



CÂMARA DOS DEPUTADOS

MEDIDA PROVISÓRIA N.º 833, DE 2018 **(Do Poder Executivo)**

Mensagem nº 288/2018

Aviso nº 250/2018 - C. Civil

Altera a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, para prever que, em todo o território nacional, os veículos de transporte de cargas que circularem vazios nas vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais ficarão isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos; tendo parecer da Comissão Mista, pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência; pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa; pela adequação financeira e orçamentária; e, no mérito, pela aprovação desta e pela aprovação parcial da Emenda de nº 4, na forma do Projeto de Lei de Conversão nº 17, de 2018 apresentado; e pela rejeição das Emendas de nºs 1 a 3 e 5 a 12 (Relator Sen. José Agripino).

DESPACHO:

AO PLENÁRIO, PARA LEITURA. PUBLIQUE-SE.

S U M Á R I O

I - Medida inicial

II - Na Comissão Mista:

- Emendas apresentadas (12)
- Parecer do relator
- Projeto de Lei de Conversão oferecido pelo relator
- Decisão da Comissão
- Projeto de Lei de Conversão nº 17, de 2018, adotado

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

Art. 1º A Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 17. Em todo o território nacional, os veículos de transporte de cargas que circularem vazios ficarão isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos.

§ 1º O disposto no **caput** abrange as vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais, inclusive as concedidas.

§ 2º Os órgãos e as entidades competentes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios disporão sobre as medidas técnicas e operacionais para viabilizar a isenção de que trata o **caput**.

§ 3º Até a implementação das medidas a que se refere o § 2º, consideram-se vazios os veículos de transporte de carga que transpuserem as praças de pedágio com um ou mais eixos que mantiverem suspensos, assegurada a fiscalização da condição pela autoridade com circunscrição sobre a via ou pelo seu agente designado na forma prevista no § 4º do art. 280 da Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

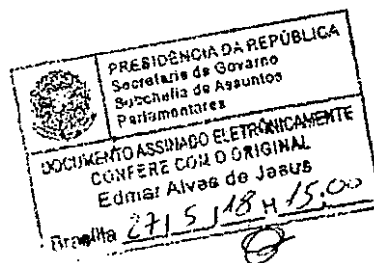
§ 4º Para as vias rodoviárias federais concedidas, poderá ser adotada a regulamentação da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

§ 5º Ficam sujeitos à penalidade prevista no art. 209 do Código de Trânsito Brasileiro os veículos de transporte de cargas que circularem com eixos indevidamente suspensos.”(NR)

Art. 2º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 27 de maio de 2018; 197º da Independência e 130º da República.

MICHEL TEMER
Valter Casimiro Silveira
Eliseu Padilha



EMI Nº 35 MTPA/CC-PR

Brasília, 27 de maio de 2018.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República.

1. Submetemos à consideração de Vossa Excelência proposta de Medida Provisória que altera a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, conhecida como Lei dos Caminhoneiros, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista profissional e estabelece diretrizes no âmbito do transporte rodoviário de cargas, inclusive quanto à isenção da cobrança de pedágio sobre os eixos mantidos suspensos em veículos de transporte de cargas vazios.
2. A Medida Provisória proposta objetiva estabelecer política uniforme de cobrança de pedágio em situações que envolvam veículos de carga com eixos suspensos em todas as vias do território nacional, independentemente de jurisdição federal, estadual ou municipal.
3. A urgência e relevância da Medida Provisória são notórias, tendo em vista a greve dos transportadores de carga iniciada no dia 21 de maio, a qual alcança o seu sétimo dia. A isenção da cobrança de pedágio sobre os eixos mantidos suspensos em veículos de transporte de cargas é um dos itens da pauta de reivindicação do setor. Tal iniciativa, nesse contexto, possui o condão de reduzir a instabilidade nas relações com o setor de transporte rodoviário de cargas que, por sua vez, podem resultar em prejuízos sociais e econômicos de grande monta, como o desabastecimento e restrições para a circulação de pessoas e bens.
4. A diferenciação relativa à metodologia de cobrança de pedágio quanto aos eixos mantidos suspensos tem causado severas críticas por parte dos transportadores de cargas, na medida em que vigora tratamento não isonômico entre rodovias federais e estaduais nesse quesito, criando distorções sobre as motivações que levaram à adoção da regra de isenção prevista na Lei nº 13.103, de 2015.
5. O entendimento técnico que permeia o tema é de que a circulação de veículos de transporte de cargas em que os pesos por eixo se encontram dentro dos limites legais não acarreta em desgaste excessivo do pavimento e dos demais elementos das rodovias, não reduzindo a sua vida útil. Se um veículo de transporte de carga circula efetivamente vazio, a cobrança de tarifa de pedágio sobre os eixos mantidos suspensos mostra-se economicamente ineficiente.
6. Se a lógica da política tarifária nacional busca uma proporcionalidade, mesmo que aproximada, entre o valor da tarifa e o desgaste gerado pelos veículos na via, somente faz sentido cobrar pelos eixos que tocam o solo, desde que estes respeitem os limites tolerados na legislação e regulamentações correlatas. Esses motivos técnicos fazem ser razoável a isenção com base na aplicação do art. 17 da Lei dos Caminhoneiros em qualquer via terrestre concedida, independentemente de jurisdição.
7. Até o presente momento, a redação trazida pela Lei dos Caminhoneiros vem sendo interpretada pelos órgãos e entidades competentes estaduais no sentido de que a aplicação



da isenção seria obrigatória somente nas rodovias concedidas de jurisdição federal. Essa leitura, contudo, não condiz com o espírito emanado pela referida Lei.

8. Portanto, para que a Lei tenha efeito na sua essência, faz-se necessário alterar o seu art. 17, dispondo que em todo o território nacional, os veículos de transporte de cargas que circularem vazios ficarão isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos. O termo território nacional enunciado é caracterizado no §1º do mesmo artigo, esclarecendo a abrangência ampla sobre as vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais, inclusive as concedidas.
9. O texto ora proposto estabelece que a definição das medidas técnicas e operacionais para a implementação da isenção está a cargo dos órgãos e entidades competentes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. A isenção da tarifa será aplicada, no momento da transposição das praças de pedágio, somente sobre os eixos que forem mantidos suspensos, desde que o veículo de transporte de carga esteja vazio. Essa condição será assegurada pela fiscalização por autoridade com circunscrição sobre a via ou pelo seu agente designado conforme a legislação vigente.
10. Essas, Excelentíssimo Senhor Presidente da República, são as razões que justificam a adoção da Medida Provisória que ora submetemos à apreciação de Vossa Excelência.

Respeitosamente.

Assinado por: Valter Casimiro e Eliseu Padilha



Mensagem nº 288

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do art. 62 da Constituição, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências o texto da Medida Provisória nº 833, de 27 de maio de 2018, que "Altera a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, para prever que, em todo o território nacional, os veículos de transporte de cargas que circularem vazios nas vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais ficarão isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos."

Brasília, 27 de maio de 2018.



LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
 Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
 Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
 Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 13.103, DE 2 DE MARÇO DE 2015

Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....
 Art. 17. Os veículos de transporte de cargas que circularem vazios não pagarão taxas de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos.

Art. 18. O embarcador indenizará o transportador por todos os prejuízos decorrentes de infração por transporte de carga com excesso de peso em desacordo com a nota fiscal, inclusive as despesas com transbordo de carga.

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....
CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

Art. 209. Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem de veículos ou evadir-se para não efetuar o pagamento do pedágio:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

Art. 210. Transpor, sem autorização, bloqueio viário policial:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa, apreensão do veículo e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - remoção do veículo e recolhimento do documento de habilitação.

CAPÍTULO XVIII DO PROCESSO ADMINISTRATIVO

Seção I Da Autuação

Art. 280. Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração, do qual constará:

- I - tipificação da infração;
- II - local, data e hora do cometimento da infração;
- III - caracteres da placa de identificação do veículo, sua marca e espécie, e outros elementos julgados necessários à sua identificação;
- IV - o prontuário do condutor, sempre que possível;
- V - identificação do órgão ou entidade e da autoridade ou agente autuador ou equipamento que comprovar a infração;
- VI - assinatura do infrator, sempre que possível, valendo esta como notificação do cometimento da infração.

§ 1º (VETADO)

§ 2º A infração deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN.

§ 3º Não sendo possível a autuação em flagrante, o agente 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.

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

Seção II Do Julgamento das Autuações e Penalidades

Art. 281. A autoridade de trânsito, na esfera da competência estabelecida neste Código e dentro de sua circunscrição, julgará a consistência do auto de infração e aplicará a penalidade cabível.

Parágrafo único. O auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente:

- I - se considerado inconsistente ou irregular;
- II - se, no prazo máximo de trinta dias, não for expedida a notificação da autuação. *(Inciso com redação dada pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)*

.....
.....

Ofício nº 330 (CN)

Brasília, em 20 de junho de 2018.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Rodrigo Maia
Presidente da Câmara dos Deputados

Assunto: Encaminha processado de Medida Provisória.

Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, nos termos do § 8º do art. 62 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, o processado da Medida Provisória nº 833, de 2018, que “Altera a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, para prever que, em todo o território nacional, os veículos de transporte de cargas que circularem vazios nas vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais ficarão isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos”.

À Medida foram oferecidas 12 (doze) emendas e a Comissão Mista emitiu o Parecer nº 1, de 2018 (CM MPV nº 833, de 2018), que conclui pelo PLV nº 17, de 2018.

Esclareço a Vossa Excelência que o texto da matéria foi disponibilizado, em meio digital, por intermédio do autenticador no sítio dessa Casa.

Atenciosamente,


Senador Eunício Oliveira
Presidente da Mesa do Congresso Nacional



CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória Nº 833**, de 2018, que *"Altera a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, para prever que, em todo o território nacional, os veículos de transporte de cargas que circularem vazios nas vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais ficarão isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos."*

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	001
Deputado Federal Rogério Rosso (PSD/DF)	002
Deputado Federal Bohn Gass (PT/RS)	003
Senador Lasier Martins (PSD/RS)	004
Deputada Federal Carmen Zanotto (PPS/SC)	005
Deputada Federal Flávia Moraes (PDT/GO)	006
Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	007
Senador Wellington Fagundes (PR/MT)	008
Deputado Federal Júlio Cesar (PSD/PI)	009
Deputado Federal Paulo Pimenta (PT/RS)	010; 011; 012

TOTAL DE EMENDAS: 12

DESPACHO: Encaminhe-se à Comissão Mista da Medida Provisória nº 833, de 2018



[Página da matéria](#)



Congresso Nacional

MPV 833

00001

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 29/05/2018	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 833, DE 2018
----------------------------	---

Autor: Deputado: JERÔNIMO GOERGEN - Progressistas/RS	Nº do Prontuário
--	-------------------------

☐ Supressiva	☐ Substitutiva	☐ Modificativa	☒ Aditiva	☐ Substitutiva Global
-------------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------------	---	--

Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:	Pág.
----------------	-------------------	----------------	----------------	-------------

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se o seguinte inciso XV ao art. 8º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, e dê-se ao **caput** do art. 8º-A a seguinte redação:

“**Art. 8º**

.....

XV - as empresas de transporte ferroviário de cargas, enquadradas na classe 4911-6 da CNAE 2.0;

.....”(NR)

“**Art. 8º-A** A alíquota da contribuição sobre a receita bruta prevista no art. 8º desta Lei será de 2,5% (dois inteiros e cinco décimos por cento), exceto para as empresas referidas nos incisos VI, IX, X, XI e **XV** do **caput** do referido artigo e para as empresas que fabricam os produtos classificados na Tipi nos códigos 6309.00, 64.01 a 64.06 e 87.02, exceto 8702.90.10, que contribuirão à alíquota de 1,5% (um inteiro e cinco décimos por cento), e para as empresas que fabricam os produtos classificados na Tipi nos códigos 02.03, 0206.30.00, 0206.4, 02.07, 02.09, 0210.1, 0210.99.00, 1601.00.00, 1602.3, 1602.4, 03.03 e 03.04, que contribuirão à alíquota de 1% (um por cento).”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

O PLC 52/2018, originário do PL 8456/2017, já aprovado na Câmara dos Deputados e enviado ao Senado Federal, altera a Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, para excluir da desoneração da folha de pagamento 28 dos 56 setores da economia contemplados, entre eles, são excluídas empresas essenciais para o



Congresso Nacional

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 29/05/2018	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 833, DE 2018			
Autor: Deputado: JERÔNIMO GOERGEN - Progressistas/RS	Nº do Prontuário			
☐ Supressiva ☐ Substitutiva ☐ Modificativa ☒ Aditiva ☐ Substitutiva Global				
Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:	Pág.
funcionamento da cadeia de transporte de carga brasileiro, como as de transporte ferroviário de carga. Segundo a proposta – originalmente enviada pelo Governo ao Congresso – empresas dos setores reonerados voltariam a contribuir com a previdência, após cumprida a chamada “noventena”, com a alíquota de 20% sobre a folha de pagamento, deixando de contribuir sob o regime alternativo, com alíquota específica sobre a receita bruta. Os demais 28 setores seriam reonerados em 2021. O texto aprovado trouxe, contudo, novidades, inseridas durante as discussões no plenário da Câmara: propõe que PIS/Pasep e Cofins incidentes sobre a comercialização do óleo diesel sejam zerados até 31 de dezembro de 2018, sendo esta uma medida que ajudaria a pôr fim à “greve dos caminhoneiros”, estabelecida em diversos estados do país desde a segunda-feira, 21 de maio, em protesto aos recentes aumentos dos combustíveis. Além disso, o texto em trâmite no Senado mantém, até 2020, dentre o rol de empresas desoneradas, que poderão contribuir em 1,5% sobre o valor da receita bruta, as empresas de transporte rodoviário de cargas (classe 4930-2 da CNAE 2.0) e as empresas de transporte aéreo de carga (classe 5120-0 da CNAE 2.0), dentre outras. Vale ainda dizer que a mobilização do Executivo e do Legislativo em torno da greve resultou em propostas e termos negociais – discutidos em diversas reuniões com transportadores autônomos, entidades representativas dos caminhoneiros, entre outros – assim como na edição de três medidas provisórias: a Medida Provisória nº 831, de 27 de maio de 2018, que determina que a “Conab contratará transporte rodoviário				



Congresso Nacional

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data:
29/05/2018

Proposição:
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 833, DE 2018

Autor:
Deputado: JERÔNIMO GOERGEN - Progressistas/RS

Nº do Prontuário

☐ Supressiva ☐ Substitutiva ☐ Modificativa ☒ Aditiva ☐ Substitutiva Global

Artigo:

Parágrafo:

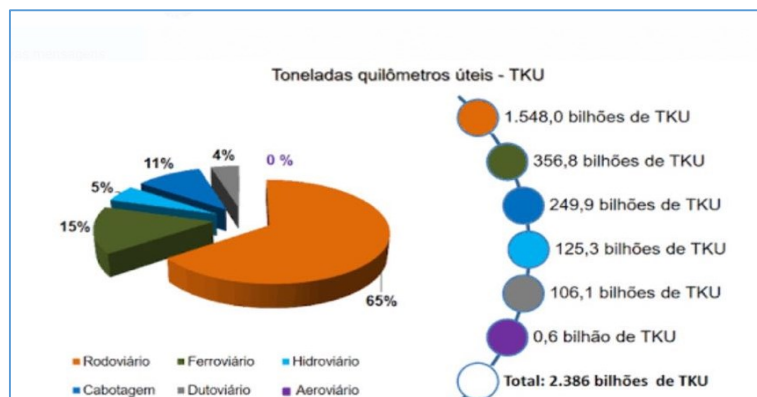
Inciso:

Alínea:

Pág.

de cargas com dispensa do procedimento licitatório para até trinta por cento da demanda anual de frete da Companhia”; a **Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018**, que “*institui a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas*”, assim como a **Medida Provisória nº 833, de 27 de maio de 2018**, que “*altera a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, para prever que, em todo o território nacional, os veículos de transporte de cargas que circularem vazios nas vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais ficarão isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos*”, esta última que ora se propõe emendar.

Por mais que se possa justificar a racionalidade do conjunto de medidas, é inevitável que elas tragam séria preocupação ao setor **de transporte ferroviário de carga**. Já há algum tempo o País busca promover uma matriz de transporte nacional mais equilibrada, alterando-se o quadro atual sobre a participação de cada modo no transporte de carga do país:





Congresso Nacional

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 29/05/2018	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 833, DE 2018			
Autor: Deputado: JERÔNIMO GOERGEN - Progressistas/RS	Nº do Prontuário			
☐ Supressiva ☐ Substitutiva ☐ Modificativa ☒ Aditiva ☐ Substitutiva Global				
Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:	Pág.
Essas medidas todas, se tomadas sem levar em consideração suas externalidades negativas em outros setores ou sem virem acompanhadas de balanceamentos e harmonizações simplesmente vão agravar ainda mais o cenário. Esta emenda que se propõe à última das MPs acima lista (a MP 833/2018) busca defender justamente a prolatada revisão na matriz de transportes do país. Por tudo isso, esta emenda, a um só tempo, representa medida de equidade e incentivo à logística nacional, conferindo tratamento uniforme a outro elo da cadeia logística, especificamente de transporte, além de evitar um desbalanceamento entre os diferentes modais de transporte, que pode exacerbar o desequilíbrio que marca a infraestrutura nacional. Estimular e criar as condições necessárias para uma maior participação do modal ferroviário é um grande desafio para o Brasil e realoca-lo novamente na desoneração da Lei nº 12.546, de 2011, apresenta-se como proposta para balancear o fomento a um ciclo vicioso, que seria inevitavelmente realizado pela recente alteração da referida Lei e agravado com outras medidas de incentivo exclusivos ao transporte rodoviário, o que poderia significar vantagens para tal setor, mas com reflexos negativos na cadeia produtiva nacional e para a população brasileira. Por estas razões, fica justificada a presente emenda. Sala da Comissão, 29 de maio de 2018. Assinatura:				



Congresso Nacional

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

--

Data: 29/05/2018	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 833, DE 2018
----------------------------	---

Autor: Deputado: JERÔNIMO GOERGEN - Progressistas/RS	Nº do Prontuário
--	-------------------------

☐ Supressiva ☐ Substitutiva ☐ Modificativa ☒ Aditiva ☐ Substitutiva Global
--

Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:	Pág.
----------------	-------------------	----------------	----------------	-------------

Deputado Jerônimo Goergen Progressistas/RS



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 833
ENQUETA
00002

Data	PROPOSIÇÃO Medida Provisória nº 833/2018.			
autor Dep. Rogério Rosso– PSD/DF				Nº do prontuário
1 Supressiva	2. substitutiva	3. modificativa	4. (X) aditiva	5. () Substitutivo global
Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se à Medida Provisória nº 833/2018, onde couber, a seguinte redação:

“Art. XX. O art. 1º da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999, passa vigorar acrescida dos seguintes parágrafos:

Art. 1º

§ 5º A comercialização de etanol combustível somente poderá ser efetuada pelo fornecedor após seu cadastramento na ANP; e

§ 6º A ANP estabelecerá os termos e as condições para a comercialização entre os agentes produtores de etanol hidratado combustível diretamente com postos revendedores.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Essa emenda tem como objetivo permitir a comercialização direta entre os produtores de Etanol e os revendedores de combustíveis (postos de combustíveis).

Cabe destacar que esta emenda não inviabiliza a atuação das distribuidoras, mas tão somente concede às usinas a possibilidade de venda direta aos postos de combustíveis sempre que tal opção se mostrar mais vantajosa e econômica, beneficiando diretamente o consumidor.

Por fim, considerando que os veículos *flex* representam hoje cerca de 90% da frota nacional de veículos, esperamos que tal medida possa contribuir significativamente para atenuar os efeitos da alta recente dos preços dos combustíveis

e promover o aumento da produção e do consumo de etanol combustível com benefícios diretos na geração de empregos, no preço dos combustíveis e na conservação do meio ambiente.

PARLAMENTAR

Dep. Rogério Rosso
PSD/DF

ETIQUETA



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 833, de 2018

Elvino Bohn Gass Autor

Partido
PT

1. ____ Supressiva 2. ____ Substitutiva 3. ____ Modificativa 4. X Aditiva

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescenta artigo à Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

“Art1º.....
.....

"Art. 45-A. Nas concessões em que as rodovias públicas são o objeto, a cobrança de pedágio pela utilização da via não se aplicará aos condutores que tenham residência permanente ou exerçam atividades profissionais no mesmo Município onde funcione a praça para a arrecadação dessa tarifa.

§ 1º O disposto no caput abrange as vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais, inclusive as concedidas

§ 2º. Os órgãos e as entidades competentes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios disporão sobre as medidas técnicas e operacionais para viabilizar a isenção de que trata o caput

JUSTIFICAÇÃO

A cobrança de pedágio nas rodovias exploradas diretamente pelo Poder Público ou pela iniciativa privada, sob regime de concessão, deve ser pautada também pela racionalidade, e não apenas pela exclusiva necessidade de cobrir os custos com a manutenção da via. A cobrança de pedágio para pessoas que moram e trabalham no mesmo Município em que se assentam os postos de arrecadação dessa tarifa constitui uma ação inaceitável, porque impõe custos altíssimos a esses cidadãos para fazer face às suas necessidades básicas de deslocamento diário. Não podemos esquecer que esses cidadãos nem sempre têm a opção de circular por vias alternativas municipais, sendo obrigados a usar a via com pedágio, para

circular dentro do próprio Município. O custo com o pagamento obrigatório dessa tarifa pode acabar lhes restringindo o direito de ir e vir, e também limitar o desenvolvimento de suas funções e atividades, com repercussão danosa para suas condições socioeconômicas.

PARLAMENTAR

Deputado Elvino Bohn Gass



MPV 833
00004

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Lasier Martins

EMENDA Nº – CMMPV
(à MPV nº 833, de 27 de maio 2018)

Incluem-se os seguintes §§ 6º e 7º ao art. 17 da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, nos termos da Medida Provisória nº 833, de 27 de maio de 2018:

“Art. 17.

.....
§ 6º A isenção de que trata este artigo, quando incidente em rodovia estadual, distrital ou municipal, será aplicável quando:

I – não acarretar perda de receita para o ente federativo respectivo, no caso de administração direta da rodovia;

II – não exigir reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão em desfavor do ente federativo respectivo, no caso de rodovia concedida; ou

III – houver compensação financeira da União ao ente federativo respectivo pela perda de receita decorrente dos incisos I ou II.

§ 7º Será vedado o aumento do pedágio para os demais usuários da rodovia para compensar a isenção de que trata este artigo.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 833/2018 amplia para todas as rodovias do País, e não mais apenas para as rodovias federais, a isenção da cobrança de pedágio sobre os eixos mantidos suspensos em veículos de transporte de cargas vazios. O propósito é estabelecer uma política uniforme de cobrança de pedágio em todas as vias do território nacional, independentemente de jurisdição federal, estadual ou municipal.

Embora seja medida de justiça com os caminhoneiros brasileiros, aliás com a qual concordamos, é preciso atentar para o reequilíbrio econômico-financeiro dos valores que os Estados e Municípios perderão com essa isenção imposta unilateralmente pela União, sem ter havido antes uma ampla negociação com os entes federativos.

Concordamos que os caminhoneiros devam ter a justa isenção pelo trânsito de seus veículos vazios de carga e com os eixos suspensos, conforme tem sido amplamente debatido nos últimos dias no País. Preocupa-nos apenas a questão das finanças estaduais, tão vulneráveis que se encontram nos atuais tempos de restrição orçamentária, inclusive pela ausência do equacionamento



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **Lasier Martins**

da questão da compensação federal pelas perdas que a Lei Kandir impõem aos Estados, compensação cuja regulamentação, inclusive, está pendente há mais de uma década.

Ademais, é preciso pensar também na sociedade brasileira como um todo, que já paga pesados tributos em todas as situações de seu cotidiano. Deve-se evitar que os demais cidadãos sejam sobrecarregados por aumentos de pedágios a título de compensação das perdas que as concessionárias venham a ter com a isenção dos caminhões. Se, por um lado, é preciso fazer justiça aos caminhoneiros, por outro, não se deve jogar o fardo de suportar tal medida diretamente sobre os demais brasileiros.

Ante o exposto, propomos aos nobres Pares a aprovação da presente emenda.

Sala das Reuniões,

Senador Lasier Martins
(PSD-RS)



**MPV 833
00005**

CONGRESSO NACIONAL

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 833 DE 2018

EMENDA ADITIVA

Inclua-se na Medida Provisória, onde couber, a seguinte redação:

Art. Os veículos oficiais utilizados pela União, Estados, Municípios e Distrito Federal, seus respectivos órgãos, departamentos, autarquias ou fundações, bem como do Corpo Diplomático, são isentos do pagamento da tarifa de pedágio no âmbito das rodovias federais, estaduais e municipais, inclusive as concedidas.

§ 1º Consideram-se como oficiais os veículos próprios ou contratados de prestadores de serviço utilizados pela União, Estados, Municípios e Distrito Federal, seus respectivos órgãos, departamentos, autarquias ou fundações públicas conforme estabelecidas nas legislações federal estadual, municipal e do Distrito Federal vigentes.

§ 2º Aplica-se a isenção referida no *caput* deste art. aos veículos de transporte de escolares licenciados a realizar esse serviço e as ambulâncias de propriedade de pessoa jurídica de direito privado, devidamente caracterizadas para emergência médica.

§3º A Agência Nacional de Transporte Terrestre – ANTT, estabelecerá em regulamento os procedimentos necessários à isenção do pagamento da tarifa de pedágio junto ao órgão ou concessionária responsável pela administração da via.

JUSTIFICATIVA

A Agência Nacional de Transporte Terrestre – ANTT, estabeleceu por meio da Resolução nº 3.916, de 18 de outubro de 2012, a isenção do pagamento da tarifa de pedágio a veículos oficiais utilizados pela administração pública.

Com base no Decreto nº 94.002, de 4 de fevereiro de 1987, que “*Dispõe sobre a concessão de obra pública, para construção, conservação e exploração de rodovias e obras rodoviárias federais, e dá outras providências.*”, a ANTT enfatiza, que essa isenção não gera direito a reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

A Emenda traz essa isenção, que já é aplicada por instrumento de Resolução da Agência Reguladora, à força de imposição da Lei e a segurança jurídica necessária ao seu cumprimento, estendendo sua aplicação as rodovias de todo o país, assim como fez-se no texto principal da MVP em relação ao eixo suspenso dos veículos de carga que transitam vazios.



CONGRESSO NACIONAL

Mais ainda, tratamos de assegurar o livre trânsito de ambulâncias e escolares por se tratar de transportes essenciais ao desenvolvimento socioeconômico, a vida humana, ao futuro de uma nação.

Por essas razões, solicitamos o apoio dos nobres Parlamentares a presente Emenda.

Sala das Sessões, em de maio de 2018.

Deputada Carmen Zanotto
PPS SC



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 833

00006 ETIQUETA

DATA

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 833, de 2018

AUTOR
Dep. Flávia Moraes

Nº PRONTUÁRIO

TIPO

1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 () MODIFICATIVA 4 (X) ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Inclua-se o seguinte artigo ao texto da Medida Provisória 833, de 27 de maio de 2018:

“Art. O inciso V da Lei 9.478, de 6 de agosto de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1º

.....

V – garantir a autossuficiência na produção e fornecimento de derivados de petróleo;

.....” (NR)

JUSTIFICATIVA

A dependência externa de derivados de petróleo amplia a exposição dos consumidores e das empresas brasileiras ao risco externo e à variação cambial. Nesse sentido, buscar a autossuficiência é imprescindível ao melhor interesse nacional.

Assim, considerando a importância dessa medida, solicito o apoio dos nobres pares para a aprovação da presente emenda.

Assinatura

Dep. Flávia Moraes

Brasília, de maio de 2018.

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 833, DE 2018

Altera a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, para prever que, em todo o território nacional, os veículos de transporte de cargas que circularem vazios nas vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais ficarão isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos.

EMENDA ADITIVA Nº

Inclua-se, onde couber, na Medida Provisória nº 833, de 27 de maio de 2018, o seguinte artigo:

“Art. X. Os arts. 8º e 8º-A da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, passam a vigorar com as seguintes redações:

‘Art. 8º

XV - as empresas de transporte ferroviário de cargas, enquadradas na classe 4911-6 da CNAE 2.0;

.....’ (NR)

‘Art. 8º-A A alíquota da contribuição sobre a receita bruta prevista no art. 8º desta Lei será de 2,5% (dois inteiros e cinco décimos por cento), exceto para as empresas referidas nos incisos VI, IX, X, XI e XV do caput do referido artigo e para as empresas que fabricam os produtos classificados na Tipi nos códigos 6309.00, 64.01 a 64.06 e 87.02, exceto 8702.90.10, que contribuirão à alíquota de 1,5% (um inteiro e cinco décimos por cento), e para as empresas que fabricam os produtos classificados na Tipi nos códigos 02.03, 0206.30.00, 0206.4, 02.07, 02.09, 0210.1, 0210.99.00, 1601.00.00, 1602.3, 1602.4, 03.03 e 03.04, que contribuirão à alíquota de 1% (um por cento).’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

O PLC 52/2018, originário do PL 8456/2017, já aprovado na Câmara dos Deputados e enviado ao Senado Federal, altera a Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, para excluir da desoneração da folha de pagamento 28 dos 56 setores da economia contemplados, entre eles, são excluídas empresas essenciais para o funcionamento da cadeia de transporte de carga brasileiro, como as de **transporte ferroviário de carga**.

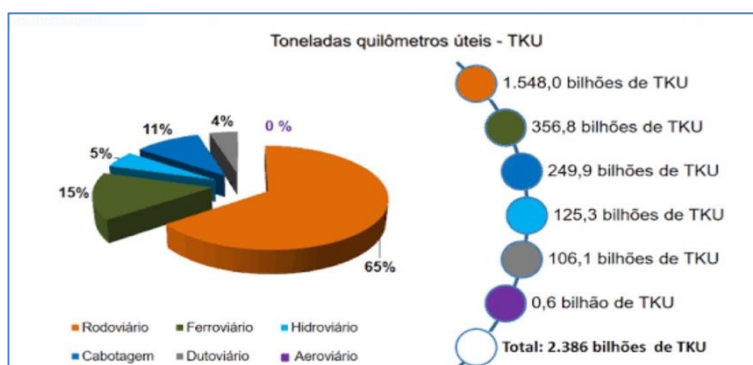
Segundo a proposta – originalmente enviada pelo Governo ao Congresso – empresas dos setores reonerados voltariam a contribuir com a previdência, após cumprida a chamada “noventena”, com a alíquota de 20% sobre a folha de pagamento, deixando de contribuir sob o regime alternativo, com alíquota específica sobre a receita bruta. Os demais 28 setores seriam reonerados em 2021.

O texto aprovado trouxe, contudo, novidades, inseridas durante as discussões no plenário da Câmara: propõe que PIS/Pasep e Cofins incidentes sobre a comercialização do óleo diesel sejam zerados até 31 de dezembro de 2018, sendo esta uma medida que ajudaria a pôr fim à “greve dos caminhoneiros”, estabelecida em diversos estados do país desde a segunda-feira, 21 de maio, em protesto aos recentes aumentos dos combustíveis. Além disso, o texto em trâmite no Senado mantém, até 2020, dentre o rol de empresas desoneradas, que poderão contribuir em 1,5% sobre o valor da receita bruta, as **empresas de transporte rodoviário de cargas** (classe 4930-2 da CNAE 2.0).

Vale ainda dizer que a mobilização do Executivo e do Legislativo em torno da greve resultou em propostas e termos negociais – discutidos em diversas reuniões com transportadores autônomos, entidades representativas dos caminhoneiros, entre outros – assim como na edição de três medidas provisórias: a **Medida Provisória nº 831, de 27 de maio de 2018**, que determina que a “*Conab contratará transporte rodoviário de cargas com dispensa do procedimento licitatório para até trinta por cento da demanda anual de frete da Companhia*”; a **Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018**, que “*institui a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas*”,

assim como a **Medida Provisória nº 833, de 27 de maio de 2018**, que “*altera a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, para prever que, em todo o território nacional, os veículos de transporte de cargas que circularem vazios nas vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais ficarão isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos*”, esta última que ora se propõe emendar.

Por mais que se possa justificar a racionalidade do conjunto de medidas, é inevitável que elas tragam séria preocupação ao setor **de transporte ferroviário de carga**. Já há algum tempo o País busca promover uma matriz de transporte nacional mais equilibrada, alterando-se o quadro atual sobre a participação de cada modo no transporte de carga do país:



Fonte: EPL, 2017.

Essas medidas todas, se tomadas sem levar em consideração suas externalidades negativas em outros setores ou sem virem acompanhadas de balanceamentos e harmonizações, simplesmente vão agravar ainda mais o cenário.

Esta emenda que se propõe à última das MPs acima lista (a MP 833/2018) busca defender justamente a prolatada revisão na matriz de transportes do país. Por tudo isso, esta emenda, a um só tempo, representa medida de equidade e incentivo à logística nacional, conferindo tratamento uniforme a outro elo da cadeia logística, especificamente de transporte, além de evitar um desbalanceamento entre os diferentes modais de transporte, que pode exacerbar o desequilíbrio que marca a infraestrutura nacional. Estimular e criar as condições necessárias para uma maior participação do modal ferroviário é um grande desafio para o Brasil e realocá-lo novamente na desoneração da Lei nº 12.546, de 2011, apresenta-se como proposta para

balancear o fomento a um ciclo vicioso, que seria inevitavelmente realizado pela recente alteração da referida Lei e agravado com outras medidas de incentivo exclusivos ao transporte rodoviário, o que poderia significar vantagens para tal setor, mas com reflexos negativos na cadeia produtiva nacional e para a população brasileira.

Ciente do relevante valor social da proposta, conto com o apoio de meus ilustres pares do Congresso Nacional para sua aprovação.

Sala da Comissão, em 04 de junho de 2018.



Deputado HUGO LEAL



EMENDA Nº

(à Medida Provisória nº 833/2018)

Acrescente-se à MP nº 833, de 27/05/2018, o seguinte art. 2º, renumerando-se o atual para o art. 3º:

Art. 2º A Lei 12.546, de 14 de dezembro de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 8º

.....

XV - as empresas de transporte ferroviário de cargas, enquadradas na classe 4911-6 da CNAE 2.0;

XVI - as empresas de gestão de portos e terminais arrendados e autorizados, as empresas que realizam operações portuárias, de carga, descarga e armazenagem em instalações portuárias, enquadradas nas classes 5212-5, 5231-1, incluindo todas suas subclasses, da CNAE 2.0;

XVII – as empresas de transporte marítimo de carga e de passageiros, na navegação de cabotagem e na navegação de longo curso;

XVIII - as empresas de navegação de apoio marítimo e de apoio portuário, enquadradas nas classes, 5030-1/01 e 5030-1/02 da CNAE 2.0;

.....” (NR)

“Art. 8º-A A alíquota da contribuição sobre a receita bruta prevista no art. 8º desta Lei será de 2,5% (dois inteiros e cinco décimos por cento), exceto para as empresas referidas nos incisos VI, IX, X, XI, XV, XVI, XVII e XVIII do caput do referido artigo e para as empresas que fabricam os produtos classificados na Tipi nos códigos 6309.00, 64.01 a 64.06 e 87.02, exceto 8702.90.10, que contribuirão à alíquota de 1,5% (um inteiro e cinco décimos por cento), e para as empresas que fabricam os produtos classificados na Tipi nos códigos 02.03, 0206.30.00, 0206.4, 02.07, 02.09,



0210.1, 0210.99.00, 1601.00.00, 1602.3, 1602.4, 03.03 e 03.04, que contribuirão à alíquota de 1% (um por cento).”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

Foi sancionada a Lei nº 13.670, de 30 de maio de 2018, que altera a Lei nº 12.546, de 2011, deixando fora do regime de desoneração da folha de pagamento empresas essenciais para o funcionamento da cadeia de transporte de carga brasileiro, como as de transporte ferroviário de carga, as empresas de gestão de portos e terminais arrendados e autorizados, além daquelas que realizam operações portuárias e de carga, descarga e armazenagem em instalações portuárias brasileiras e das empresas de transporte de cargas de cabotagem e as empresas de navegação de apoio marítimo e portuário.

Na proposta original do Governo, empresas dos setores reonerados voltariam a contribuir com a alíquota de 20% sobre a folha de pagamento, deixando de contribuir sob o regime alternativo, com alíquota específica sobre a receita bruta. O texto aprovado trouxe, contudo, novidades, como a manutenção, até 2020, dentre o rol de empresas desoneradas, as empresas de transporte rodoviário de cargas. A mobilização do Executivo e do Legislativo no contexto da “greve dos caminhoneiros” resultou em propostas e na edição de três medidas provisórias: as Medidas Provisórias nº 831, 832 e 833, todas de 27 de maio de 2018. Esta última a que ora se propõe emendar.

Por mais que se possa justificar a racionalidade das medidas, é inevitável que elas tragam preocupação às empresas de transporte ferroviário de carga, bem como as empresas de gestão de portos e terminais arrendados e autorizados, as empresas que realizam operações portuárias, de carga, descarga e armazenagem e as empresas de transporte de cargas de cabotagem e as empresas de navegação de apoio marítimo e portuário.

Esta emenda representa medida de equidade e incentivo à logística nacional, conferindo tratamento uniforme aos elos da cadeia logística de transporte, além de evitar um desbalanceamento entre os diferentes modais.



Estimular e criar as condições necessárias para todos os modais de transporte é um grande desafio para o Brasil e a desoneração da Lei nº 12.546, de 2011 apresenta-se como uma ferramenta apta a isto, desde que os benefícios atinjam, equanimemente, as empresas responsáveis por cada uma das etapas desta cadeia. Esta é a correção que aqui se propõe.

Sala das Sessões,



Senador **WELLINGTON FAGUNDES**



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

EMENDA Nº
MPV 833 / _____
00009

DATA
4/06/2018

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 833, DE 2018

TIPO

1 [] SUPRESSIVA 2 [] AGLUTINATIVA 3 [] SUBSTITUTIVA 4 [] MODIFICATIVA 5 [x] ADITIVA

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO JÚLIO CÉSAR	PSD	PI	

Art. 1º Inclua-se na Medida Provisória 833 de 2018 o seguinte dispositivo, como artigo 2º, renumerando o atual artigo 2º

Art 2º Até 31 de dezembro de 2018, ficam reduzidas a 0 (zero):

I - As alíquotas de que tratam o inciso I e II do caput do art. 23 da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004

II- As alíquotas de que tratam os incisos I e II do caput do art. 4º e os incisos I e II do caput do art. 5º da Lei nº 9.718, de 27 de novembro de 1998; e

III – As alíquotas de que tratam os incisos I e II do art. 5º da Lei nº. 10.336, de 19 dezembro de 2001.

Justificação

Diante da dificuldade financeira vivida no país, conjuntamente com a demanda gerada a partir dos pleitos dos caminhoneiros e da população, faz-se necessária a redução das alíquotas referente à Contribuição de Intervenção do Domínio Econômico - CIDE e à Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - PIS/PASEP, incidentes sobre os combustíveis. Uma medida urgente e necessária para redução do preço do diesel, da gasolina, do gás e do etanol.

04/06/2018
DATA

ASSINATURA



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Medida Provisória nº 833, de 27 de maio de 2018
-------------	--

Autor Paulo Pimenta – PT/RS	Nº do Prontuário
--	-------------------------

1. <u>Supressiva</u>	2. <u>Substitutiva</u>	3. <u>Modificativa</u>	4. <u>X</u> <u>Aditiva</u>	5. <u>Substitutivo Global</u>
----------------------	------------------------	------------------------	----------------------------	-------------------------------

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

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Incluam-se na MP nº 833/2018, onde couberem, os seguintes artigos:

Art. X1. A política de formação de preços aplicada pela Petrobras para gasolina, diesel e GLP deverá atender aos seguintes objetivos:

I - preservar o interesse nacional;

II – proteger os interesses do consumidor quanto a preço, qualidade e oferta dos produtos;

III – contribuir para a redução da vulnerabilidade externa da economia, mediante o estímulo à produção nacional e à autossuficiência;

IV – reduzir a volatilidade dos preços internos;

V- promover a modicidade de preços;

VI- permitir a previsibilidade dos custos e o planejamento econômico das empresas;

VII- promover a eficiência geral da economia brasileira;

VIII- contribuir para o fortalecimento da cadeia interna de produção no setor de petróleo e gás; e

IX- garantir o abastecimento interno.

Art. X2. Os preços de realização da Petrobras serão fixados periodicamente e deverão ter como base as cotações médias do mercado internacional, os custos internos de produção e o objetivo de redução da volatilidade.

Art. X3. Poderão ser definidas bandas, médias móveis, frequência máxima de reajustes, e adotadas outras medidas necessárias para alcançar os objetivos dispostos no art. X1.

JUSTIFICAÇÃO

Diante das descobertas da província do pré-sal, o Brasil tem uma oportunidade histórica de se tornar autossuficiente em petróleo e em seus derivados.

No entanto, nos últimos anos, o Brasil se tornou exportador de óleo cru e aumentou a importação de derivados. Se em 2005 o país importou 5 milhões de barris de óleo diesel, em

2017, quando cresceu 63,7% em relação a 2016, a importação ultrapassou 80 milhões.

Em 2017 também cresceu a importação de gasolina (mais de 50%) e de gás liquefeito de petróleo (GLP, que resulta no gás de cozinha), cujas importações passaram de cerca de 5 milhões de barris em 2005 para mais de 20 milhões em 2017.

A razão de tais aumentos é a política de preços da Petrobras, que tem como base o preço de paridade de importação, formado pelas cotações internacionais dos produtos convertidas em Reais, mais os custos que importadores teriam, como transporte e taxas portuárias. Além disso, o preço considera uma margem que cobre os riscos (como volatilidade do câmbio e dos preços). A política assim definida repassa ao consumidor a volatilidade tanto dos preços no mercado internacional quanto do câmbio, numa frequência que pode ser, inclusive, diária - desde o início da política, já se verificaram duzentos e trinta reajustes no diesel.

A presente proposta tem por finalidade alterar essa situação estabelecendo diretrizes gerais para a política de reajuste de preços da Petrobras nas refinarias, especialmente para gasolina, diesel e GLP. Por elas, a formação dos preços da Petrobras deve ter como parâmetros as cotações médias do mercado internacional, os custos internos de produção e o objetivo de redução da volatilidade, que pode ocorrer por diversos métodos. A política de reajuste atenderia assim às necessidades financeiras da empresa e visaria o interesse nacional e da população ao manter a referência de preço no custo de produção e reduzir a volatilidade.

PARLAMENTAR

Data 04/06/18

Dep. Paulo Pimenta – PT/RS



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data

Medida Provisória nº 833, de 27 de maio de 2018

Autor

Paulo Pimenta – PT/RS

Nº do Prontuário

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

Página

Artigo

Parágrafo

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se na MP nº 833/2018, onde couber, o seguinte artigo:

Art. X. Acrescente-se o seguinte parágrafo único ao art. 11, da Lei 12.351, de 22 de dezembro de 2010:

“Art. 11.

.....
Parágrafo único. Os editais de licitação deverão prever percentual mínimo de petróleo a ser destinado ao refino no país, observada a demanda nacional e a capacidade produtiva interna.”
(NR)

JUSTIFICAÇÃO

Diante das descobertas da província do pré-sal, o Brasil tem uma oportunidade histórica de se tornar autossuficiente em petróleo e em seus derivados.

No entanto, nos últimos anos, o Brasil se tornou exportador de óleo cru e aumentou a importação de derivados. Se em 2005 o país importou 5 milhões de barris de óleo diesel, em 2017, quando cresceu 63,7% em relação a 2016, a importação ultrapassou 80 milhões.

Em 2017 também cresceu a importação de gasolina (mais de 50%) e de gás liquefeito de petróleo (GLP, que resulta no gás de cozinha), cujas importações passaram de cerca de 5 milhões de barris em 2005 para mais de 20 milhões em 2017.

Esse movimento poderia ser evitado ou minorado se os editais da ANP nas rodadas de licitação do pré-sal previssessem percentual mínimo de petróleo a ser destinado ao refino no país, observada a necessidade de abastecimento nacional e a utilização da capacidade produtiva interna. É justamente esta previsão que é incluída nesta emenda.

PARLAMENTAR

Data 04/06/2018

Dep. Paulo Pimenta – PT/RS



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Medida Provisória nº 833, de 27 de maio de 2018
-------------	--

Autor Deputado Paulo Pimenta	Nº do Prontuário
---	-------------------------

1. <u>Supressiva</u>	2. <u>Substitutiva</u>	3. <u>Modificativa</u>	4. <u>X Aditiva</u>	5. <u>Substitutivo Global</u>
----------------------	------------------------	------------------------	---------------------	-------------------------------

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

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Incluem-se na MP nº 833/2018, onde couberem, os seguintes artigos:

Art. X1. Dê-se ao inciso I, do art. 3º da Lei nº 7.689, de 15 de dezembro de 1988, a seguinte redação:

“Art. 3º

I - 20% (vinte por cento), no período compreendido entre 1º de setembro de 2015 e 31 de agosto de 2018, e 25% (vinte e cinco por cento) a partir de 1º de setembro de 2018, no caso das pessoas jurídicas de seguros privados, das de capitalização e das referidas nos incisos I a VII e X do § 1º do art. 1º da Lei Complementar nº 105, de 10 de janeiro de 2001;” (NR)

Art. X2. Acrescente-se o seguinte inciso II, ao art. 3º da Lei nº 7.689, de 15 de dezembro de 1988, renumerando-se os demais:

“Art. 3º

II – 18% (dezoito por cento), no caso das pessoas jurídicas que exercem atividades de exploração e de produção de jazidas de petróleo e de gás natural, definidas no art. 6º da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997;” (NR)

Art. X3. Revoga-se o art. 1º da Lei nº 13.586, de 28 de dezembro de 2017.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo, além de majorar a tributação sobre o setor financeiro e a indústria petroleira, revogar o art. 1º da Lei 13.586, de 28 de dezembro de 2017, que revogou o art. 12 do Decreto-Lei nº 62/1966 que permitia à Petrobras deduzir, para efeito de determinação do lucro sujeito à tributação, as importâncias aplicadas em cada exercício na prospecção e extração do petróleo cru. O caput do art. 1º da Lei 13.586/2017, com algumas alterações em relação ao art. 12 do Decreto-Lei 62/1966, estendeu a todas as empresas petrolíferas a possibilidade que antes era restrita à Petrobras.

O dispositivo determina que, para fins de determinação do lucro real e da base de cálculo

da CSLL, poderão ser integralmente deduzidas as importâncias aplicadas, em cada período de apuração, nas atividades de exploração e de produção de jazidas de petróleo e de gás natural, definidas no art. 6º da Lei nº 9.478/1997, observado o disposto no § 1º do referido artigo.

Os §§ 1º ao 6º da Lei nº 13.586/2017 se referem às atividades de desenvolvimento da produção. Os §§ 1º ao 4º tratam da despesa de exaustão decorrente de ativo formado mediante gastos aplicados em desenvolvimento para viabilizar a produção de campo de petróleo ou de gás natural, que é dedutível na apuração do lucro real e da base de cálculo da CSLL. A lei autoriza a exaustão acelerada dos ativos, calculada por meio da aplicação da taxa de exaustão, determinada pelo método das unidades produzidas, multiplicada por 2,5, sendo que a quota dessa exaustão acelerada será excluída do lucro líquido.

Já os §§ 5º e 6º asseguram ao contribuinte o direito de computar a quota efetivamente adequada às condições de depreciação das suas máquinas, equipamentos e instrumentos facilitadores aplicados nas atividades de desenvolvimento da produção, desde que comprove a adequação.

O principal problema do art. 1º da lei 13.586 é que sua redação é extremamente aberta, permitindo dedução integral das importâncias aplicadas, em cada período de apuração, nas atividades de exploração e de produção de jazidas de petróleo e de gás natural. Dessa maneira, as empresas contarão com grande margem de interpretação acerca do que poderão deduzir, para fins de determinação do lucro real e da base de cálculo da CSLL.

Em particular, no caso do regime de partilha, corre-se o risco de haver diferenças entre o que é dedutível como custo em óleo (art. 2º da Lei 12.351) e o que é dedutível para efeito de determinação do lucro real e da base de cálculo da CSLL (art. 1º da Lei 13.586/2017), inclusive em relação aos períodos de dedução. Pela ausência de uniformidade entre as duas leis, é possível que haja duplicidade de deduções.

Portanto, combinando-se os riscos de duplicação de dedução e de dedução de despesas que não integram o custo em óleo, é possível que haja grande redução da arrecadação.

A solução efetiva para a crise de combustíveis que assola o país é a revisão da política de preços da Petrobras, compreendendo o diesel, mas também a gasolina e o gás natural. Todavia, caso a proposta de subvenção do diesel colocada pelo governo avance, é central que o impacto fiscal dela resultante seja coberto com a redução de renúncias voltadas aos contribuintes com maior capacidade de pagamento, e não com a redução dos recursos aplicados nas políticas sociais e investimentos. É neste sentido que a presente emenda avança.

PARLAMENTAR

Deputado Paulo Pimenta – PT/RS



SENADO FEDERAL
Gabinete do senador JOSÉ AGRIPINO

PARECER Nº 1, DE 2018

Da COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 833, DE 2018, sobre a Medida Provisória nº 833, de 2018, que *altera a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, para prever que, em todo o território nacional, os veículos de transporte de cargas que circularem vazios nas vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais ficarão isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos.*

Relator: Senador JOSÉ AGRIPINO

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão Mista, para emissão de parecer prévio à apreciação plenária pelas Casas do Congresso Nacional, a Medida Provisória (MPV) nº 833, de 27 de maio de 2018, em obediência ao § 9º do art. 62 da Constituição Federal (CF).

A MPV nº 833, de 2018, é composta de dois artigos. O art. 1º altera o art. 17 da Lei dos Caminhoneiros (Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015) para estabelecer a isenção da cobrança de pedágio sobre os eixos mantidos suspensos dos veículos de transporte de cargas que circularem vazios em todas as vias do território nacional, inclusive as concedidas, e independentemente de sua jurisdição.

A MPV também determina que os órgãos e as entidades competentes da União e dos demais entes federados disporão sobre as medidas técnicas e operacionais para viabilizar a isenção da cobrança. Até que os entes subnacionais disponham sobre isso, serão considerados vazios



SF/18612.46345-25

Página: 17 19/06/2018 14:02:08

6c79e3411a7597dc523a98d930b2566defdf68205

os veículos de transporte de carga com um ou mais eixos suspensos quando transpuserem as praças de pedágio, assegurada a fiscalização da autoridade competente. Além disso, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) poderá adotar regulamentação acerca da isenção para as vias rodoviárias federais concedidas.

Por fim, a MPV equipara a circulação com eixos indevidamente suspensos (isto é, quando o veículo estiver carregado) à infração prevista no art. 209 do Código de Trânsito Brasileiro.

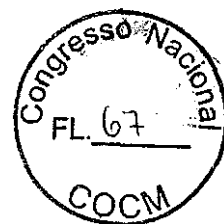
O art. 2º prevê a vigência imediata da MPV.

Nos termos da Exposição de Motivos Interministerial (EMI) nº 35, de 27 de maio de 2018, que acompanha a matéria, os Ministros de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil e da Casa Civil justificam o atendimento aos requisitos constitucionais de relevância e de urgência pela necessidade de atender reivindicação dos caminhoneiros em greve nacional iniciada em 21 de maio, e, assim, reduzir a instabilidade nas relações com o setor de transporte rodoviário de cargas, que poderia resultar em prejuízos sociais e econômicos de grande monta, como desabastecimento e restrições à circulação de pessoas e bens.

De acordo com a Exposição de Motivos, o comando do art. 17 da Lei dos Caminhoneiros vem sendo interpretado pelos órgãos e entidades competentes estaduais como sendo obrigatório somente nas rodovias federais.

Sustenta, ainda, que a diferenciação relativa à metodologia de cobrança de pedágio quanto aos eixos mantidos suspensos (entre os entes subnacionais) tem causado severas críticas por parte dos transportadores de cargas, na medida em que vigora tratamento não isonômico entre rodovias federais e estaduais.

Segundo os Ministros, o entendimento técnico que permeia o tema seria de que a circulação de veículos de transporte de cargas em que os pesos por eixo se encontram dentro dos limites legais não acarretaria em desgaste excessivo do pavimento e dos demais elementos das rodovias, o que não reduziria sua vida útil. A isenção da tarifa seria aplicada somente em veículos vazios sobre eixos que forem mantidos suspensos. Essa condição seria assegurada pela fiscalização por autoridade com circunscrição sobre a via ou pelo seu agente designado, conforme a legislação vigente.



SF/18612.46345-25

Página: 277 19/06/2018 14:02:08

6c79e3411a7597dc523a98d930b256fdef68205

Durante o prazo regimental, a Medida Provisória recebeu doze emendas.

II – ANÁLISE

Consoante dispõe a Resolução nº 1, de 8 de maio de 2002, do Congresso Nacional, esta Comissão deverá emitir parecer acerca dos aspectos constitucionais da Medida Provisória, incluindo os pressupostos de relevância e urgência, antes de a matéria ser submetida aos Plenários da Câmara dos Deputados e do Senado Federal.

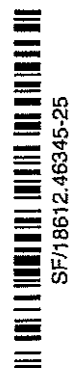
II. 1 – Constitucionalidade, Juridicidade, Adequação Financeira e Orçamentária e Técnica Legislativa da Medida Provisória

No que concerne à limitação material, a MPV não versa sobre as matérias relacionadas no inciso I do § 1º do art. 62 da Constituição Federal; não se enquadra nas hipóteses dos seus incisos II a IV; não se destina a regulamentar artigo da Constituição cuja redação tenha sido alterada por meio de emenda, respeitando-se, dessa forma, a vedação expressa no art. 246 da Carta Política; e tampouco representa reedição, na mesma sessão legislativa, de MPV que tenha sido rejeitada ou que tenha perdido a sua eficácia por decurso de prazo (art. 62, § 10, CF).

No que se refere aos pressupostos constitucionais de relevância e urgência, entendemos que a MPV nº 833, de 2018, os preenche integralmente. Havia, em 27 de maio de 2018, risco concreto de comprometimento grave do abastecimento interno, caso a greve de caminhoneiros se perpetuasse. Em verdade, a paralisação já afetava àquela época o abastecimento de combustíveis veiculares em diversas cidades, distorcendo o sistema de preços de inúmeros gêneros de consumo básico das famílias, que até hoje não voltaram ao normal.

Quanto ao exame de compatibilidade e adequação orçamentária e financeira da MPV, a análise abrange a repercussão sobre a receita ou a despesa pública federal e o atendimento às normas orçamentárias e financeiras vigentes, em especial à Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), à lei do Plano Plurianual (PPA), à Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e à Lei Orçamentária Anual (LOA).

A Consultoria de Orçamentos, Fiscalização e Controle do Senado Federal (CONORF) concluiu, por meio da Nota Técnica de



SF/18612.46345-25

Página: 3/7 19/06/2018 14:02:08

6c79e3411a7597dc523a98q930b2566defd68205

Adequação Orçamentária e Financeira nº 20/2018, que “*é tênue a factibilidade de impacto da MPV 833 no cumprimento do ordenamento jurídico pátrio em matéria orçamentária e financeira, e representa não mais do que mediato e longínquo risco fiscal para a União.*”

II. 2 – Mérito

Superada a análise formal da proposição, passa-se ao exame do seu conteúdo, que se encontra na competência desta Comissão.

A MPV nº 833, de 2018, é meritória. Trata-se, essencialmente, de pacificar o entendimento de que a isenção já concedida pela redação original do art. 17 da Lei dos Caminhoneiros possui eficácia *nacional*. De fato, não obstante o claro espírito original da lei, diversos órgãos e entidades estaduais não observavam o Decreto nº 8.433, de 16 de abril de 2015, que regulamentou o art. 17 da Lei nº 13.103, de 2015, e previu expressamente sua aplicação nacional.

A MPV resolve essa questão, prevendo expressamente na própria Lei dos Caminhoneiros que a isenção da cobrança de pedágio sobre os eixos suspensos abrange as vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais, inclusive as concedidas, trazendo, assim, maior segurança jurídica ao tema.

II. 3 – Emendas

A inserção de matérias estranhas ao objeto das medidas provisórias em leis delas derivadas vem, recorrentemente, sendo considerada inconstitucional pelo Supremo Tribunal Federal (STF). Em decisão tomada no julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 5.127, o Plenário do STF reconheceu a “*impossibilidade de se incluir emenda em projeto de conversão de Medida Provisória em lei com tema diverso do objeto originário da Medida Provisória*”.

Assim, acompanhando a jurisprudência da Suprema Corte, é forçoso reconhecer que as Emendas nºs 1, 2, 6, 7, 8, 9, 10, 11 e 12 não possuem pertinência temática com o objeto originário da MPV nº 833, de 2018. Essas emendas não tratam de dispositivos da Lei nº 13.103, de 2015, tampouco tratam de temas conexos com a questão do pedágio: isenções, abrangência e aplicação. Portanto, **abstemo-nos de acolhê-las por vício de inconstitucionalidade formal**, qual seja, a falta de pertinência temática.



Já as Emendas nºs 3, 4 e 5 tratam diretamente do objeto da MPV ora em análise.

A Emenda nº 3, de autoria do nobre Deputado Bohn Gass, cria nova modalidade de isenção para os condutores residentes ou executores de atividades laborais no mesmo município da praça de pedágio. Segundo seu autor, a emenda justifica-se pela razoabilidade de não impor ônus socioeconômico àquela classe de condutores. A ampliação do rol de isenções, entretanto, poderia comprometer o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, inclusive daqueles pactuados por um ente subnacional. Rememoro nossos nobres Pares que estamos a tratar de uma Lei nacional, que valerá não apenas para a União, mas para Estados, Distrito Federal e Municípios. Além disso, essa isenção poderia resultar em nova majoração das tarifas para os demais usuários. Deve, portanto, ser rejeitada.

O mesmo pode ser dito da Emenda nº 5, da nobre Deputada Carmen Zanotto, que disciplina a isenção do pedágio a veículos oficiais, estendendo o conceito aos veículos de transporte escolares e as ambulâncias, inclusive as de propriedade privada. Diante dos já mencionados efeitos adversos da ampliação do rol de isenções, a Emenda nº 5 também deve ser rejeitada.

Resta-nos analisar a Emenda nº 4, de autoria do nobre Senador Lasier Martins. Esta última trata de mitigar os efeitos da MPV nº 833, sobre as finanças dos demais entes da Federação, condicionando sua aplicação à: não ocorrência de perdas de receita pelo ente subnacional quando administrar diretamente o pedágio; não existência de reequilíbrio econômico-financeiro em desfavor do ente subnacional quando explorar indiretamente a rodovia; ou existência de compensação financeira da União para o ente subnacional pela perda de receita decorrente das duas primeiras hipóteses. A Emenda nº 4 ainda condiciona a obrigação da isenção trazida na MPV nº 833, de 2018, à não ocorrência de aumento de pedágio aos demais usuários da rodovia.

Consideramos que a Emenda do Senador Lasier Martins sinaliza bom caminho. Entretanto, merece ser aperfeiçoada, de forma que o ônus da isenção não recaia exclusivamente sobre a União, tampouco sobre os usuários, pela perspectiva do aumento do valor do pedágio.

É preciso, neste momento de crise, que todos colaborem. Nesse sentido, acolhemos parcialmente a Emenda nº 4 ao propormos diretriz conciliadora em que todas as alternativas de reequilíbrio econômico-financeiro disponíveis na legislação e nos contratos sejam tentadas antes que



SF/18612.46345-25

Página: 5/7 19/06/2018 14:02:08

6c79e3411a7597dc523a98d930b2566defd68205

a solução se dê pelo aumento das tarifas, como foi o caso concreto experimentado nas rodovias federais, que resultou em aumento médio de 14% para os utentes em decorrência da Lei dos Caminhoneiros.

III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela **constitucionalidade** e **juridicidade** da Medida Provisória nº 833, de 2018, bem como pelo atendimento dos pressupostos de **relevância**, **urgência** e **adequação financeira e orçamentária**.

No mérito, votamos pela sua **aprovação**, nos termos do Projeto de Lei de Conversão ao final exposto, com o acolhimento parcial da Emenda nº 4, nos termos explicitados anteriormente, e pela rejeição das demais emendas apresentadas nesta Comissão Mista.

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2018 (À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 833, DE 2018)

Altera a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, para prever que, em todo o território nacional, os veículos de transporte de cargas que circularem vazios nas vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais ficarão isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos.

O CONGRESSO NACIONAL resolve:

Art. 1º A Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 17.** Em todo o território nacional, os veículos de transporte de cargas que circularem vazios ficarão isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos.



SF/18612.46345-25

Página: 6/7 19/06/2018 14:02:08

6c79e3411a7597dc523a98d930b256fdefd68205

§ 1º O disposto no *caput* abrange as vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais, inclusive as concedidas.

§ 2º Os órgãos e as entidades competentes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios disporão sobre as medidas técnicas e operacionais para viabilizar a isenção de que trata o *caput*.

§ 3º Até a implementação das medidas a que se refere o § 2º, consideram-se vazios os veículos de transporte de carga que transpuserem as praças de pedágio com um ou mais eixos que mantiverem suspensos, assegurada a fiscalização da condição pela autoridade com circunscrição sobre a via ou pelo seu agente designado na forma prevista no § 4º do art. 280 da Lei nº 9.503, de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.

§ 4º Para as vias rodoviárias federais concedidas ou delegadas, será adotada a regulamentação da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

§ 5º Ficam sujeitos à penalidade prevista no art. 209 do Código de Trânsito Brasileiro os veículos de transporte de cargas que circularem com eixos indevidamente suspensos.

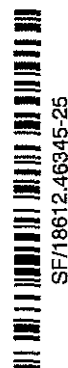
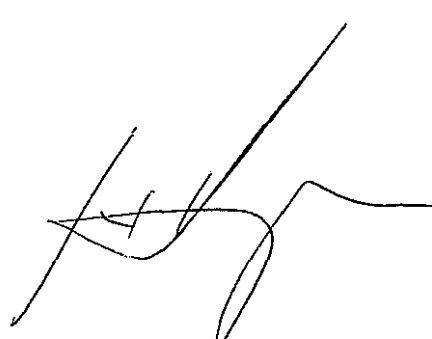
§ 6º O aumento do valor do pedágio para os usuários da rodovia para compensar a isenção de que trata o *caput* somente será adotado após esgotadas as demais alternativas de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos.” (NR).

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SF/18612.46345-25

Página: 7/7 19/06/2018 14:02:08

6c79e3411a7597dc523a98d930b25561de1d68205

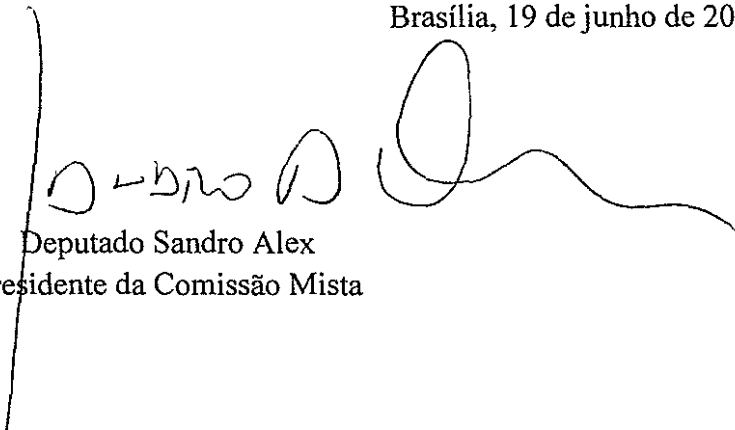


CONGRESSO NACIONAL
Comissão Mista da Medida Provisória nº 833/2018

DECISÃO DA COMISSÃO

Reunida nesta data a Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 833, de 2018, foi aprovado, por unanimidade, o relatório do Senador José Agripino, que passa a constituir o Parecer da Comissão, o qual conclui pela constitucionalidade e juridicidade da Medida Provisória nº 833, de 2018, bem como pelo atendimento dos pressupostos de relevância, urgência e adequação financeira e orçamentária. No mérito, conclui pela sua aprovação, nos termos do Projeto de Lei de Conversão ao final exposto, com o acolhimento parcial da Emenda nº 4 e pela rejeição das demais emendas apresentadas nesta Comissão Mista.

Brasília, 19 de junho de 2018.



Deputado Sandro Alex
Presidente da Comissão Mista



PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 7, DE 2018

(Proveniente da Medida Provisória nº 833, de 2018)

Altera a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, para prever que, em todo o território nacional, os veículos de transporte de cargas que circularem vazios nas vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais ficarão isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos.

O CONGRESSO NACIONAL resolve:

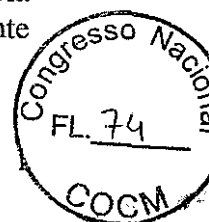
Art. 1º A Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 17.** Em todo o território nacional, os veículos de transporte de cargas que circularem vazios ficarão isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos.

§ 1º O disposto no *caput* abrange as vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais, inclusive as concedidas.

§ 2º Os órgãos e as entidades competentes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios disporão sobre as medidas técnicas e operacionais para viabilizar a isenção de que trata o *caput*.

§ 3º Até a implementação das medidas a que se refere o § 2º, consideram-se vazios os veículos de transporte de carga que transpuserem as praças de pedágio com um ou mais eixos que mantiverem suspensos, assegurada a fiscalização da condição pela autoridade com circunscrição sobre a via ou pelo seu agente



designado na forma prevista no § 4º do art. 280 da Lei nº 9.503, de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.

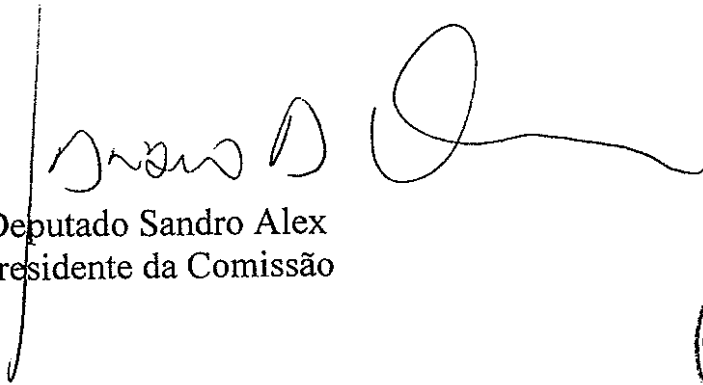
§ 4º Para as vias rodoviárias federais concedidas ou delegadas, será adotada a regulamentação da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

§ 5º Ficam sujeitos à penalidade prevista no art. 209 do Código de Trânsito Brasileiro os veículos de transporte de cargas que circularem com eixos indevidamente suspensos.

§ 6º O aumento do valor do pedágio para os usuários da rodovia para compensar a isenção de que trata o *caput* somente será adotado após esgotadas as demais alternativas de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos.” (NR).

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, 19 de junho de 2018.


Deputado Sandro Alex
Presidente da Comissão



FIM DO DOCUMENTO