2007**, a comprovação da antecipação a que se refere o caput deste artigo deverá ser consignada no DT-e.

Acrescentar a inclusão de parágrafo único ao Art. 6º-A da Lei nº 11.442/2007 na Medida Provisória nº 1.117/2022, nos seguintes termos:

Art. 6º-A.

...

Parágrafo único. **As informações relativas aos pagamentos de frete e antecipação de vale-pedágio somente deverão ser consignadas pelo pagador em campos próprios do respectivo DT-e no caso de transporte contratado de TAC.**



JUSTIFICAÇÃO

Considerando que a Medida Provisória nº 1.117/2022 altera o gatilho para que sejam revistos os valores definidos pela ANTT para o frete mínimo aplicável ao transporte rodoviário de cargas, abre-se a oportunidade de aperfeiçoamento em normativos que guardam pertinência temática com a matéria, como é o caso do Documento Eletrônico de Transporte – DT-e, instituído pela Medida Provisória nº 1.051/2021, mais tarde convertida na Lei nº 14.206/2021.

A Exposição de Motivos da Medida Provisória nº 1.051/2021, que originou a Lei nº 14.206/2021, estabeleceu, de forma precisa, os principais objetivos envolvidos na criação do Documento Eletrônico de Transporte – DT-e: “desburocratizar, simplificar, reduzir custos, harmonizar, modernizar e ampliar a qualidade e a segurança dos transportes no país”.

Com estes propósitos, o DT-e deve trazer apenas as informações relevantes para a contratação específica. Caso assim não seja, e os agentes econômicos se vejam obrigados a gerar DT-e com inúmeras informações, sem nenhuma pertinência diante das particularidades envolvidas no transporte, haverá incremento dos custos envolvidos e aumento da burocracia, resultados estes diametralmente opostos aos objetivos pretendidos. Assim, a fim de que a instituição do DT-e não perca de vista os seus propósitos, é preciso que sejam afastadas exigências despropositadas ou excessivas.

Na medida em que a figura do vale-pedágio obrigatório e do piso mínimo de frete aplicável foram criadas com o objetivo de proteger uma categoria específica que requer maior proteção – isto é, a dos transportadores autônomos de carga –, mostra-se incompatível com a finalidade do DT-e a imposição de obrigatoriedade de as Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas – ETCs incluírem tais informações no DT-e. Ou seja, tratam-se de informações pertinentes, única e exclusivamente, para os DT-e relativos às operações de transporte realizadas pelos transportadores autônomos de carga.



Por este motivo, a fim de que haja efetiva desburocratização e eliminação de exigências desnecessárias, recomenda-se a realização dos ajustes ora propostos, de forma que seja explicitado que as informações relativas ao vale-pedágio obrigatório e ao piso mínimo de frete aplicável apenas deverão ser inseridas em DT-e relativos às operações de transporte realizadas pelos transportadores autônomos de cargas, tendo em vista que a proteção legal deve ser direcionada a esta categoria.

Sala da Comissão, de maio de 2022.

Deputado JERÔNIMO GOERGEN





**MPV 1117
00009**

CÂMARA DOS DEPUTADOS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.117, DE 16 DE MAIO DE 2022

Altera a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, que institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

EMENDA Nº

Insira-se onde couber na Medida Provisória nº 1.117, de 16 de maio de 2022, a seguinte modificação na redação do § 19 do artigo 3º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, nos seguintes termos:

“Art. xxº.....

Art. 3º.....

§ 19. As pessoas jurídicas que contratem serviço de transporte de carga prestado por:” (NR)

JUSTIFICATIVA

Atualmente, por força do § 19, do artigo Art. 3º da lei 10.833, a subcontratação de caminhoneiros autônomos, pessoa física, efetuada exclusivamente por empresas transportadoras, é beneficiada por um crédito presumido de 75% sobre o percentual de PIS/Cofins de 9,25%.

Este benefício foi concedido desde 2004 para atender um pleito das empresas transportadoras, uma vez que sem o crédito, a subcontratação iria onerar substancialmente o frete efetuado por meio de subcontratação de caminhoneiros pessoa física.

Esta iniciativa foi importante, uma vez que, em razão da atual burocracia, a totalidade do frete contratado por grandes embarcadores é feita através de empresas de transportes. Estas empresas, por sua vez, subcontratam o caminhoneiro autônomo, onde





Câmara dos Deputados

2

este carrega uma série de créditos tributários no consumo de diversos produtos para a execução do serviço, tais como: combustíveis, lubrificantes, pneus etc.

Apesar de justificável a medida tomada à época, tal diferenciação acabou colocando uma assimetria ainda mais intransponível em relação à contratação direta. Se a barreira era burocrática, passou-se a ser também, tributária. Desta forma, a vantagem em favor das empresas transportadoras em relação aos caminhoneiros autônomos passou a ser de 9,25% sobre o valor do frete.

Uma vez que a atual iniciativa legislativa vislumbra reduzir drasticamente a burocracia na contratação de frete, resta ao legislativo trazer isonomia tributária na contratação de frete por meio de empresas transportadoras e caminhoneiros autônomos, para que os contratantes possam escolher a melhor alternativa.

Importante salientar, que esta iniciativa não traz nenhuma renúncia fiscal, uma vez que não haverá troca de contribuintes ou modalidade de contribuição, apenas a oportunidade de incluir outros agentes (embarcadores), fora da modalidade de contratação direta, para contratarem o frete diretamente dos caminhoneiros autônomos.

Diante do exposto, esperamos contar com o apoio dos nobres Pares, para ver aprovada a presente Emenda.

Sala das Comissões, de de .

Deputado **JUNINHO DO PNEU**
UNIÃO/RJ



COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA N.º 1.117, DE 2022

Altera a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, que institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

EMENDA Nº

Acrescenta-se ao art. 1º da Medida Provisória n. 1.117, de 16 de maio de 2022, o que se segue:

“Art. 1º A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:”

(...)

“Art 9-A. Para permitir a plenitude do uso da frota rodoviária instalada para o transporte de cargas e pessoas, caberá à ANTT garantir aos autorizatários do transporte interestadual e internacional não regular de passageiros o transporte de encomendas e as viagens por trecho, de ida ou de ida e volta, partindo do último destino, sem obrigação de retorno do grupo e do veículo à origem.

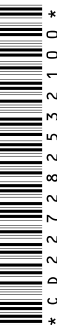
.....
.....(NR)”

JUSTIFICAÇÃO

Considerando a alta nos preços dos combustíveis, a presente Emenda propõe o melhor aproveitamento da frota rodoviária instalada para o uso do transporte de passageiros e coisas. Atualmente são 8.000 veículos utilizados para o transporte de passageiros por fretamento que não podem

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Márcio Labre

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD227282532100>



realizar o transporte de encomendas. Existe uma perda potencial de oportunidade para o barateamento dos custos do sistema logístico de transporte. Tais veículos devem ser mais bem aproveitados com a autorização para que o transportador não regular de passageiros opere com liberdade de itinerário contratado, ponto a ponto, sem obrigação de retorno, e possa utilizar o seu bagageiro, muitas vezes ocioso, para o transporte de mercadorias, encomendas e cargas.

Atualmente, só o operador de transporte rodoviário de passageiros autorizado a explorar itinerários regulares e contínuos (linhas com prefixo) conta com liberdade de trecho e paradas e o transporte de encomendas, sem justificativa regulatória para isso.

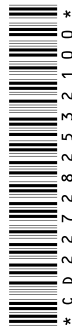
A presente emenda, portanto, alinha-se aos motivos expostos na publicação da referida Medida Provisória, qual seja, o aperfeiçoamento da política rodoviária para transporte de cargas e pessoas.

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/CD227282532100>



**Emenda nº _____ ,
(do Sr. Sóstenes Cavalcante)**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.117, DE 16 DE MAIO DE 2022

Acrescenta-se ao art. 1º da Medida Provisória MPV 1.117, de 16 de maio de 2022, o que se segue:

“Art. 1º A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

(...)

“Art 9-A. A contratação compartilhada do frete através do uso de plataformas de tecnologia para o transporte de pessoas e encomendas realizar-se-á por trecho, de ida ou de ida e volta conforme demanda, sem a obrigação de retorno.

.....(NR)”

JUSTIFICATIVA

A nova economia compartilhada é uma realidade presente no mercado rodoviário de passageiros e o uso de plataformas de tecnologia é uma prática comum e bastante popular nos últimos quatro anos. O resultado dessa prática é a democratização do acesso ao transporte, com a redução dos custos para os usuários, e o aquecimento do transporte terrestre de passageiros, que havia retraído entre os anos de 2014 a 2018, comparativamente ao setor aéreo, que cresceu consideravelmente.

A Medida Provisória vem no sentido de aperfeiçoar a política rodoviária para transporte de cargas e pessoas, para o enfrentamento da crise que decorre dos altos preços dos combustíveis.

O fretamento colaborativo tem trazido economia de até 80% no custo do transporte, comparativamente ao automóvel, aspecto crucial para as famílias de baixa renda. Estimamos que os valores do frete podem sofrer queda maior se o operador, quando contratado de forma compartilhada para a realização da viagem, tiver liberdade para a realização do itinerário e puder otimizar os serviços, ponto a ponto, para o transporte de pessoas e coisas, sem obrigação de retorno.



A emenda tem interesse social e se coloca como uma redutora do fardo regulatório atual, que cerceia a liberdade do transportador de atender a demanda, a despeito da regra do “circuito fechado”, prevista meramente no plano infralegal, e da proibição de otimizar espaço ocioso do veículo para o transporte de encomendas.

Considerando a alta nos preços dos combustíveis, a presente Emenda propõe o melhor aproveitamento da frota rodoviária instalada para o uso do transporte de passageiros e coisas. Atualmente são 8.000 veículos utilizados para o transporte de passageiros por fretamento que não podem realizar o transporte de encomendas. Existe uma perda potencial de oportunidade para o barateamento dos custos do sistema logístico de transporte. Tais veículos devem ser mais bem aproveitados com a autorização para que o transportador não regular de passageiros opere com liberdade de itinerário contratado, ponto a ponto, sem obrigação de retorno e possa utilizar o seu bagageiro, muitas vezes ocioso, para o transporte de mercadorias, encomendas e cargas.

Atualmente, só o operador de transporte rodoviário de passageiros autorizado a explorar itinerários regulares e contínuos (linhas com prefixo) contam com liberdade de trecho e paradas e o transporte de encomendas, sem que haja justificativa regulatória para esta restrição.

Deputado SÓSTENES CAVALCANTE
(PL/RJ)



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Sóstenes Cavalcante
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD224464741500>



Emenda nº _____ ,
(À MPV Nº 1117/2022)

Acrescente-se ao art. 1º da Medida Provisória n. 1.117, de 16 de maio de 2022, o que se segue:

“Art. 1º A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

(...)

“Art 9-A. Para permitir a plenitude do uso da frota rodoviária instalada para o transporte de cargas e pessoas, caberá à ANTT garantir aos autorizatários do transporte interestadual e internacional não regular de passageiros o transporte de encomendas e as viagens por trecho, de ida ou de ida e volta, partindo do último destino, sem obrigação de retorno do grupo e do veículo à origem.

.....(NR)”

JUSTIFICATIVA

Considerando a alta nos preços dos combustíveis, a presente Emenda propõe o melhor aproveitamento da frota rodoviária instalada para o uso do transporte de passageiros e coisas. Atualmente são 8.000 veículos utilizados para o transporte de passageiros por fretamento que não podem realizar o transporte de encomendas. Existe uma perda potencial de oportunidade para o barateamento dos custos do sistema logístico de transporte. Tais veículos devem ser mais bem aproveitados com a autorização para que o transportador não regular de passageiros opere com liberdade de itinerário contratado, ponto a ponto, sem obrigação de retorno, e possa utilizar o seu bagageiro, muitas vezes ocioso, para o transporte de mercadorias, encomendas e cargas.

Atualmente, só o operador de transporte rodoviário de passageiros autorizado a explorar itinerários regulares e contínuos (linhas com prefixo) contam com liberdade de trecho e paradas e o transporte de encomendas, sem justificativa regulatória para isso.

A presente emenda, portanto, alinha-se aos motivos expostos na publicação da referida Medida Provisória, qual seja, o aperfeiçoamento da política rodoviária para transporte de cargas e pessoas.

Sala das Sessões,

SENADOR ALESSANDRO VIEIRA



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MECIAS DE JESUS

EMENDA Nº , DE 2022.

(MP nº 1.117, de 2022)

O art. 5º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, constante do art. 1º da Medida Provisória nº 1.117, de 2022, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 5º

.....

‘§ 7º Para fins de que trata o caput, a ANTT regulamentará os casos que o transporte de veículos em equipamentos típicos do serviço de guincho possa ser caracterizado como Transporte Rodoviário de Cargas (TRC)’. ” (NR)

JUSTIFICATIVA

A MP em destaque versa acerca da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas. A finalidade da proposição é que ao ocorrer oscilação no preço do óleo diesel no mercado nacional superior a 5% (cinco por cento), para mais ou para menos, nova norma com pisos mínimos deve ser publicada pela ANTT, considerando a variação no preço do combustível. Atualmente, o percentual supramencionado é de 10% (dez por cento).



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador MECIAS DE JESUS

A Política Nacional de Pisos Mínimos é aplicável ao Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) e definido na Lei nº 11.442/2007, sendo executado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros e mediante remuneração, exercido por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência.

Ocorre que, existe a possibilidade do transporte de veículos em equipamentos típicos do serviço de guincho ser caracterizado, a depender do caso, como Transporte Rodoviário Remunerado de Cargas. Há insegurança jurídica em virtude da omissão legislativa e o tema almeja estabilidade regulatória. Ato contínuo, esta realidade vem causando prejuízos ao setor que sofre fortes impactos, inclusive com o aumento dos combustíveis e por não ter um adequado custo operacional.

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

Sala das Sessões, de maio de 2022.

Senador MECIAS DE JESUS



MPV 1117
00014

SENADO FEDERAL

Gabinete da Senadora Soraya Thronicke

EMENDA Nº _____ ,
(à MPV Nº 1.117/2022)

Acrescenta-se ao art. 1º da Medida Provisória MPV 1.117, de 16 de maio de 2022, o que se segue:

“Art. 1º A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

(...)

“Art 9-A. A contratação compartilhada do frete através do uso de plataformas de tecnologia para o transporte de pessoas e encomendas realizar-se-á por trecho, de ida ou de ida e volta conforme demanda, sem a obrigação de retorno.

.....(NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A nova economia compartilhada é uma realidade presente no mercado rodoviário de passageiros e o uso de plataformas de tecnologia é uma prática comum e bastante popular nos últimos quatro anos. O resultado dessa prática é a democratização do acesso ao transporte, com a redução dos custos para os



SENADO FEDERAL

Gabinete da Senadora Soraya Thronicke

usuários, e o aquecimento do transporte terrestre de passageiros, que havia retraído entre os anos de 2014 a 2018, comparativamente ao setor aéreo, que cresceu consideravelmente.

A Medida Provisória vem no sentido de aperfeiçoar a política rodoviária para transporte de cargas e pessoas, para o enfrentamento da crise que decorre dos altos preços dos combustíveis.

O fretamento colaborativo tem trazido economia de até 80% no custo do transporte, comparativamente ao automóvel, aspecto crucial para as famílias de baixa renda. Estimamos que os valores do frete podem sofrer queda maior se o operador, quando contratado de forma compartilhada para a realização da viagem, tiver liberdade para a realização do itinerário e puder otimizar os serviços, ponto a ponto, para o transporte de pessoas e coisas, sem obrigação de retorno.

A emenda tem interesse social e se coloca como uma redutora do fardo regulatório atual, que cerceia a liberdade do transportador de atender a demanda, a despeito da regra do “circuito fechado”, prevista meramente no plano infralegal, e da proibição de otimizar espaço ocioso do veículo para o transporte de encomendas.

Considerando a alta nos preços dos combustíveis, a presente Emenda propõe o melhor aproveitamento da frota rodoviária instalada para o uso do transporte de passageiros e coisas. Atualmente são 8.000 veículos utilizados para o transporte de passageiros por fretamento que não podem realizar o transporte de encomendas. Existe uma perda potencial de oportunidade para o barateamento dos custos do sistema logístico de transporte. Tais veículos devem ser mais bem aproveitados com a autorização para que o transportador não regular de passageiros opere com liberdade de itinerário contratado, ponto a ponto, sem obrigação de retorno e possa utilizar o seu bagageiro, muitas vezes ocioso, para o transporte de mercadorias, encomendas e cargas.

Atualmente, só o operador de transporte rodoviário de passageiros autorizado a explorar itinerários regulares e contínuos (linhas com prefixo)



SENADO FEDERAL

Gabinete da Senadora Soraya Thronicke

contam com liberdade de trecho e paradas e o transporte de encomendas, sem que haja justificativa regulatória para esta restrição.

Forte em tais razões, conto com o apoio dos nobres Pares para aprovação da presente emenda.

Senado Federal, 19 de maio de 2022.

Senadora **SORAYA THRONICKE**
UNIÃO BRASIL/MS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.117, DE 2022

Altera a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, que institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

EMENDA ADITIVA

Insira-se onde couber na Medida Provisória nº 1.117, de 16 de maio de 2022, a seguinte modificação na redação do § 19 do artigo 3º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, nos seguintes termos:

"Art.
xxº.....
.....
Art.
3º.....
..... § 19. As pessoas jurídicas que
contratem serviço de transporte de carga prestado por:"
(NR)

JUSTIFICATIVA

Atualmente, por força do § 19, do artigo Art. 3º da lei 10.833, a subcontratação de caminhoneiros autônomos, pessoa física, efetuada exclusivamente por empresas transportadoras, é beneficiada por um crédito presumido de 75% sobre o percentual de PIS/Cofins de 9,25%.

Este benefício foi concedido desde 2004 para atender um pleito das empresas transportadoras, uma vez que sem o crédito, a subcontratação iria onerar substancialmente o frete efetuado por meio de subcontratação de caminhoneiros pessoa física.

Esta iniciativa foi importante, uma vez que, em razão da atual burocracia, a totalidade do frete contratado por grandes embarcadores é feita através de empresas de transportes. Estas empresas, por sua vez, subcontratam o caminhoneiro autônomo, onde este carrega uma série de créditos tributários no consumo de diversos produtos para a execução do serviço, tais como: combustíveis, lubrificantes, pneus etc.

Apesar de justificável a medida tomada à época, tal diferenciação acabou colocando uma assimetria ainda mais intransponível em relação à contratação direta. Se a barreira era burocrática, passou-se a ser também, tributária.

Desta forma, a vantagem em favor das empresas transportadoras em relação aos caminhoneiros autônomos passou a ser de 9,25% sobre o valor do frete.



Uma vez que a atual iniciativa legislativa vislumbra reduzir drasticamente a burocracia na contratação de frete, resta ao legislativo trazer isonomia tributária na contratação de frete por meio de empresas transportadoras e caminhoneiros autônomos, para que os contratantes possam escolher a melhor alternativa.

Importante salientar, que esta iniciativa não traz nenhuma renúncia fiscal, uma vez que não haverá troca de contribuintes ou modalidade de contribuição, apenas a oportunidade de incluir outros agentes (embarcadores), fora da modalidade de contratação direta, para contratarem o frete diretamente dos caminhoneiros autônomos.

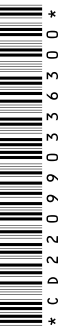
Diante do exposto, esperamos contar com o apoio dos nobres Pares, para ver aprovada a presente Emenda.

Sala das Comissões, de maio de 2022.

Deputado JERÔNIMO GOERGEN
Progressistas/RS



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD220990336300>



Minuta

EMENDA Nº
(à MPV nº 1117, de 2022)

Dê-se a seguinte redação ao art. 1º da Medida Provisória nº 1.117, de 2022:

“Art. 1º A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘

Art. 4º O transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional, deverá, sempre que possível, ter seu frete remunerado em patamar igual ou superior aos pisos mínimos de frete fixados com base nesta Lei.

.....

§ 2º (Revogado).

Art. 5º

.....

§ 3º Sempre que ocorrer oscilação no preço do óleo diesel no mercado nacional superior a 5% (cinco por cento) em relação ao preço considerado na planilha de cálculos de que trata o caput deste artigo, para mais ou para menos, nova norma com pisos mínimos deverá ser publicada pela ANTT, considerando a variação no preço do combustível.

§ 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o caput deste artigo têm natureza referencial, cujo objetivo é servir de orientação nos contratos de transporte rodoviário de cargas.

§ 5º

§ 6º (Revogado).

.....

Art. 8º (Revogado.)

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem o objetivo de tornar a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas apenas um valor referencial a ser seguido, sempre que possível.

Ora, mesmo reconhecendo a existência do problema associado aos baixos valores dos fretes, que penaliza os caminhoneiros autônomos de forma particularmente severa, o tabelamento de preços mínimos não é medida hábil para solucionar o problema como se pretende. O Brasil, infelizmente, tem longa experiência no uso desse instrumento, que sempre produziu resultados danosos, às vezes catastróficos, para a economia.

Ao impedir a livre negociação entre transportador e tomador do serviço, uma vez que a atividade e a contratação do frete possuem natureza jurídica comercial, a Política Nacional de Pisos Mínimos de Transporte Rodoviário de Cargas se apresenta contrária à ordem contida nos artigos 1º, inciso IV, 170, *caput* e inciso II e 174, *caput*, todos da Constituição Federal, por violar frontalmente o princípio da livre iniciativa. É importante ressaltar que o Supremo Tribunal Federal foi instado a se manifestar acerca da constitucionalidade da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018.

Ademais, é quase impossível que o Governo ou a ANTT possam publicar uma tabela que reflita fielmente o preço mínimo de frete que contemple a realidade do território nacional, com sua diversidade de condições geográficas e econômicas – pavimentação das estradas, facilidade de acesso ao destino, restrições de tráfego, sazonalidade da produção agrícola, e muitos outros fatores que afetam o custo do frete, além do preço do pedágio e do óleo diesel. Portanto, fatalmente sempre haverá distorções na fixação dos preços mínimos.

Ao estabelecer preços mínimos obrigatórios, sabemos que os contratos de transporte tenderão sempre a ser firmados com base no piso, tendo em vista a grande oferta de veículos. O próprio setor tem alertado por diversas vezes que a tabela não reflete os custos e os preços mínimos publicados não são suficientes.

Ao tornar a tabela de pisos mínimos apenas uma referência, apresenta-se um norte para a negociação entre as partes, mas em última instância, a fixação dos preços deve respeitar as leis do mercado.

Assim como não se cogita, a priori, o tabelamento do preço dos combustíveis, não se pode tabelar o preço do frete, sob pena de se incentivar a criação cada vez maior de um mercado informal de contratação de fretes, sem atacar o real problema, que passa pela correção das distorções da nossa matriz de transportes; pela melhoria das condições de tráfego nas estradas;

pela operação constante de balanças; pela melhoria do cenário econômico e da geração de empregos, viabilizando a recolocação dos autônomos em outros mercados de trabalho.

Sala das Sessões,

Senador JORGE KAJURU

COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1117, DE 2022

Ementa: Altera a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, que institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

EMENDA Nº _____

Inclua-se na Medida Provisória nº 1117, de 2022, os seguintes dispositivos:

Art. 1º Os preços de realização da Petrobras serão fixados periodicamente e deverão ter como base os custos internos de extração (*lifting cost*) e de refino, bem como o objetivo de redução da volatilidade e a promoção da modicidade de preços.

Art. 2º A Petrobras alocará, anualmente, percentual da sua receita para pesquisa e infraestrutura em energia renovável.

Parágrafo único. Com vista à política de transição energética, o percentual disponibilizado pela Petrobras deve ser aprovado, ou modificado, pelo Congresso Nacional e pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), com prévia oitiva de representantes da sociedade civil com notório conhecimento sobre o tema.

Art. 3º A Petrobras publicará relatórios trimestrais sobre a composição dos preços aplicados ao longo do período de forma a demonstrar o cumprimento das determinações do artigo 1º e, ainda, sobre o investimento em energia renovável, nos termos no artigo 2º desta lei.

JUSTIFICAÇÃO

Na atual política de preços da Petrobras, instaurada em 2016 por Michel Temer e Pedro Parente, o Preço de Paridade de Importação (PPI) define que produtos derivados de petróleo e gás têm como base o preço de paridade de importação, formado pelas cotações internacionais destes produtos mais os custos que importadores teriam, como transporte e taxas portuárias, por exemplo. Isto é, mesmo a Petrobras produzindo em território brasileiro cerca de 80% dos combustíveis consumidos (isto com alta ociosidade do parque de refino, o qual abordaremos em seguida), no país nós pagamos como se eles fossem importados. Não só em termos de dólar, mas pagamos até uma tarifa portuária e de transporte inexistentes.



Por isto, propomos a substituição do PPI por um modelo que leve em consideração os custos reais da empresa para a produção em solo nacional. São eles os dois principais componentes da estrutura de custos da empresa (e públicos, nos relatórios da companhia): os custos de extração e os custos de refino. O custo de extração, nomeado como *lifting cost*, equivale aos gastos operacionais da petroleira após a fase de exploração e perfuração de poços, quando entra na fase da produção do óleo em si. A descoberta do pré-sal e a sua atual exploração comercial estão permitindo uma queda nos custos de extração da Petrobrás. Os custos de produção no pré-sal são 68% menores do que a extração em terra, águas rasas, águas profundas e ultra profundas. Com o aumento do volume de óleo extraído do pré-sal, o custo total de extração vem caindo no país. O segundo componente, o custo de refino do barril de petróleo, é quanto a empresa gasta (aqui incluso todos os seus custos com as refinarias) para transformar um barril de petróleo no equivalente a um barril de produtos derivados de petróleo.

Aos dois valores seria aplicada uma margem para cobrir outros custos, tais como o de exploração, transporte, comercialização e a internalização de custos ambientais, além de uma margem de lucro para a empresa – todos a serem publicados trimestralmente pela Petrobras. Como se trata da exploração de um bem natural finito e não renovável, e com uma contribuição decisiva do ponto de vista das emissões relacionadas às mudanças climáticas, é necessário que a política de preços do petróleo incorpore elementos que possibilitem uma transição energética. Nesse sentido, a Petrobras fica obrigada a estabelecer um montante anual de recursos para pesquisa e infraestrutura em energia renovável. O percentual disponibilizado deve ser aprovado, ou modificado, pelo Congresso Nacional e pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), com prévia oitiva de representantes da sociedade civil com notório conhecimento sobre o tema.

A Petrobras também deverá publicar relatórios trimestrais sobre a composição dos preços aplicados ao longo do período de forma a permitir o controle público sobre o cumprimento da política de preços aqui estabelecida, bem como a destinação de recursos para energia renovável.

A título de ilustração, se os preços dos combustíveis no mês anterior à entrada em vigor do PPI (setembro de 2016) fossem atualizados somente pelo IPCA ao invés da correção pelo PPI, hoje o preço médio do litro da gasolina e do diesel seriam R\$ 4,52 e R\$ 3,73, respectivamente. Já o GLP (gás de cozinha) seria vendido, em média, a R\$ 67,79 no botijão de 13 kg. Esses valores são apenas exemplificativos e o preço real, caso aprovada esta Emenda, dependerá dos cursos internos correntes.

Pelas razões expostas, pedimos apoio do relator e ilustres pares para a aprovação da presente proposta.

Sala das Comissões, em

DEPUTADA LUIZA ERUNDINA

PSOL/SP

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiza Erundina

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD220386271100>





EMENDA A MPV Nº 1.117/2022

Acrescenta-se ao art. 1º da Medida Provisória 1.117, de 16 de maio de 2022, o que se segue:

“Art. 1º A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

(...)

“Art 9-A. A contratação compartilhada do frete através do uso de plataformas de tecnologia para o transporte de pessoas e encomendas realizar-se-á por trecho, de ida ou de ida e volta conforme demanda, sem a obrigação de retorno.

.....(NR)”

JUSTIFICATIVA

A nova economia compartilhada é uma realidade presente no mercado rodoviário de passageiros e o uso de plataformas de tecnologia é uma prática comum e bastante popular nos últimos quatro anos. O resultado dessa prática é a democratização do acesso ao transporte, com a redução dos custos para os usuários, e o aquecimento do transporte terrestre de passageiros, que havia retraído entre os anos de 2014 a 2018, comparativamente ao setor aéreo, que cresceu consideravelmente.

A Medida Provisória vem no sentido de aperfeiçoar a política rodoviária para transporte de cargas e pessoas, para o enfrentamento da crise que decorre dos altos preços dos combustíveis.

O fretamento colaborativo tem trazido economia de até 80% no custo do transporte, comparativamente ao automóvel, aspecto crucial para as famílias de baixa renda. Estimamos que os valores do frete podem sofrer queda maior se o operador, quando contratado de forma compartilhada

Câmara dos Deputados, Anexo III, Gab. 283, Brasília/DF, CEP 70.160.900
Fone: (61) 3215-5283 e-mail:dep.francocartafina@camara.leg.br





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado **FRANCO CARTAFINA**

para a realização da viagem, tiver liberdade para a realização do itinerário e puder otimizar os serviços, ponto a ponto, para o transporte de pessoas e coisas, sem obrigação de retorno.

A emenda tem interesse social e se coloca como uma redutora do fardo regulatório atual, que cerceia a liberdade do transportador de atender a demanda, a despeito da regra do “circuito fechado”, prevista meramente no plano infralegal, e da proibição de otimizar espaço ocioso do veículo para o transporte de encomendas.

Considerando a alta nos preços dos combustíveis, a presente Emenda propõe o melhor aproveitamento da frota rodoviária instalada para o uso do transporte de passageiros e coisas. Atualmente são 8.000 veículos utilizados para o transporte de passageiros por fretamento que não podem realizar o transporte de encomendas. Existe uma perda potencial de oportunidade para o barateamento dos custos do sistema logístico de transporte. Tais veículos devem ser mais bem aproveitados com a autorização para que o transportador não regular de passageiros opere com liberdade de itinerário contratado, ponto a ponto, sem obrigação de retorno e possa utilizar o seu bagageiro, muitas vezes ocioso, para o transporte de mercadorias, encomendas e cargas.

Atualmente, só o operador de transporte rodoviário de passageiros autorizado a explorar itinerários regulares e contínuos (linhas com prefixo) contam com liberdade de trecho e paradas e o transporte de encomendas, sem que haja justificativa regulatória para esta restrição.

Sala das Sessões, em de de 2022.

FRANCO CARTAFINA

Deputado Federal - PP/MG

Câmara dos Deputados, Anexo III, Gab. 283, Brasília/DF, CEP 70.160.900
Fone: (61) 3215-5283 e-mail:dep.francocartafina@camara.leg.br



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Franco Cartafina
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD221228664900>





**EMENDA INCLUSIVA A MEDIDA PROVISORIA 1.117 de
17/05/2022
(DO SR. NEREU CRISPIM – PSD/RS)**

EMENDA A MEDIDA PROVISORIA
1.117 DE 16/05/2022 publicado no
DOU de 17.5.2022.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. Acrescenta o Art. 1-A à Medida Provisória nº 1.117 de 17 de maio de 2022, com a seguinte redação:

"Art. 1-A. Altera a redação do caput e acrescenta os parágrafos 1º, 2º e 3º do Art. 7º, da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 7º Toda operação de transporte rodoviário de cargas deverá ser realizada por meio de Documento Eletrônico de Transporte DT-e, previamente emitido, que conterá as informações dos responsáveis solidários previstos no § 2º do artigo 5º-A da Lei nº 11.442/2007, assim como da carga, da origem e do destino, além da indicação expressa do valor do frete devido ao contratado e ao subcontratado, com destaque do piso mínimo de frete aplicável."

"§ 1º. Valores menores que os estabelecidos pela Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, e referendados por Resolução da Agência Nacional de Transporte Terrestres – ANTT, impedirão a emissão do Documento Eletrônico de Transporte- DT-e." (NR)

"§ 2º. A não observância do valor do custo do transporte em conformidade com a Política Nacional do Piso Mínimo de Frete, destacado no referido documento de que trata o caput deste artigo, obrigará a ANTT ao cancelamento da operação de transporte e aplicação de multa administrativa em valor correspondente a duas vezes o valor do Piso Mínimo de Frete aplicável." (NR)

"§3º São solidariamente responsáveis pelo pagamento da multa prevista no parágrafo anterior, o Embarcador, o Remetente, o Destinatário e,



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Nereu Crispim

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD224521824400>

Câmara dos Deputados | Anexo III - Gabinete 483 | CEP 70160-900 - Brasília/DF

Tels (61) 3215-5483/3483 | dep.nereucrispim@camara.leg.br



* C D 2 2 4 5 2 1 8 2 4 4 0 0 *



quando houver, o subcontratante Empresa de Transporte de Cargas – ETC ou Cooperativa de Transporte de Cargas – CTC responsável pela operação de transporte.” (NR)

Sala das Sessões, de de 2022

DEPUTADO NEREU CRISPIM (PSD/RS)

Presidente da Frente Parlamentar Mista em Defesa dos Caminhoneiros Autônomos e Celetistas

J U S T I F I C A Ç Ã O

O texto por si só, já traz a clara intenção de que a lei 13.703 no seu conjunto seja cumprida, no entanto, este inciso determina que nenhum contrato de frete no território nacional possa operar sem o cumprimento estrito da lei vigente. Esta é uma demanda, que mesmo em lei, não está sendo cumprida por boa parte dos embarcadores e das Transportadoras de Cargas, pela continentalidade territorial do País e por ser humanamente impossível realizar operações diárias de Fiscalização.

Como nosso momento econômico se apresenta bastante difícil e sem reação num médio prazo, a oferta de caminhões é superior a demanda de cargas, então se faz necessário a aplicação da lei 13.703 conforme proposta nesta Emenda, para que garanta ao transportador e principalmente ao Caminhoneiro Autônomo realizar o serviço ao menos pelo seu Custo, pois conforme estudo realizado pela ESALQ – USP, e publicado pela AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, duas vezes ao ano (janeiro e Julho) os preços que são apresentados para todos os tipos de cargas e veículos, refletem TÃO SOMENTE O CUSTO, que cada transportador tem, para realizar o seu trabalho de recolhimento do PONTO A e de entrega da mercadoria no PONTO B, não incidindo sobre ele QUALQUER MARGEM DE LUCRO. Chegou o momento enfim

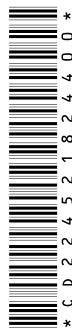


Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Nereu Crispim

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD224521824400>

Câmara dos Deputados | Anexo III - Gabinete 483 | CEP 70160-900 - Brasília/DF

Tels (61) 3215-5483/3483 | dep.nereucrispim@camara.leg.br





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Nereu Crispim - PSD/RS

de reconhecer a grandeza, o heroísmo e a coragem da classe que transporta a riqueza do país.

Trata-se tão somente de dar eficácia a lei, uma vez que tanto as empresas de transporte, como os embarcadores, não praticam a norma pelo simples fato de que as possibilidades de fiscalização são ineficientes e, portanto, a lei não vem sendo aplicada. Com a possibilidade tecnológica de não emissão dos documentos de transporte, por estarem abaixo do piso mínimo de frete e consequentemente a multa administrativa imposta, há quem tentar burlar o sistema, a medida irá proteger a quem a lei busca dar uma possibilidade de sobrevivência, ou seja, o caminhoneiro autônomo, pelo que pede aos nobres parlamentares o apoio na aprovação da Emenda.

Sala das Sessões, de de 2022

DEPUTADO NEREU CRISPIM (PSD/RS)

Presidente da Frente Parlamentar Mista em Defesa dos Caminhoneiros Autônomos e Celetistas



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Nereu Crispim

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD224521824400>

Câmara dos Deputados | Anexo III - Gabinete 483 | CEP 70160-900 - Brasília/DF
Tels (61) 3215-5483/3483 | dep.nereucrispim@camara.leg.br



* C D 2 2 4 5 2 1 8 2 4 4 0 0 *



EMENDA A MPV Nº 1.117/2022

Acrescenta-se ao art. 1º da Medida Provisória 1.117, de 16 de maio de 2022, o que se segue:

“Art. 1º A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

(...)

“Art 9-A. A contratação compartilhada do frete através do uso de plataformas de tecnologia para o transporte de pessoas e encomendas realizar-se-á por trecho, de ida ou de ida e volta conforme demanda, sem a obrigação de retorno.

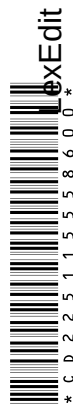
.....(NR)”

JUSTIFICATIVA

A nova economia compartilhada é uma realidade presente no mercado rodoviário de passageiros e o uso de plataformas de tecnologia é uma prática comum e bastante popular nos últimos quatro anos. O resultado dessa prática é a democratização do acesso ao transporte, com a redução dos custos para os usuários, e o aquecimento do transporte terrestre de passageiros, que havia retraído entre os anos de 2014 a 2018, comparativamente ao setor aéreo, que cresceu consideravelmente.

A Medida Provisória vem no sentido de aperfeiçoar a política rodoviária para transporte de cargas e pessoas, para o enfrentamento da crise que decorre dos altos preços dos combustíveis.

O fretamento colaborativo tem trazido economia de até 80% no custo do transporte, comparativamente ao automóvel, aspecto crucial para as famílias de baixa renda. Estimamos que os valores do frete podem sofrer queda maior se o operador, quando contratado de forma compartilhada





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado **FRANCO CARTAFINA**

para a realização da viagem, tiver liberdade para a realização do itinerário e puder otimizar os serviços, ponto a ponto, para o transporte de pessoas e coisas, sem obrigação de retorno.

A emenda tem interesse social e se coloca como uma redutora do fardo regulatório atual, que cerceia a liberdade do transportador de atender a demanda, a despeito da regra do “circuito fechado”, prevista meramente no plano infralegal, e da proibição de otimizar espaço ocioso do veículo para o transporte de encomendas.

Considerando a alta nos preços dos combustíveis, a presente Emenda propõe o melhor aproveitamento da frota rodoviária instalada para o uso do transporte de passageiros e coisas. Atualmente são 8.000 veículos utilizados para o transporte de passageiros por fretamento que não podem realizar o transporte de encomendas. Existe uma perda potencial de oportunidade para o barateamento dos custos do sistema logístico de transporte. Tais veículos devem ser mais bem aproveitados com a autorização para que o transportador não regular de passageiros opere com liberdade de itinerário contratado, ponto a ponto, sem obrigação de retorno e possa utilizar o seu bagageiro, muitas vezes ocioso, para o transporte de mercadorias, encomendas e cargas.

Atualmente, só o operador de transporte rodoviário de passageiros autorizado a explorar itinerários regulares e contínuos (linhas com prefixo) contam com liberdade de trecho e paradas e o transporte de encomendas, sem que haja justificativa regulatória para esta restrição.

Sala das Sessões, em de de 2022.

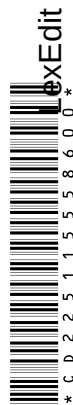
FRANCO CARTAFINA

Deputado Federal - PP/MG

Câmara dos Deputados, Anexo III, Gab. 283, Brasília/DF, CEP 70.160.900
Fone: (61) 3215-5283 e-mail:dep.francocartafina@camara.leg.br



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Franco Cartafina
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD225115558600>





CÂMARA DOS DEPUTADOS

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA 19.5.2022	PROPOSIÇÃO MP 1.117/2022		
AUTOR CAPITÃO ALBERTO NETO	PARTIDO PL	UF AM	PÁGINA 01/01
1. ☐ SUPRESSIVA 2. ☐ SUBSTITUTIVA 3. ☐ MODIFICATIVA 4. ☒ ADITIVA 5. ☐ AGLUTINATIVA			

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA

Incluir o art. 17A no art. 17 da Medida Provisória 1.107/2022, para incluir o § 3º no art. 26 da Lei 14.206/2021, o qual passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art.

17
.....
.....

Art. 17A A Lei 14.206/2021 passa a vigorar com a seguinte alteração:

"Art.

26.
.....

§ 3º Enquanto o DT-e não estiver totalmente implantado e em pleno serviço para toda e qualquer operação de pagamento de frete ou vale-pedágio, caberá à ANTT fazer o controle, o encerramento, a liquidação e a fiscalização da operação, zelando sempre pelo estrito cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos de Frete e do vale-pedágio (Lei nº10.209/2001).

.....
.....
.....(NR)

JUSTIFICAÇÃO

Considerando que a implantação e o funcionamento do Documento de Transporte Eletrônico (DT-e) pode demorar ainda um longo período de tempo e que as operações de pagamento eletrônico de frete, piso mínimo de frete e vale-pedágio não estão sendo



controladas e/ou fiscalizadas, não é possível permanecer com esse vácuo na legislação vigente, o que tem prejudicado sobremaneira os transportadores autônomos de cargas e os pequenos transportadores, que prestam serviços na condição de hipossuficientes no segmento de transporte de cargas.

A alteração proposta, portanto, visa a permitir que a fiscalização do pagamento eletrônico de frete, piso mínimo de frete e vale pedágio não sofra solução de continuidade em benefício de toda a cadeia de transporte, mas em especial dos transportadores autônomos de cargas e pequenos transportadores, que são os mais prejudicados com esse vácuo legal.

PARLAMENTAR

Deputado Capitão Alberto Neto



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alberto Neto
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD221556102300>





MPV 1117
00022

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador NELSINHO TRAD

EMENDA Nº
(à MPV nº 1.117, de 2022)

Dê-se a seguinte redação ao art. 7º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, na forma do art. 1º da MPV nº 1.117, de 2022:

“Art. 7º Toda operação de transporte rodoviário de cargas deverá ser realizada por meio de Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), previamente emitido, que conterá informações do contratante, do contratado e do subcontratado, quando houver, informações da carga, da origem e do destino e da forma de pagamento.

Parágrafo único. (Revogado).

§ 1º Quando o transporte for realizado por Transportador Autônomo de Cargas (TAC), o DT-e deverá informar ainda a indicação expressa do valor do frete pago ao contratado e ao subcontratado e do piso mínimo de frete aplicável.” (NR)

EMENDA Nº
(à MPV nº 1.117, de 2022)

Insiram-se os seguintes arts. 2º e 3º na MPV nº 1.117, de 2022, renumerando-se os demais:

“**Art. 2º** A Lei nº 14.206, de 27 de setembro de 2021, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 4º.....



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador NELSINHO TRAD

§ 1º O DT-e contemplará dados e informações cadastrais, contratuais, logísticas, registrais, sanitárias, de segurança, ambientais, comerciais e de pagamento, na forma prevista em regulamento, assegurados a segurança dos dados e o sigilo fiscal, bancário e comercial das informações contempladas.

.....” (NR)”

“Art. 3º A Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 2º

Parágrafo único. O valor do Vale-Pedágio obrigatório e os dados do modelo próprio, necessários à sua identificação, deverão ser destacados em campo específico no Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), quando o transporte for realizado por Transportador Autônomo de Cargas (TAC).” (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

Considerando que a medida altera o gatilho para que sejam revistos os valores definidos pela ANTT para o frete mínimo aplicável ao transporte rodoviário de cargas, abre-se a oportunidade para aperfeiçoamento de normativos que guardam pertinência temática com a matéria, como é o caso do Documento Eletrônico de Transporte – DT-e, instituído pela Lei nº 14.206, de 27 de setembro de 2021.

Nesse sentido, propomos que os valores de frete e adiantamento de vale-pedágio só sejam exigidos no DT-e gerado para Transportador Autônomo de Cargas - TAC, e não para Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC. Isso porque as medidas foram criadas para proteção desta categoria específica (TACs), e sua exigência para toda e qualquer contratação é desnecessária e contraria os objetivos de desburocratização almejados com a criação do DT-e.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador NELSINHO TRAD

Sala das Sessões,

Senador NELSINHO TRAD

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.117, DE 2022

Altera a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, que institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

EMENDA ADITIVA

Inclua onde couber:

“Art...Na realização dos serviços de carga e descarga, deverão ser obrigatoriamente observados os seguintes quesitos:

I – na carga-lotação, assim entendida a carga na qual há exclusividade do veículo para um tomador de serviço, salvo o estabelecido no inciso III do caput deste artigo, os serviços de carregamento, descarregamento, acondicionamento, amarração, desamarração, enlonamento, desenlonamento, colocação e retirada de travessas, e outros necessários ao carregamento ou descarregamento, são obrigações a serem promovidas e custeadas pelo expedidor e/ou recebedor;

II – é vedada a realização dos serviços relacionados ao carregamento, descarregamento e acondicionamento da carga pelos motoristas, exceto no caso de transporte de mudanças, de veículos automotores, de cargas especiais ou excedentes e de produtos líquidos e gasosos a granel ou efetuados sob pressurização, com obrigatoriedade, nesses casos, da comprovação de treinamento para as tarefas;

III – para maior segurança e mitigação de riscos de acidentes, as operações de carregamento, descarregamento e transbordo de produtos líquidos, gasosos, combustíveis, ou efetuados sob pressurização, serão prioritariamente realizadas pelos motoristas profissionais, os quais deverão ter comprovado treinamento para as tarefas, bem como atender às normas de segurança e saúde do trabalho;

IV – na carga fracionada, assim entendida a carga na qual há mais de um tomador de serviço e múltiplas entregas e coletas, o motorista poderá realizar o carregamento e o descarregamento dos produtos, desde que os serviços estejam previstos no contrato;

V – não poderá ser impedido o acompanhamento da operação de carga e descarga pelo motorista, caso ele assim deseje.”



JUSTIFICATIVA

O sistema de transporte rodoviário de cargas possui grande complexidade de operações quando da prestação deste tipo de serviço.

É habitual ocorrer cobrança de valores diretamente do transportador em atividades como descarga, carga, enlonamento e desenlonamento dos veículos, valores estes que tem difícil reembolso dos contratantes e o mesmo, muita vezes, se enquadra em situações de sonegação fiscal, visto que existe uma prestação de serviços de terceiros “chapas” que não emitem Nota Fiscal e só aceitam pagamento à vista em dinheiro do caminhoneiro.

Também é comum se utilizar da mão-de-obra deste humilde profissional que muitas das vezes executa tal atividade sem critérios de segurança do trabalho, o qual deveria ser efetuado por equipe especializada dos expedidores e/ou recebedores.

Sala da Comissão, de maio de 2022.

Deputado JERÔNIMO GOERGEN



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD225859811000>



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.117, DE 2022

Altera a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, que institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

EMENDA ADITIVA

Inclua onde couber:

“Art...Na realização dos serviços de carga e descarga, deverão ser obrigatoriamente observados os seguintes quesitos:

I – na carga-lotação, assim entendida a carga na qual há exclusividade do veículo para um tomador de serviço, salvo o estabelecido no inciso III do caput deste artigo, os serviços de carregamento, descarregamento, acondicionamento, amarração, desamarração, enlonamento, desenlonamento, colocação e retirada de travessas, e outros necessários ao carregamento ou descarregamento, são obrigações a serem promovidas e custeadas pelo expedidor e/ou recebedor;

II – é vedada a realização dos serviços relacionados ao carregamento, descarregamento e acondicionamento da carga pelos motoristas, exceto no caso de transporte de mudanças, de veículos automotores, de cargas especiais ou excedentes e de produtos líquidos e gasosos a granel ou efetuados sob pressurização, com obrigatoriedade, nesses casos, da comprovação de treinamento para as tarefas;

III – para maior segurança e mitigação de riscos de acidentes, as operações de carregamento, descarregamento e transbordo de produtos líquidos, gasosos, combustíveis, ou efetuados sob pressurização, serão prioritariamente realizadas pelos motoristas profissionais, os quais deverão ter comprovado treinamento para as tarefas, bem como atender às normas de segurança e saúde do trabalho;

IV – na carga fracionada, assim entendida a carga na qual há mais de um tomador de serviço e múltiplas entregas e coletas, o motorista poderá realizar o carregamento e o descarregamento dos produtos, desde que os serviços estejam previstos no contrato;

V – não poderá ser impedido o acompanhamento da operação de carga e descarga pelo motorista, caso ele assim deseje.”



JUSTIFICATIVA

O sistema de transporte rodoviário de cargas possui grande complexidade de operações quando da prestação deste tipo de serviço.

É habitual ocorrer cobrança de valores diretamente do transportador em atividades como descarga, carga, enlonamento e desenlonamento dos veículos, valores estes que tem difícil reembolso dos contratantes e o mesmo, muita vezes, se enquadra em situações de sonegação fiscal, visto que existe uma prestação de serviços de terceiros “chapas” que não emitem Nota Fiscal e só aceitam pagamento à vista em dinheiro do caminhoneiro.

Também é comum se utilizar da mão-de-obra deste humilde profissional que muitas das vezes executa tal atividade sem critérios de segurança do trabalho, o qual deveria ser efetuado por equipe especializada dos expedidores e/ou recebedores.

Sala da Comissão, de maio de 2022.

Deputado JERÔNIMO GOERGEN



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD228910707000>





CÂMARA DOS DEPUTADOS

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA
19.5.2022

PROPOSIÇÃO
MP 1.117/2022

AUTOR CAPITÃO ALBERTO NETO	PARTIDO PL	UF AM	PÁGINA 01/01
--------------------------------------	---------------	----------	-----------------

1. ☐ SUPRESSIVA 2. ☐ SUBSTITUTIVA 3. ☐ MODIFICATIVA 4. ☒ ADITIVA 5. ☐ AGLUTINATIVA

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA

Incluir o art. 17A no art. 17 da Medida Provisória 1.107/2022, para incluir o § 3º no art. 26 da Lei 14.206/2021, o qual passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art.

17
.....
.....

Art. 17A A Lei 14.206/2021 passa a vigorar com a seguinte alteração:

"Art.

26.
.....

§ 3º Enquanto o DT-e não estiver totalmente implantado e em pleno serviço para toda e qualquer operação de pagamento de frete ou vale-pedágio, caberá à ANTT fazer o controle, o encerramento, a liquidação e a fiscalização da operação, zelando sempre pelo estrito cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos de Frete e do vale-pedágio (Lei nº10.209/2001).

.....
.....
.....(NR)

JUSTIFICAÇÃO

Considerando que a implantação e o funcionamento do Documento de Transporte Eletrônico (DT-e) pode demorar ainda um longo período de tempo e que as operações de pagamento eletrônico de frete, piso mínimo de frete e vale-pedágio não estão sendo



controladas e/ou fiscalizadas, não é possível permanecer com esse vácuo na legislação vigente, o que tem prejudicado sobremaneira os transportadores autônomos de cargas e os pequenos transportadores, que prestam serviços na condição de hipossuficientes no segmento de transporte de cargas.

A alteração proposta, portanto, visa a permitir que a fiscalização do pagamento eletrônico de frete, piso mínimo de frete e vale pedágio não sofra solução de continuidade em benefício de toda a cadeia de transporte, mas em especial dos transportadores autônomos de cargas e pequenos transportadores, que são os mais prejudicados com esse vácuo legal.

PARLAMENTAR

Deputado Capitão Alberto Neto



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Alberto Neto
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD221447279800>

