



# 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
Senador Paulo Rocha (PT/PA)	080; 081; 082
Senador Jorge Kajuru (PODEMOS/GO)	083
Senador Fabiano Contarato (PT/ES)	084
Senador Alexandre Silveira (PSD/MG)	085
Senador Izalci Lucas (PSDB/DF)	086
Senador Alessandro Vieira (PSDB/SE)	087; 088

**TOTAL DE EMENDAS: 9**



[Página da matéria](#)

**EMENDA Nº , 2022 - PLEN**

Suprimam-se os §§ 1º e 2º do art.12 da Medida Provisória 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 de sessões,

**Senador PAULO ROCHA**

Líder do PT

(PT/PA)

**EMENDA Nº , 2022 - PLEN**

Suprima-se o art. 14 da Medida Provisória 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 de sessões,

**Senador PAULO ROCHA**

Líder do PT

(PT/PA)

**EMENDA Nº , 2022 - PLEN**

Suprima-se o art. 13 da Medida Provisória 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 de Sessões,

**Senador PAULO ROCHA**

Líder do PT

(PT/PA)



**MPV 1112**  
**00083**

**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador JORGE KAJURU

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PLV nº 19, de 2022)

Dê-se ao § 2º do art. 81-A da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, na forma do art. 14 do Projeto de Lei de Conversão nº 19 de 2022, a seguinte redação:

“Art. 81-A. ....

.....

§ 2º Ato do Poder Executivo federal disciplinará a utilização dos recursos destinados a pesquisa, desenvolvimento e inovação de que trata o caput, limitado a 20% o percentual máximo do valor total das obrigações contratuais de pesquisa, de desenvolvimento e de inovação a ser destinado ao Programa Renovar.”

**JUSTIFICAÇÃO**

A Medida Provisória nº 1.112, de 2022, altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, que dispõe sobre a política energética nacional, para permitir a aplicação de recursos, pelas contratadas para exploração e produção de petróleo e gás natural, na promoção das atividades de desmonte ou de destruição como sucata dos veículos pesados em fim de vida útil.

A previsão de uso dos recursos em outra área, que não em PD&I, sem que se estabeleça uma limitação, pode retirar importante parcela dos fundos originalmente criados para as atividades de pesquisa científica e desenvolvimento tecnológico essenciais para o aumento do Produto Interno Bruto brasileiro, para enfrentamento das intempéries futuras do setor de energia, ou mesmo para o desenvolvimento de soluções de elevadíssimo valor agregado para o setor industrial brasileiro.

Para limitar o impacto da nova destinação dos recursos prevista pela Medida Provisória, propomos esta emenda para limitar em no máximo 20% dos recursos o valor destinado ao objeto do projeto Renovar.

Sala das Sessões,

Senador JORGE KAJURU



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Fabiano Contarato

**MPV 1112**  
**00084**

## **EMENDA Nº - CM**

(à MPV nº 1112, de 2022)

Suprima-se o art. 15 do PLV 19/2022 (MPV 1112/2022).

### **JUSTIFICAÇÃO**

A MPV 1112 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.

Contudo, o texto aprovado pela Câmara dos Deputados inclui inúmeras alterações no Código de Trânsito Brasileiro sobre pontos como baixa de veículos e remoção de veículo abandonado. Outra alteração no CTB determina que o condutor com a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) vencida há mais de 30 dias não terá o carro apreendido desde que apresente um condutor habilitado para conduzir o veículo.

Tendo em vista que o instituto da Medida Provisória tem como pressuposto a urgência, entendemos que essas alterações ao Código de Trânsito Brasileiro não deem permanecer no texto do PLV, uma vez que, além de impossibilitar o debate público sobre a questão, trata-se de matéria não afeita ao objeto central da Medida Provisória, vez que dispõe sobre outras temáticas.

Sala da Comissão,

**SENADOR FABIANO CONTARATO**



## **EMENDA Nº**

(ao PLV nº 19, de 2022, proveniente da MPV nº 1.112, de 2022)

Suprima-se o art. 18 do PLV nº 19, de 2022 (oriundo da MPV nº 1.112, de 2022).

## **JUSTIFICAÇÃO**

A presente emenda visa corrigir um grave problema causado pela alteração promovida pelo artigo 18 do PLV, que gera prejuízos para o setor transportador, uma vez que, ao alterar a palavra "subcontratar" para "contratar", acaba criando restrições de aproveitamento de crédito para prestadores de serviço de transporte que fazem rotineira ou esporadicamente a subcontratação dos serviços.

Assim, caso alguma empresa do setor necessite subcontratar no todo ou em parte a prestação de serviço que foi originalmente contratada, ficará vedada de aproveitar os créditos, onerando a atividade e contrariando o princípio da não cumulatividade do PIS e da Cofins.

Desse modo, impõe-se a supressão do referido art. 18, para qual conto com o apoio dos nobres pares.

Sala da Sessão,

Senador ALEXANDRE SILVEIRA



**EMENDA Nº - PLEN**

**(Ao PLV nº 19/2022, proveniente da MP nº 1.112/2022)**

**EMENDA SUPRESSIVA**

Suprima-se o artigo 14 do PLV nº 19, de 2022, proveniente da Medida Provisória nº 1.112, de 2022.

**JUSTIFICAÇÃO**

O artigo 14 do PLV altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, que dispõe sobre a política energética nacional (Lei do petróleo), para permitir a aplicação de recursos, pelas contratadas para exploração e produção de petróleo e gás natural, na promoção das atividades de desmonte ou de destruição como sucata dos veículos pesados em fim de vida útil.

Essa previsão pode retirar importantes recursos originalmente criados para as atividades de pesquisa científica e desenvolvimento tecnológico essenciais para o aumento do Produto Interno Bruto potencial brasileiro, para enfrentamento das intempéries futuras do setor de energia, ou mesmo para o desenvolvimento de soluções de elevadíssimo valor agregado para o setor industrial brasileiro. Assim, retirar recursos de PD&I para manter a quantidade de caminhões nas estradas brasileiras não nos parece meritória.

Embora a renovação da frota seja salutar, por oferecer inúmeros benefícios, a fonte desses recursos nos parece inadequada.

Ainda merece destaque manifestação de representantes de universidades federais e de servidores da carreira de ciência e

tecnologia, que criticaram essa possibilidade, alegando que a alteração põe em risco o financiamento à pesquisa e inovação no País, uma vez que os recursos aportados ao Renovar vão ser descontados dos que estas empresas serão obrigadas por lei a destinar a pesquisa de desenvolvimento e de inovação (PD&I), entre os anos de 2022 e 2027.

Brasília, em 03 de agosto de 2022.

Senador **IZALCI LUCAS**  
(PSDB/DF)

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.