



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 6.093, DE 2019
(Do Sr. Jerônimo Goergen)

Dispõe sobre a instituição do documento único de transporte - DT-e.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD); E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 12.682, de 09 de julho de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 4º-A.** Fica instituído o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), de emissão obrigatória para todos os modos de transporte de coisas em todo o território nacional, na forma da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, como instrumento único de contrato de transporte e de meio de conciliação e liquidação do pagamento da contraprestação do serviço de transporte.

§ 1º O DT-e será o documento único que caracteriza a operação de transporte, contendo todos os dados tributários, logísticos, comerciais, financeiros, sanitários e demais obrigações acessórias regulamentadas pelos órgãos e entidades intervenientes no transporte, nas esferas federal, estadual e municipal.

§ 2º É obrigação do transportador a emissão prévia do DT-e à execução da operação de transporte, para cada contrato de transporte, operação de transporte de coisa própria ou de pessoas, nos termos do art. 736 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002.

§ 3º Será emitido um único DT-e no caso de transporte realizado por Operador do Transporte Multimodal, nos termos do art. 5º da Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998.

§ 4º O DT-e somente poderá ser gerado por instituições integrantes do sistema financeiro nacional, instituidoras de arranjos de pagamento ou instituições de pagamento, nos termos da Lei nº 12.865, de 9 de outubro de 2013, denominadas instituições geradoras do DT-e.

§ 5º As instituições geradoras do DT-e deverão disponibilizar e transmitir ao Ministério da Infraestrutura os dados e informações constantes do DT-e.

§ 6º Compete ao Ministério da Infraestrutura regulamentar o DT-e e gerir os dados, informações e eventos nele registrados, bem como a coleta, processamento, armazenagem, integração e disponibilização aos demais órgãos e entidades intervenientes no transporte, nas esferas federal, estadual e municipal.

§ 7º O Ministério da Infraestrutura poderá executar direta ou indiretamente as competências de que trata o § 6º, observadas as disposições da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, ou delegá-las às suas entidades vinculadas.

§ 8º O DT-e será implantado em todo território nacional na forma e no cronograma a serem publicados pelo Ministério da Infraestrutura, a partir de 1º de janeiro de 2020, quando ficará revogado o artigo 5º-A da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007.” (AC)

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

JUSTIFICAÇÃO

No contexto das diretrizes de desburocratização constantes na Medida Provisória nº 881, de 2019, observou-se a necessidade de inclusão de artigo, que têm por objetivo instituir o Documento Eletrônico de Transporte, denominado DT-e, como instrumento único, obrigatório em todas as operações de transporte de cargas e de passageiros em todo o território brasileiro, bem como instituir a Rede Brasil Inteligente (RBI) como política de estado para a gestão das informações relativas a tais operações registradas no DT-e.

A proposta consiste em estabelecer um documento único, emitido por meio eletrônico, que substituirá todos os atuais documentos necessários para as operações de transporte, visando simplificar e desburocratizar o processo necessário para registro dessas operações, além de permitir ampliar a sua utilização, com a consequente redução dos custos para o setor. Essa medida visa também modernizar e potencializar os sistemas de monitoramento, controle e fiscalização que estão sendo implantados no setor de transporte no país, permitindo melhoria na eficiência logística e, conseqüentemente, da competitividade do produto brasileiro no mercado interno e externo.

O DT-e se constitui no principal instrumento de desburocratização das operações de transportes, no contexto das políticas de governo digital, e consiste na junção de três conceitos fundamentais: (1) INFORMAÇÃO, por meio do DT-e e da coleta automatizada de dados de tráfego, por meio da identificação automática do veículo por radiofrequência e leitura de caracteres da placa, além da coleta de dados de carga, por meio da pesagem dos veículos em movimento; (2) INTEGRAÇÃO entre diversos órgãos federais, estaduais e até mesmo municipais, cujas atividades tenham reflexos nas operações de transportes, formando uma rede de informações integradas, ora denominada Rede Brasil Inteligente - RBI, como uma política de estado; e (3) INTELIGÊNCIA na melhoria da eficácia do governo nas operações de fiscalização, segurança, prevenção e combate à evasão fiscal e ao “crime sobre rodas”.

De acordo com levantamento realizado pelo Ministério da Infraestrutura, atualmente existem mais de 30 (trinta) documentos que são direta ou indiretamente associados às operações de transportes no país, conforme o tipo de

carga transportada. O DT-e poderá eliminar pelo menos 13 documentos, podendo ainda eliminar vários outros e consolidar os demais, conforme a disponibilidade dos diversos órgãos intervenientes no processo de integração, a ser estabelecido no seu regulamento. O DT-e será emitido por meio eletrônico, através de um aplicativo simples para o caminhoneiro ou por meio de um sistema integrado às transportadoras ou embarcadores. Além de simplificar o processo de emissão, o DT-e elimina a necessidade do porte de documentos impressos (papel) e ficará disponível no celular do caminhoneiro, mas não haverá necessidade de parar o caminhão para a fiscalização, que se dará por meio eletrônico, sendo abordados apenas veículos suspeitos de alguma irregularidade.

O monitoramento por meio eletrônico reduzirá o tempo de viagem e os custos operacionais, melhorando a eficiência logística, e propiciará maior segurança da carga, veículo e caminhoneiro, podendo reduzir os custos de seguros. O DT-e auxiliará, ainda, na programação da viagem, permitindo o agendamento das operações de embarque/desembarque nos portos, mediante a integração com os sistemas PortoLog e Porto Sem Papel. Assim, o DT-e não será apenas para o transporte rodoviário, mas um documento de transporte multimodal. Qualquer mudança de veículo ou modo de transporte será registrada de forma simples como evento no DT-e, permitindo o monitoramento de toda a operação, desde a origem até o seu destino final.

A inclusão ora proposta encontra respaldo constitucional de urgência, tendo em vista as constantes ameaças de greves de caminhoneiros, para as quais têm sido adotadas medidas paliativas, de caráter temporário, cuja vulnerabilidade não pode deixar o país refém de sucessivas ameaças por determinado segmento da sociedade, por mais justos que sejam os seus anseios. De fato, o atual modelo burocrático impõe instrumentos legais e regulatórios que elevam os custos de fretes e facilitam a ação de atravessadores, de tal modo que o embarcador paga caro pelo frete e o caminhoneiro recebe pouco pela operação de transporte. Quanto à relevância constitucional, vale aqui destacar que atualmente os caminhões ficam em média 6 (seis) horas parados por viagem em operações de fiscalização e procedimentos burocráticos, uma vez que é exigida uma grande quantidade de documentos de porte obrigatório nas operações de transportes, cujos procedimentos de obtenção são complicados, obrigando o caminhoneiro a contratar

despachantes ou intermediários. Nesse contexto, a implantação do DT-e irá simplificar procedimentos administrativos e, associado a ao uso de outras Tecnologias de Informação e Comunicação, visa a melhoria da eficiência logística e das ações do Estado brasileiro.

Esta medida possibilitará o aumento dos ganhos das transportadoras, dos caminhoneiros autônomos e dos embarcadores, reduzindo e em muitas vezes eliminando a ação de atravessadores, que oneram o valor do frete. Como resultado deste instrumento de controle, espera-se ainda a redução do custo por viagem e das perdas com paradas desnecessárias, bem como o aumento do PIB do setor de transportes e da arrecadação dos órgãos de governo, diante do potencial crescimento do setor produtivo e de transportes.

Importante ressaltar que tal demanda encontra apoio manifesto dos segmentos diretamente envolvidos com as operações de transportes, sejam eles embarcadores, empresas transportadoras ou caminhoneiros autônomos. Por fim, esta proposta está alinhada às diretrizes do projeto de transformação digital do governo federal, estabelecidas pela Secretaria-Geral da Presidência da República, através da Secretária Especial de Modernização do Estado (SEME), que atua em intensa parceria com a Secretaria de Governo Digital, do Ministério da Economia. No contexto deste projeto de modernização e desburocratização do estado, a iniciativa ora proposta tem por objetivo principal melhorar a vida do brasileiro por meio da simplificação dos serviços e redução de custos, melhorando a eficiência do governo federal no planejamento e gestão das operações de transporte no país.

Na Comissão Especial para análise da Medida Provisória nº 881, de 2019, que instituiu a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica, essa proposta foi adicionada ao projeto de lei de conversão, porém acabou sendo retirada durante a tramitação, em meio a negociações para a aprovação de um texto mais enxuto.

Considerando o impacto positivo da medida, solicitamos o apoio de nossos nobres Pares para a aprovação desta relevante proposição.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 2019.

Deputado JERÔNIMO GOERGEN

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 12.682, DE 9 DE JULHO DE 2012

Dispõe sobre a elaboração e o arquivamento de documentos em meios eletromagnéticos.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

.....

Art. 4º As empresas privadas ou os órgãos da Administração Pública direta ou indireta que utilizarem procedimentos de armazenamento de documentos em meio eletrônico, óptico ou equivalente deverão adotar sistema de indexação que possibilite a sua precisa localização, permitindo a posterior conferência da regularidade das etapas do processo adotado.

Art. 5º (VETADO).

Art. 6º Os registros públicos originais, ainda que digitalizados, deverão ser preservados de acordo com o disposto na legislação pertinente.

Art. 7º (VETADO).

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 9 de julho de 2012; 191º da Independência e 124º da República.

DILMA ROUSSEFF
 Márcia Pelegrini
 Guido Mantega
 Jorge Hage Sobrinho
 Luis Inácio Lucena Adams

LEI Nº 10.406, DE 10 DE JANEIRO DE 2002

Institui o Código Civil.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

PARTE ESPECIAL

LIVRO I
 DO DIREITO DAS OBRIGAÇÕES

.....

TÍTULO VI
 DAS VÁRIAS ESPÉCIES DE CONTRATO

.....

CAPÍTULO XIV
DO TRANSPORTE

.....

Seção II
Do Transporte de Pessoas

.....

Art. 736. Não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia.

Parágrafo único. Não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas.

Art. 737. O transportador está sujeito aos horários e itinerários previstos, sob pena de responder por perdas e danos, salvo motivo de força maior.

.....

.....

LEI Nº 9.611, DE 19 DE FEVEREIRO DE 1998

Dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO II
DO OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Art. 5º. O Operador de Transporte Multimodal é a pessoa jurídica contratada como principal para a realização do Transporte Multimodal de Cargas da origem até o destino, por meios próprios ou por intermédio de terceiros.

Parágrafo único. O Operador de Transporte Multimodal poderá ser transportador ou não transportador.

Art. 6º. O exercício da atividade de Operador de Transporte Multimodal depende de prévia habilitação e registro no órgão federal designado na regulamentação desta Lei, que também exercerá funções de controle.

Parágrafo único. Quando por tratado, acordo ou convenção internacional firmado pelo Brasil, o Operador de Transporte Multimodal puder, nessa qualidade, habilitar-se para operar em outros países, deverá atender aos requisitos que forem exigidos em tais tratados, acordos ou convenções.

Art. 7º. Cabe ao Operador de Transporte Multimodal emitir o Conhecimento de Transporte Multimodal de Carga.

.....

.....

LEI Nº 12.865, DE 9 DE OUTUBRO DE 2013

Autoriza o pagamento de subvenção econômica aos produtores da safra 2011/2012 de cana-de-açúcar e de etanol que especifica e o financiamento da renovação e implantação de canaviais com equalização da taxa de juros; dispõe sobre os arranjos de pagamento e as instituições de pagamento integrantes do Sistema de Pagamentos Brasileiro (SPB); autoriza a União a emitir, sob a forma de colocação direta, em favor da Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), títulos da dívida pública mobiliária federal; estabelece novas condições para as operações de crédito rural oriundas de, ou contratadas com, recursos do Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste (FNE); altera os prazos previstos nas Leis nº 11.941, de 27 de maio de 2009, e nº 12.249, de 11 de junho de 2010; autoriza a União a contratar o Banco do Brasil S.A. ou suas subsidiárias para atuar na gestão de recursos, obras e serviços de engenharia relacionados ao desenvolvimento de projetos, modernização, ampliação, construção ou reforma da rede integrada e especializada para atendimento da mulher em situação de violência; disciplina o documento digital no Sistema Financeiro Nacional; disciplina a transferência, no caso de falecimento, do direito de utilização privada de área pública por equipamentos urbanos do tipo quiosque, trailer, feira e banca de venda de jornais e de revistas; altera a incidência da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins na cadeia de produção e comercialização da soja e de seus subprodutos; altera as Leis nºs 12.666, de 14 de junho de 2012, 5.991, de 17 de dezembro de 1973, 11.508, de 20 de julho de 2007, 9.503, de 23 de setembro de 1997, 9.069, de 29 de junho de 1995, 10.865, de 30 de abril de 2004, 12.587, de 3 de janeiro de 2012, 10.826, de 22 de dezembro de 2003, 10.925, de 23 de julho de 2004, 12.350, de 20 de dezembro de 2010, 4.870, de 1º de dezembro de 1965 e 11.196, de 21 de novembro de 2005, e o Decreto nº 70.235, de 6 de março de 1972; revoga dispositivos das Leis nºs 10.865, de 30 de abril de 2004, 10.925, de 23 de julho de 2004, 12.546, de 14 de dezembro de 2011, e

4.870, de 1º de dezembro de 1965; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

Art. 1º É a União autorizada a conceder subvenção extraordinária aos produtores fornecedores independentes de cana-de-açúcar afetados por condições climáticas adversas referente à safra 2011/2012 na Região Nordeste.

Parágrafo único. O Poder Executivo estabelecerá as condições operacionais para a implementação, a execução, o pagamento, o controle e a fiscalização da subvenção prevista no *caput*, observado o seguinte:

I - a subvenção será concedida aos produtores fornecedores independentes diretamente ou por intermédio de suas cooperativas, em função da quantidade de cana-de-açúcar efetivamente vendida às usinas de açúcar e às destilarias da área referida no *caput*, excluindo-se a produção própria das unidades agroindustriais e a produção dos respectivos sócios e acionistas;

II - a subvenção será de R\$ 12,00 (doze reais) por tonelada de cana-de-açúcar e limitada a 10.000 (dez mil) toneladas por produtor fornecedor independente em toda a safra 2011/2012; e

III - o pagamento da subvenção será realizado em 2013 e 2014, referente à produção da safra 2011/2012 efetivamente entregue a partir de 1º de agosto de 2011, observados os limites estabelecidos nos incisos I e II deste parágrafo.

Art. 2º É a União autorizada a conceder subvenção econômica às unidades industriais produtoras de etanol combustível que desenvolvam suas atividades na área referida no *caput* do art. 1º, referente à produção da safra 2011/2012.

§ 1º A subvenção de que trata o *caput* deste artigo será concedida diretamente às unidades industriais, ou por intermédio de suas cooperativas ou do respectivo sindicato de produtores regularmente constituído, no valor de R\$ 0,20 (vinte centavos de real) por litro de etanol efetivamente produzido e comercializado na safra 2011/ 2012.

§ 2º O Poder Executivo estabelecerá as condições operacionais para o pagamento, o controle e a fiscalização da concessão da equalização de que trata este artigo.

§ 3º A aplicação irregular ou o desvio dos recursos provenientes de subvenção econômica de que tratam este artigo e o art. 1º sujeitarão o infrator à devolução, em dobro, do valor recebido, atualizado monetariamente, sem prejuízo das demais penalidades previstas em lei.

LEI Nº 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995

Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º As concessões de serviços públicos e de obras públicas e as permissões de serviços públicos reger-se-ão pelos termos do art. 175 da Constituição Federal, por esta Lei, pelas normas legais pertinentes e pelas cláusulas dos indispensáveis contratos.

Parágrafo único. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios promoverão a revisão e as adaptações necessárias de sua legislação às prescrições desta Lei, buscando atender as peculiaridades das diversas modalidades dos seus serviços.

Art. 2º Para os fins do disposto nesta Lei, considera-se:

I - poder concedente: a União, o Estado, o Distrito Federal ou o Município, em cuja competência se encontre o serviço público, precedido ou não da execução de obra pública, objeto de concessão ou permissão;

II - concessão de serviço público: a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado;

III - concessão de serviço público precedida da execução de obra pública: a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação ou melhoramento de quaisquer obras de interesse público, delegada pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para a sua realização, por sua conta e risco, de forma que o investimento da concessionária seja remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra por prazo determinado;

IV - permissão de serviço público: a delegação, a título precário, mediante licitação, da prestação de serviços públicos, feita pelo poder concedente à pessoa física ou jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

.....

LEI Nº 11.442, DE 5 DE JANEIRO DE 2007

Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....
 Art. 5º As relações decorrentes do contrato de transporte de cargas de que trata o art. 4º desta Lei são sempre de natureza comercial, não ensejando, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego.

Parágrafo único. Compete à Justiça Comum o julgamento de ações oriundas dos contratos de transporte de cargas.

Art. 5º-A. O pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC deverá ser efetuado por meio de crédito em conta mantida em instituição integrante do sistema financeiro nacional, inclusive poupança, ou por outro meio de pagamento regulamentado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, à critério do prestador do serviço. (*“Caput” do artigo acrescido pela Lei nº 12.249,*

de 11/6/2010, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 4/4/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 1º A conta de depósitos ou o outro meio de pagamento deverá ser de titularidade do TAC e identificado no conhecimento de transporte. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.249, de 11/6/2010)

§ 2º O contratante e o subcontratante dos serviços de transporte rodoviário de cargas, assim como o co-signatário e o proprietário da carga, são solidariamente responsáveis pela obrigação prevista no *caput* deste artigo, resguardado o direito de regresso destes contra os primeiros. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.249, de 11/6/2010)

§ 3º Para os fins deste artigo, equiparam-se ao TAC a Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC que possuir, em sua frota, até 3 (três) veículos registrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC e as Cooperativas de Transporte de Cargas. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.249, de 11/6/2010)

§ 4º As Cooperativas de Transporte de Cargas deverão efetuar o pagamento aos seus cooperados na forma do *caput* deste artigo. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.249, de 11/6/2010)

§ 5º O registro das movimentações da conta de depósitos ou do meio de pagamento de que trata o *caput* deste artigo servirá como comprovante de rendimento do TAC. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.249, de 11/6/2010)

§ 6º É vedado o pagamento do frete por qualquer outro meio ou forma diverso do previsto no *caput* deste artigo ou em seu regulamento. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.249, de 11/6/2010)

§ 7º As tarifas bancárias ou pelo uso de meio de pagamento eletrônico relativas ao pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC correrão à conta do responsável pelo pagamento. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 4/4/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

Art. 6º O transporte rodoviário de cargas será efetuado sob contrato ou conhecimento de transporte, que deverá conter informações para a completa identificação das partes e dos serviços e de natureza fiscal.

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 881, DE 30 DE ABRIL DE 2019

(Convertida na Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019)

Institui a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica, estabelece garantias de livre mercado, análise de impacto regulatório, e dá outras providências.

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

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Fica instituída a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica, que estabelece normas de proteção à livre iniciativa e ao livre exercício de atividade econômica e disposições sobre a atuação do Estado como agente normativo e regulador, nos termos do

disposto no inciso IV do caput do art. 1º, no parágrafo único do art. 170 e no caput do art. 174 da Constituição.

§ 1º O disposto nesta Medida Provisória será observado na aplicação e na interpretação de direito civil, empresarial, econômico, urbanístico e do trabalho nas relações jurídicas que se encontrem no seu âmbito de aplicação, e na ordenação pública sobre o exercício das profissões, juntas comerciais, produção e consumo e proteção ao meio ambiente.

§ 2º Ressalvado o disposto no inciso X do caput do art. 3º, o disposto no art. 1º ao art. 4º não se aplica ao direito tributário e ao direito financeiro.

§ 3º O disposto no art. 1º ao art. 4º constitui norma geral de direito econômico, conforme o disposto no inciso I do caput e nos § 1º e § 4º do art. 24 da Constituição, e será observado para todos os atos públicos de liberação da atividade econômica executados pelos Estados, pelo Distrito Federal e pelos Municípios, observado o disposto no § 2º.

§ 4º O disposto no inciso IX do caput do art. 3º não se aplica aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, exceto se:

I - o ato público de liberação da atividade econômica for derivado ou delegado por legislação ordinária federal; ou

II - o ente federativo ou o órgão responsável pelo ato decidir se vincular ao disposto no inciso IX do caput do art. 3º por meio de instrumento válido e próprio.

§ 5º Para fins do disposto nesta Medida Provisória, consideram-se atos públicos de liberação da atividade econômica a licença, a autorização, a inscrição, o registro, o alvará e os demais atos exigidos, com qualquer denominação, por órgão ou entidade da administração pública na aplicação de legislação, como condição prévia para o exercício de atividade econômica, inclusive o início, a instalação, a operação, a produção, o funcionamento, o uso, o exercício ou a realização, no âmbito público ou privado, de atividade, serviço, estabelecimento, profissão, instalação, operação, produto, equipamento, veículo, edificação e outros.

Art. 2º São princípios que norteiam o disposto nesta Medida Provisória:

.....

FIM DO DOCUMENTO
