



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

# **MEDIDA PROVISÓRIA N.º 1.112, DE 2022**

**(Do Poder Executivo)**

**Mensagem nº 134/2022**  
**OF nº 136/2022**

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004; pendente de parecer da Comissão Mista. As Emendas de nºs 36 e 56 foram retiradas pelos autores.

**DESPACHO:**  
AO PLENÁRIO, PARA A LEITURA. PUBLIQUE-SE.

**APRECIÇÃO:**  
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

## **S U M Á R I O**

I - Medida inicial

II - Na Comissão Mista:  
- Emendas apresentadas (79).

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 31 DE MARÇO DE 2022

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**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 Fica instituído o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar, voltado para agregar iniciativas e ações voltadas à retirada progressiva dos veículos em fim de vida útil, a renovação de frota ou à economia circular no sistema de mobilidade e logística do País.

Art. 2º Para fins do disposto nesta Medida Provisória, considera-se:

I - beneficiário direto - pessoa natural ou jurídica, proprietária de bem elegível retirado de circulação, por meio de desmonte ou de destruição como sucata;

II - bem elegível - veículo ou equipamento sobre rodas, motorizado ou não, ou máquina autopropulsada, que atenda aos critérios de elegibilidade do Renovar;

III - financiador ou parceiro público ou privado - pessoa jurídica de direito público interno ou pessoa jurídica de direito privado que adere ao Renovar, por meio da oferta de benefícios específicos em seu âmbito de atuação;

IV - Plataforma Renovar - ambiente transacional suportado por tecnologias digitais, no qual serão registradas as operações do Programa;

V - instituição coordenadora - instituição responsável pela coordenação da iniciativa nacional ou de outras iniciativas credenciadas;

VI - agente financeiro operador - banco credenciado que receberá os valores individualizados dos financiadores ou dos parceiros e os destinará aos proprietários dos bens elegíveis ao Renovar, conforme designação do beneficiário do Renovar; e

VII - empresa de desmontagem - empresa que realize a atividade de desmonte ou de destruição de veículo, seguida da destinação das peças ou do conjunto de peças usadas para reposição, sucata ou outra destinação final, conforme o disposto na Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014.

Parágrafo único. Também serão considerados beneficiários, para fins do disposto no inciso I do **caput**, os terceiros que tenham benefícios e direitos cedidos por beneficiário direto do Renovar.

Art. 3º São objetivos do Renovar:

I - promover o desmonte ou destruição como sucata dos bens elegíveis;

II - reduzir os custos da logística, de modo a contribuir para o aumento da produtividade, da competitividade e da eficiência da logística no País e a gerar impactos positivos na competitividade dos produtos brasileiros;

III - fomentar ações, atividades, projetos e programas para inovação e para criação de novos modelos de negócios, produtos e serviços, para toda a cadeia produtiva do setor de mobilidade e logística, em conformidade com os demais objetivos do Programa; e

IV - contribuir para a melhoria da qualidade de vida dos profissionais de transporte e para o alcance das metas previstas no Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito - Pnatrans.

Art. 4º A adesão ao Renovar será voluntária e se dará por meio das iniciativas de que trata o art. 7º.

§ 1º Poderão aderir ao Renovar, na forma do regulamento:

I - beneficiários;

II - financiadores;

III - parceiros públicos e privados; e

IV - agentes financeiros operadores.

§ 2º O beneficiário que aderir ao Renovar fará jus aos benefícios ofertados pelos financiadores ou pelos parceiros públicos ou privados no âmbito do Programa.

§ 3º O Renovar será instituído por meio de etapas, nos termos do regulamento.

§ 4º Na etapa inicial do Renovar, os benefícios, no âmbito do Poder Executivo federal, serão dirigidos prioritariamente ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC.

Art. 5º O Poder Executivo federal poderá instituir mecanismos para a realização de aporte de recursos nas iniciativas de que trata o art. 7º, a ser feito pelo beneficiário ou pelo parceiro privado, em decorrência da aquisição de novos veículos no âmbito do Renovar.

Art. 6º O registro das operações relativas ao Renovar será realizado na Plataforma Renovar.

§ 1º O agente operador da Plataforma Renovar será a Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial - ABDI.

§ 2º A ABDI, observadas as diretrizes estabelecidas pelo Conselho do Renovar:

I - poderá ser remunerada, pelos usuários da Plataforma, pela utilização dos serviços de que trata o **caput**;

II - poderá captar recursos para o financiamento de ações no âmbito de sua atuação; e

III - deverá manter registro das operações realizadas.

Art. 7º O Renovar contará com iniciativas de âmbito nacional, regional ou por segmentação por produto ou usuário, articuladas por meio da Plataforma Renovar, na forma do regulamento.

§ 1º Fica instituída a iniciativa de âmbito nacional, coordenada pela ABDI, com objetivo de desenvolver ações de nível nacional no âmbito do Renovar.

§ 2º O Conselho do Renovar:

I - poderá credenciar iniciativas de caráter regional ou por segmentação por produtos ou usuários; e

II - definirá as diretrizes para remuneração dos serviços prestados pelas instituições coordenadoras.

§ 3º A operação das iniciativas poderá se dar por meio de parcerias negociais ou

operacionais entre a instituição coordenadora das iniciativas e as instituições financiadoras ou parceiras públicas ou privadas.

§ 4º As instituições coordenadoras da iniciativa nacional e das iniciativas credenciadas poderão captar recursos para o financiamento de ações no âmbito do Renovar.

§ 5º As instituições coordenadoras da iniciativa nacional e das iniciativas credenciadas deverão manter controle para a identificação das operações realizadas no âmbito do Renovar.

§ 6º A comprovação dos aportes nas iniciativas desonerará os financiadores ou os parceiros privados da responsabilidade quanto à efetiva utilização dos recursos para alcance dos objetivos do Renovar.

§ 7º O Ministério da Economia deverá informar à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP os recursos aplicados nas iniciativas de que trata este artigo, que podem ser considerados no cálculo de adimplemento de obrigações contratuais de pesquisa, desenvolvimento e de inovação das contratadas para exploração e produção de petróleo e gás natural.

Art. 8º As empresas de desmontagem participantes do Renovar poderão comercializar os materiais decorrentes da desmontagem ou destruição como sucata do bem elegível, observado o disposto na Lei nº 12.977, de 2014.

Parágrafo único. As empresas de que trata o **caput** destinarão à iniciativa nacional ou às outras iniciativas credenciadas o montante correspondente ao valor, por elas definido no ato de adesão, para desmontagem ou destruição como sucata do bem elegível.

Art. 9º. Fica instituído o Conselho do Renovar.

Parágrafo único. A composição, a organização, as competências e o funcionamento do Conselho do Renovar serão estabelecidos em regulamento.

Art. 10. A Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade do Ministério da Economia poderá instituir certificação, de caráter voluntário, aos veículos automotores em circulação, aos seus fabricantes e aos operadores, em razão das condições de segurança do veículo ou do controle de emissão de gases poluentes ou de efeito estufa.

Art. 11. O Conselho Nacional de Trânsito - Contran poderá definir procedimentos mais simplificados para a baixa definitiva do registro do bem elegível como sucata, para fins da atividade de desmonte ou de destruição, no âmbito do Renovar.

Art. 12. A Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 81-B. As contratadas para exploração e produção de petróleo e gás natural poderão aplicar recursos para promover a atividade de desmonte ou de destruição como sucata dos veículos pesados em fim de vida útil.

§ 1º Os recursos aplicados na forma do **caput** serão considerados no cálculo de adimplemento de obrigações contratuais de pesquisa, de desenvolvimento e de inovação referentes a:

I - obrigações relativas aos anos de 2022 a 2027; e

II - obrigações ainda não adimplidas relativas a períodos anteriores ao ano de 2022.

§ 2º Ato do Poder Executivo federal disciplinará a utilização dos recursos destinados a pesquisa, desenvolvimento e inovação de que trata o **caput**.” (NR)

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



alterações:

“Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, em engenharia de tráfego, em engenharia de campo, em policiamento, em fiscalização, em renovação de frota circulante, em educação de trânsito, em melhoria das condições de trabalho dos profissionais do segmento de transporte rodoviário e da segurança e do desempenho ambiental da frota circulante.

.....” (NR)

alterações:

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

“Art. 1º-A .....

.....

§ 16. Os programas de infraestrutura de que tratam o **caput** deste artigo e o inciso III do § 1º do art. 1º compreenderão projetos de infraestrutura fixa ou rodante, incluídos os de renovação de frota circulante.” (NR)

alterações:

Art. 15. A Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004, passa a vigorar com as seguintes

“Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a instituir Serviço Social Autônomo com a finalidade de promover a execução de políticas de desenvolvimento industrial, de inovação, de transformação digital e de difusão de tecnologia, especialmente as que contribuam para a geração de empregos, em consonância com as políticas de comércio exterior e de ciência e tecnologia.

.....” (NR)

“Art. 17. ....

.....

V - os valores apurados com a venda ou aluguel de bens móveis e imóveis de sua propriedade;

VI - os rendimentos resultantes de aplicações financeiras e de capitais, quando autorizadas pelo Conselho Deliberativo; e

VII - os recursos provenientes da prestação de serviços relacionados às suas finalidades institucionais.” (NR)

Art. 16. Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 31 de março de 2022; 201º da Independência e 134º da República.

Brasília, 11 de Março de 2022

Senhor Presidente da República,

Submetemos à sua apreciação o Projeto de Medida Provisória que institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR.

O RENOVAR é destinado ao incremento da produtividade, da competitividade e da eficiência da logística no País, por meio da retirada de circulação de veículos em condições técnicas e operacionais que não atendam aos parâmetros mínimos preconizados pelas entidades especializadas e adotados pelo mercado internacional, com vistas à geração de impactos positivos na redução do chamado “Custo Brasil”, o que sintetiza seus aspectos de relevância e urgência, como detalhado a seguir.

Com relação à relevância, com a retirada de circulação de caminhões antigos, os veículos mais novos tenderão a: i) aumentar sua carga transportada ao mesmo tempo que reduzem seu custo total operacional; ii) impactar positivamente os custos governamentais e da sociedade com acidentes de trânsito e falhas mecânicas; iii) reduzir as emissões de gases e partículas poluentes da frota circulante; e iv) promover a emergência de toda uma nova indústria de reciclagem veicular.

De acordo com a Secretaria Nacional de Trânsito, há mais de 3,5 milhões de caminhões em circulação no Brasil. Desse total, cerca de 26% dos veículos possuem mais de 30 anos de fabricação, considerada a idade em que o veículo já atingiu o fim de sua vida útil. Segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, a idade média da frota de transporte de cargas nacional acima de 3,5 toneladas é de 14,8 anos. Uma idade média avançada em comparação com os países desenvolvidos, nos quais a idade média da frota circulante gira em torno de 8 anos.

A redução do custo total operacional (CTO) por quilômetro rodado de um veículo Proconve P-4 (ano 2002) para um veículo Proconve P-7 (ano 2012) é estimada em 15%, sendo substancial a redução na participação do óleo diesel no CTO entre os dois. Nesse sentido, espera-se que haja uma redução dos custos de frete com a redução do consumo de diesel, haja vista a melhor eficiência energética dos caminhões mais novos.

Deve-se destacar que uma frota envelhecida tem severas implicações quanto à segurança no trânsito, registre-se que a falha mecânica é apontada como causa de 3% a 5% dos acidentes de trânsito no mundo, segundo a Organização Mundial da Saúde. Considerando-se apenas os acidentes ocorridos em rodovias federais no ano de 2020, caminhões e ônibus estiveram envolvidos em 18.134 acidentes. Esses acidentes (28% do total registrado), dos quais 8,6% foram causados por defeitos mecânicos, provocaram mais de 2.572 mortes (49% do total). A ocorrência de acidentes em caminhões aumenta conforme avança a idade dos veículos, bem como o dano ao ocupante, uma vez que caminhões mais novos trazem consigo novos itens e requisitos de segurança. Esses itens aliados aos crescentes avanços alcançados por meio da tecnologia embarcada, reduzem

os fatores de estresse na condução e se traduzem em condições de trabalho mais favoráveis.

Nesse aspecto cabe ressaltar os custos dos acidentes de trânsito em estradas federais para a sociedade brasileira. Segundo estudos realizados em 2015 pelo Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA), os custos são estimados em R\$ 12,8 bilhões/ano.

No tocante às emissões de gases poluentes, as partículas emitidas pelos veículos passam por uma drástica redução à medida em que novas tecnologias são adotadas. O material particulado emitido por caminhões que atendem a atual fase do Programa de Controle de Emissões Veiculares - Proconve P-7 chega a ser 96% menor do que em caminhões que atendem os requisitos da fase P-3, que se tornou obrigatória para todos os caminhões comercializados a partir do ano 2000.

Importa destacar o custo das emissões de poluentes locais na atmosfera. Segundo o Ministério da Saúde, somente em 2018, o custo para o Sistema único de Saúde - SUS com internações devido a problemas respiratórios ultrapassou R\$ 1,3 bilhão. Estudo da Universidade de São Paulo - USP, demonstra que caminhões e ônibus respondem por 47% da poluição do ar por carbono negro na cidade de São Paulo, apesar de representarem somente 5% da frota veicular. Já o número de óbitos por doenças crônicas não transmissíveis (DCNT) devido à poluição do ar (atribuídos a materiais particulados de até 2,5 µm e ozônio troposférico) em 2016 foram estimados em 44.228, concentrados em grandes centros urbanos e estados castigados pelas queimadas.

Por fim, o potencial de criação de uma nova indústria, a da reciclagem veicular, com potencial de produção de aço e alumínio secundário, que apresentam menores custos, a partir da ampliação da escala do programa já em 2022, irá equiparar a nossa indústria às práticas adotadas nas economias mais avançadas.

Quanto à urgência, seis pontos atestam a necessidade de edição da Medida Provisória: i) o valor do frete incorpora aumento do preço do diesel, o que exige a retirada de circulação de veículos ineficientes energeticamente; ii) os caminhoneiros autônomos, detentores da frota mais envelhecida, não conseguem repassar para o frete os aumentos de custos o que se agrava na entressafra; iii) os problemas da classe dos caminhoneiros exigem resposta rápida do Poder Executivo a uma situação exacerbada pela pandemia; iv) o aumento dos custos logísticos interfere negativamente na estrutura de custos do País e na competitividade do produto brasileiro focado na exportação; v) os custos da frota ineficiente se propagam por toda a economia por contágio em um contexto de aumento da inflação; e vi) os impactos negativos da frota poluente demandam soluções ambientais urgentes em um cenário de compromissos internacionais do Brasil, e que vão além daquelas dirigidas aos novos veículos.

Os sucessivos aumentos no preço do óleo diesel têm sido repassados ao preço do transporte rodoviário. De 2010 a 2017, o custo do transporte aumentou 39,8%, de acordo com estudo da EsalqLog, da USP. No mesmo período, o preço do frete praticado no mercado aumentou 44%. A parcela do combustível representa cerca de 38% do custo do transporte rodoviário o que exige, cada vez mais, veículos eficientes (com consumo de combustível inferior aos antigos) para fazer frente à volatilidade do preço do diesel, considerando que cerca de 77% de toda carga embarcada utilize o modal rodoviário, com relevantes impactos na inflação e na renda dos caminhoneiros.

O reajuste do óleo diesel afeta toda a cadeia de distribuição, aumentando o custo do transporte rodoviário, mas isso decorre de forma distinta para transportadoras e para autônomos. Apenas no primeiro caso há contratos formais estabelecidos e a elevação já é repassada automaticamente no preço do frete.

Os caminhoneiros autônomos não conseguem repassar para o frete os aumentos de custos. Embora representem 50% da frota no Brasil, por não haver contrato formal, não possuem

“força” para repassar o reajuste aos embarcadores. Isso significa que eles absorvem esse aumento de custo na sua própria estrutura – registre-se que esse foi o estopim da paralisação da categoria ocorrida em 2018, e que gerou desabastecimento de combustíveis em todo o País, assim como de outros produtos básicos, resultado da paralisação da logística rodoviária brasileira. Mesmo os demais modais, para uma entrega ponto a ponto, necessitam do transporte rodoviário, por sua rigidez locacional.

A dificuldade de os caminhoneiros autônomos repassarem os aumentos em períodos de movimento menor, como o fim do ano, se acentua. A dificuldade está na entressafra, quando o movimento é menor nas estradas.

O que leva à exigência de resposta rápida do Poder Executivo a uma situação que se agrava. O presente Programa responde a uma demanda antiga do setor de caminhoneiros autônomos e está previsto no programa Gigantes do Asfalto lançado pelo Governo federal neste ano. Como agravante, os reflexos da pandemia sobre a economia requerem medidas que favoreçam a geração de emprego e renda e a retomada da economia que potencializará a demanda por transporte de cargas.

No caso presente, a medida aqui proposta é resultado de intensa articulação entre diversas instâncias governamentais e entidades representativas do setor privado. Tais articulações atingiram um avançado estágio de maturidade. Por outro lado, a mobilização e o consenso conquistados podem ser dispersados, caso não haja uma resposta efetiva do setor público, a qual estará consubstanciada no texto da Medida Provisória ora proposta. A referida articulação é, também, um ativo intangível construído por meio de grande esforço institucional, sob pena de perecer caso não seja potencializado em curto ou médio prazo.

Outro ponto refere-se a alta do combustível, a qual interfere negativamente na estrutura de custos do País e na competitividade do produto brasileiro focado na exportação. O custo do combustível tem um peso bastante elevado para os negócios, especialmente no setor agrícola e na indústria. Por essa razão, reajustes no preço do petróleo e do óleo diesel trazem impactos diretos à cadeia de distribuição desses setores.

A logística é mais cara no Brasil do que em outros países. E isso se dá em razão de despesas especificamente com o transporte rodoviário interno. Como toda a cadeia de distribuição no País é baseada predominantemente em caminhões e veículos abastecidos com diesel, o custo do consumo de combustível traz efeitos sistêmicos nos custos dos bens e serviços e elevados custos à economia.

Os impactos da frota ineficiente nos custos da economia se refletem também no repasse do aumento da produção ao consumidor, que resulta na elevação da inflação no País. Enquanto os efeitos são percebidos imediatamente na cadeia de distribuição, na economia como um todo o impacto se dá por contágio. Contudo, embora não sejam imediatas, as consequências são graves e sentidas ao longo do tempo. Há que se ressaltar que o teor da matéria é determinante para a melhoria das condições de segurança e da produtividade da frota rodoviária circulante. O processo de renovação de frota terá impacto direto sobre a cadeia de valor da indústria automotiva.

Por fim, mas não menos importante, são os impactos da frota poluente na sociedade demanda por soluções ambientais que vão além daquelas dirigidas aos novos veículos. A progressão dos padrões do Proconve para a fase P-8, que ocorrerá entre 2022 e 2033, garantirá que os novos veículos para substituição sejam os mais limpos disponíveis (para tecnologia diesel). As emissões de material particulado, de veículos Proconve P-3 e anteriores são mais de 30 vezes maiores do que as dos veículos P-7 e mais de 150 vezes o nível esperado para veículos da fase P-8. O descarte de caminhões pesados a diesel e ônibus com tecnologias obsoletas como uma primeira etapa de um programa de renovação reduziria substancialmente as emissões de material particulado, diretamente

prejudicial à saúde humana.

Nesse sentido, o Governo federal tem avançado firmemente nas disposições para novos veículos, contudo necessita urgentemente iniciar sua trajetória de cuidado com a frota circulante. Com potencial de redução muito superior àquele das medidas até então vigentes.

Em síntese, a inexistência de mecanismos perenes aptos a promover a renovação da frota nacional acarreta queda da competitividade e aumento do custo Brasil, além dos danos e riscos crescentes à sociedade brasileira por conta das externalidades negativas inerentes à frota envelhecida. A falta de estímulo à eficiência acarreta perda de competitividade, além de aumentar os custos operacionais, contribuindo para o aumento do Custo Brasil.

Como acima argumentado, a finalidade do RENOVAR é contribuir para o aumento da produtividade, da competitividade e da eficiência da logística no Brasil, com vistas a reduzir custos logísticos que afetam a competitividade dos produtos nacionais.

O Programa se baseia na construção de redes de cooperação entre o setor público e o setor privado, em circuitos de relacionamentos e interações que formam o ecossistema econômico do transporte e da logística. Essas redes integram toda a cadeia produtiva automotiva: indústria de reciclagem e desmontagem; operadoras logísticas; cooperativas; transportadoras e frotistas; caminhoneiros autônomos; serviços financeiros especializados; distribuidoras de combustíveis; e rede de serviços.

Esse ecossistema é capaz de produzir o valor necessário para a retirada de um veículo pesado em fim de vida útil de circulação. A partir dessa premissa o Programa estabelece mecanismo que visa viabilizar o desmonte ou destruição, como sucata, de caminhões em fim de vida útil. O proprietário terá seu bem adquirido e direcionado a uma empresa de desmontagem, que dará destinação final.

O RENOVAR será voltado aos veículos de transporte rodoviário de mercadorias, ônibus, micro-ônibus e implementos rodoviários, e tem como principal objetivo promover o sucateamento acelerado de caminhões antigos e estimular a aquisição de substitutos mais eficientes, econômicos e seguros, gerando impactos positivos na frota circulante do País, contribuindo para o aumento da produtividade, da competitividade, da qualidade e da eficiência da logística no País.

As ações do Programa serão realizadas por meio de iniciativas, que terão a adesão voluntária de: (i) beneficiários, que encaminham para a desmontagem ou destruição, como sucata, o bem elegível; e (ii) financiadores, parceiros públicos e privados, que ofertam benefícios e vantagens aos beneficiários

A proposta prevê uma iniciativa de âmbito nacional coordenada pela Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial – ABDI, além da possibilidade de realização de chamadas para seleção de outras iniciativas.

Essas iniciativas serão voltadas à retirada progressiva dos veículos em fim de vida útil, e terão como objetivo criar valor de troca para os bens elegíveis, fomentando o ambiente de negócios para a oferta de serviços digitais em toda cadeia produtiva no âmbito do Programa.

Todas as operações relativas ao RENOVAR serão registradas na Plataforma do Programa.

Os veículos cuja baixa definitiva do registro após desmontagem ou destruição, como sucata, seja solicitada para fins do Programa terão a remissão dos débitos não tributários com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, ANTT e Polícia Rodoviária Federal que, na data da solicitação da baixa definitiva do registro do veículo, estejam vencidos há 3

(três) anos ou mais e cujo valor total em cada órgão, nessa mesma data, seja igual ou inferior a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais).

Além disso, o Programa prevê a possibilidade de instituição, pelo Poder Executivo, de certificação, de caráter voluntário, aos veículos automotores em circulação, seus fabricantes e operadores, em razão de suas condições de segurança e de controle de emissão de gases poluentes ou do efeito estufa.

O impacto orçamentário previsto para a medida é de R\$ 148.360,00 para o ano de 2021, R\$ 890.160,00 para 2022 e R\$ 1.112.700,00 em 2023. De acordo com o Relatório de Gestão Fiscal (RGF) consolidado de 2020 elaborado pelo Tesouro Nacional, um milésimo por cento da receita corrente líquida realizada no exercício de 2020, equivalente a R\$ 6.519.432,66. Trata-se, portanto, de proposta com impacto irrelevante, considerando o disposto no art. 125, §2º da Lei nº 14.194, de 20 de agosto de 2021 (LDO 2022). Ainda, cabe destacar que a proposta está alinhada ao Programa 2212 do Plano Plurianual (PPA 2020-2023).

São essas, Senhor presidente, as razões que nos levam a submeter a presente proposta de Medida Provisória.

Respeitosamente,

***Assinado eletronicamente por: Paulo Roberto Nunes Guedes , Tarcísio Gomes de Freitas, Bento Costa Lima Leite de Albuquerque Junior***

MEDIDA PROVISÓRIA Nº , DE DE 2021.

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - RENOVAR; e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**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 Fica instituído o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR.

Art. 2º São objetivos do RENOVAR:

I - promover o desmonte ou destruição, como sucata, dos bens elegíveis;

II - reduzir os custos da logística, contribuindo para o aumento da produtividade, da competitividade e da eficiência da logística no País, gerando impactos positivos na competitividade dos produtos brasileiros;

III - fomentar ações, atividades, projetos e programas para inovação e criação de novos modelos de negócios, produtos e serviços, para toda a cadeia produtiva da mobilidade e logística, em consonância com os demais objetivos do Programa; e

IV - contribuir para a melhoria da qualidade de vida dos profissionais de transporte e para o alcance das metas previstas no Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – Pnatrans.

Art. 3º Para fins do disposto nesta Medida Provisória considera-se:

I - beneficiário direto: pessoa natural ou jurídica proprietária de bem elegível retirado de circulação, mediante seu desmonte ou destruição como sucata.

II - bem elegível: veículo ou equipamento sobre rodas, motorizado ou não, ou máquina autopropulsada, que atenda aos critérios de elegibilidade do Programa;

III - financiador ou parceiro público ou privado: pessoa jurídica de direito público interno ou pessoa jurídica de direito privado que adere ao Programa mediante oferta de benefícios específicos em seu respectivo âmbito de atuação;

IV - Plataforma RENOVAR: ambiente transacional suportado por tecnologias digitais,

no qual são registradas as operações do Programa;

V - iniciativas: programas ou projetos voltados para a retirada progressiva dos veículos em fim de vida útil, a renovação de frota ou à economia circular no sistema de mobilidade e logística do País;

VI - instituição coordenadora: instituição responsável pela coordenação da iniciativa nacional ou de outras iniciativas credenciadas;

VII - agente financeiro operador: banco credenciado que receberá os valores individualizados dos financiadores e os destinará aos proprietários dos bens elegíveis ao Programa, conforme designação do correntista; e

VIII - empresa de desmontagem: empresário individual ou sociedade empresária que realize a atividade de desmonte ou destruição de veículo, seguida da destinação das peças ou conjunto de peças usadas para reposição, sucata ou outra destinação final, regulada pela Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014.

Parágrafo único. Também são considerados beneficiários, para fins do disposto no inciso I do caput, os terceiros que tenham benefícios e direitos cedidos por beneficiário direto do Programa.

Art. 4º A adesão ao RENOVAR é voluntária e se dará por meio das iniciativas de que trata o art. 8º.

§1º Poderão aderir ao RENOVAR, na forma do regulamento, os:

I – beneficiários;

II – financiadores;

III – parceiros públicos e privados; e

IV – agentes financeiros operadores.

§ 2º O beneficiário que aderir ao RENOVAR fará jus aos benefícios ofertados pelos financiadores ou parceiros públicos ou privados no âmbito do Programa.

§ 3º O RENOVAR poderá ser instituído por meio de fases, sendo que, na etapa inicial, os benefícios do Programa no âmbito do Governo federal serão dirigidos prioritariamente ao Transportador Autônomo de Cargas – TAC.

Art. 5º O Poder Executivo federal poderá instituir mecanismo para a realização de aporte de recursos nas iniciativas de que trata o art. 8º, a ser feito pelo beneficiário ou parceiro privado, em decorrência da aquisição de novos veículos no âmbito do RENOVAR.

Art. 6º Ficam remetidos os débitos não tributários dos bens cuja baixa definitiva do registro seja solicitada para fins do RENOVAR, junto aos seguintes órgãos:

I - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT;

II - Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT; e



### III - Polícia Rodoviária Federal.

Parágrafo único. A remissão de que trata o caput engloba os débitos, inclusive aqueles com exigibilidade suspensa, que, na data da solicitação da baixa definitiva do registro do veículo, estejam vencidos há três anos ou mais e cujo valor total em cada órgão, nessa mesma data, seja igual ou inferior a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais).

Art. 7º O registro das operações relativas ao RENOVAR será realizado na Plataforma RENOVAR.

Parágrafo único. O agente operador da Plataforma é a Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial – ABDI, que poderá cobrar dos usuários da plataforma pela utilização dos serviços de que trata o caput e captar recursos para o financiamento de ações no âmbito de sua atuação, devendo manter registro das operações realizadas, observadas as diretrizes estabelecidas pelo Conselho do Programa.

Art. 8º O Programa contará com uma iniciativa de âmbito nacional coordenada pela ABDI, e articulada por meio da Plataforma RENOVAR, na forma do regulamento.

§ 1º O Conselho do Programa poderá credenciar outras iniciativas voltadas aos objetivos do Programa e definirá as diretrizes para a remuneração dos serviços prestados pelas instituições coordenadoras.

§ 2º As iniciativas a que se refere o § 1º podem ter caráter regional ou segmentação por produtos ou usuários e devem aderir à Plataforma RENOVAR.

§ 3º A operação das iniciativas poderá se dar por meio de parcerias negociais e operacionais entre a instituição coordenadora das iniciativas e instituições financiadoras ou parceiras públicas e privadas.

§ 4º As instituições coordenadoras da iniciativa nacional e das iniciativas credenciadas poderão captar recursos para o financiamento de ações.

§ 5º As instituições coordenadoras da iniciativa nacional e das iniciativas credenciadas deverão manter controle para identificação das operações realizadas no âmbito do RENOVAR.

§ 6º A comprovação dos aportes nas iniciativas desonera os financiadores ou parceiros privados da responsabilidade quanto à efetiva utilização dos recursos para alcance dos objetivos do RENOVAR.

Art. 9º As empresas de desmontagem participantes do RENOVAR poderão comercializar os materiais decorrentes da desmontagem ou destruição, como sucata, do bem elegível, observadas as disposições da Lei nº 12.977, de 2014.

Parágrafo único. As empresas de que trata o caput destinarão à iniciativa nacional ou às outras iniciativas credenciadas o montante correspondente ao valor, por elas definido no ato de adesão, para desmontagem ou destruição, como sucata, do bem elegível.

Art. 10. Fica instituído o Conselho do Programa RENOVAR cuja composição, organização, competências e funcionamento serão estabelecidos em regulamento.

Art. 11. A Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do

Ministério da Economia poderá instituir certificação, de caráter voluntário, aos veículos automotores em circulação, seus fabricantes e operadores, em razão de suas condições de segurança, ou controle de emissões de gases poluentes ou do efeito estufa.

Art. 12. O Conselho Nacional de Trânsito – Contran poderá definir procedimentos mais simplificados do que os atualmente vigentes para a baixa definitiva do registro do bem elegível para fins de desmonte ou destruição, como sucata, no âmbito do RENOVAR.

Art. 13. A Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 81-B. As concessionárias de contratos de exploração de petróleo poderão aplicar recursos para promover o desmonte ou destruição, como sucata, dos veículos pesados em fim de vida útil, na forma de regulamento da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP.

Parágrafo único. Os recursos aplicados na forma do caput serão considerados no cálculo de adimplemento de obrigações contratuais de pesquisa, desenvolvimento e inovação referentes a:

I – obrigações relativas aos anos de 2022 a 2027; e

II - obrigações ainda não adimplidas referidas a períodos anteriores ao ano de 2022.”

(NR)

Art. 14. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização, melhoria das condições de trabalho dos profissionais do segmento de transporte rodoviário, renovação de frota circulante, melhoria da segurança e do desempenho ambiental da frota circulante e educação de trânsito.

.....” (NR)

Art. 15. A Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, passa a vigorar com seguintes alterações:

“Art. 1º-A .....

.....

§ 16. Os projetos de infraestrutura de que tratam o caput deste artigo e o inciso III do § 1º do art. 1º, em observância ao disposto no art. 6º desta Lei, compreendem projetos de infraestrutura fixa ou rodante, incluídos os de renovação de frota circulante.” (NR)

Art. 16. A Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a instituir Serviço Social Autônomo com a finalidade de promover a execução de políticas de desenvolvimento industrial, inovação, transformação digital e difusão de tecnologia, especialmente as que contribuam para a geração de

empregos, em consonância com as políticas de comércio exterior e de ciência e tecnologia.

.....” (NR)

“Art. 17. ....

.....

V – os valores apurados com a venda ou aluguel de bens móveis e imóveis de sua propriedade;

VI – os rendimentos resultantes de aplicações financeiras e de capitais, quando autorizadas pelo Conselho Deliberativo; e

VII - os recursos provenientes da prestação de serviços relacionados às suas finalidades institucionais.” (NR)

Art. 17. Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, de de 2021; 200º da Independência e 133º da República.

***Referendado eletronicamente por: Paulo Roberto Nunes Guedes , Tarcísio Gomes de Freitas, Bento Costa Lima Leite de Albuquerque Junior***

MINISTÉRIO DA ECONOMIA  
Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional

**DESPACHO nº 419/2021/PGFN-ME**

**Processo nº 19687.106071/2021-12**

APROVO o Despacho PGDAU-CDA-NOAN (18719246), na forma do Despacho PGDAU-CDA (18719969), da Procuradoria-Geral Adjunta de Gestão da Dívida Ativa da União e do FGTS; o PARECER SEI Nº 14487/2021/ME (18743389), da Procuradoria-Geral Adjunta de Consultoria Fiscal, Financeira, Societária e Econômico-Orçamentária; o Despacho PGACCAT (18755876), da Procuradoria-Geral Adjunta de Consultoria e Contencioso Administrativo Tributário; a NOTA JURÍDICA n. 00013/2021/PGFN/AGU (19010946), na forma do DESPACHO n. 03529/2021/PGFN/AGU, e do DESPACHO n. 03542/2021/PGFN/AGU, da Procuradoria-Geral Adjunta de Consultoria de Produtividade, Competitividade, e Comércio Exterior, os quais se manifestam sobre nova versão de minuta de proposta de Medida Provisória que "Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR, e dá outras providências." (18310092).

Encaminhe-se à Secretaria Executiva do Ministério da Economia para as demais providências.

Documento assinado eletronicamente  
**RICARDO SORIANO DE ALENCAR**  
Procurador-Geral da Fazenda Nacional

Documento assinado eletronicamente por Ricardo Soriano de Alencar, Procurador(a)-Geral da Fazenda Nacional, em 29/09/2021, às 19:54, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO  
PROCURADORIA-GERAL DA FAZENDA NACIONAL  
(PGAPCEX) COORDENAÇÃO-GERAL DE PRODUTIVIDADE E COMPETITIVIDADE  
ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS, BLOCO J, SALA 728  
**NOTA JURÍDICA n. 00013/2021/PGFN/AGU**

**NUP: 19687.106071/2021-12**

**INTERESSADOS: SECRETARIA ESPECIAL DE PRODUTIVIDADE, EMPREGO E COMPETITIVIDADE-SEPEC-ME**

**ASSUNTOS: ATOS ADMINISTRATIVOS**

Sra. Procuradora-Geral Adjunta.

1. Retornam a esta Procuradoria-Geral Adjunta os autos do processo em epígrafe que tratam da Minuta de Medida Provisória e respectiva Minuta de Exposição de Motivos que institui o Programa de Aumento de Produtividade da Frota Rodoviária no País - Programa RENOVAR, e dá outras providências.

2. A análise jurídica da minuta original da Medida Provisória submetida a esta Procuradoria-Geral Adjunta encontra-se consubstanciada no PARECER n. 00599/2021/PGFN/AGU, cujas recomendações transcrevemos parcialmente adiante:

**II.3 CONSTITUCIONALIDADE MATERIAL DA MEDIDA PROVISÓRIA**

O art. 1º da minuta versa o objeto da Medida Provisória: instituir o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR.

[...]

O art. 4º da minuta preceitua que a adesão ao programa é voluntária e se dará por meio das iniciativas de que trata o art. 8º (caput). Poderão aderir ao Programa os beneficiários;

os financiadores; os parceiros públicos e privados e os agentes financeiros operadores (§1º), conceitos definidos no art. 3º. Neste parágrafo §1º, recomendo a inclusão da referência "na forma do regulamento":

Art. 4º A adesão ao Programa é voluntária e se dará por meio das iniciativas de que trata o art. 8º.

§1º Poderão aderir ao Programa, na forma do regulamento:

[...]

O art. 7º da minuta dispõe que o registro das operações relativas ao Programa serão realizados na Plataforma RENOVAR (caput), operada pela Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial – ABDI, que poderá auferir receitas pela prestação dos serviços e captar recursos para o financiamento de ações no âmbito de sua atuação, devendo manter registro das operações realizadas, observadas as diretrizes estabelecidas pelo Conselho do Programa (p. único). Aqui sugiro esclarecer de quem a ABDI poderá auferir receitas.

O art. 8º da minuta prevê que o Programa contará com uma iniciativa de âmbito nacional coordenada pela ABDI (caput). Mas também poderá contar com outras iniciativas - que podem ter caráter regional ou possuir segmentação por produtos ou usuários - cadastradas pelo Conselho do Programa, que definirá as diretrizes para a remuneração dos serviços prestados pelas instituições coordenadoras (§§1º e 2º). A operação de tais iniciativas poderá se dar por meio de parcerias negociais e operacionais entre a instituição coordenadora das iniciativas e instituições financiadoras ou parceiras públicas e privadas (§3º). As instituições coordenadoras das referidas iniciativas poderão captar recursos para o financiamento de ações (§4º) e deverão manter controle para identificação das operações realizadas no âmbito do Programa (§5º). Por último, a comprovação dos aportes nas iniciativas desonera os financiadores ou parceiros privados da responsabilidade quanto à efetiva utilização dos recursos para alcance dos objetivos do Programa (§6º).

A coordenação de uma iniciativa (isto é, programa ou projeto voltado à retirada progressiva dos veículos em fim de vida útil, à renovação de frota ou à economia circular no sistema de mobilidade e logística do País) nacional se amolda à missão institucional da ABDI, nos termos do art. 1º, caput, da Lei nº 11.080/2004. Apesar disso, o art. 15 da minuta altera a finalidade institucional da ABDI para deixar mais clara a pertinência temática: "promover a execução de políticas de desenvolvimento industrial, inovação, transformação digital e difusão de tecnologia, especialmente as que contribuam para a geração de empregos, em consonância com as políticas de comércio exterior e de ciência e tecnologia". Além disso, em função do serviço prestado pela ABDI nos termos do art. 7º da minuta, o art. 17 da Lei nº 11.080/2004 será alterado para incluir nova receita para agência - "recursos

provenientes da prestação de serviços relacionados às suas finalidades institucionais".

Neste artigo (8º), é recomendável que se estabeleça algumas balizas para esta iniciativa nacional ou que se cometa tal definição ao Decreto regulamentar.

O art. 9º da minuta autoriza as empresas de desmontagem participantes do Programa a comercializarem os materiais decorrentes da desmontagem ou destruição, como sucata, do bem elegível, observadas as disposições da Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014 (caput), cujos montantes serão destinados à iniciativa nacional ou às outras iniciativas credenciadas (p. único). Recomendo definir "empresa de desmontagem" no art. 3º da minuta ou, se for o caso, fazer referência a algum inciso do art. 4º, §1º, porque não fica claro se ela se enquadra como "parceiro privado" ou "aderente do programa", embora o artigo sugira que sim ("participantes do programa").

O art. 10 da minuta institui o Conselho do Programa RENOVAR e comete o estabelecimento de sua composição, organização, competências e funcionamento a regulamento.

O art. 11 da minuta autoriza a Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia a instituir certificação, de caráter voluntário, aos veículos automotores em circulação, seus fabricantes e operadores, em razão de suas condições de segurança e de controle de emissão de gases poluentes.

O art. 12 da minuta autoriza o Conselho Nacional de Trânsito – Contran a definir procedimentos mais simplificados do que os atualmente vigentes para a baixa definitiva do registro do bem elegível para fins de desmonte ou destruição, como sucata, no âmbito do Programa.

O art. 13 da minuta altera o art. 1º-A da Lei nº 10.336/2001, a fim de que o produto de arrecadação da CIDE-combustíveis possa ser destinado a "projetos de infraestrutura fixa ou rodante, incluídos os de renovação de frota circulante". Desse modo, visto que não se trata de ampliação da hipótese de incidência da contribuição, mas apenas de ampliação da destinação do produto da arrecadação do tributo, desnecessária a observância das anterioridades nonagesimal e do exercício financeiro (art. 150, III, "b" e "c", da CF/1988).

O art. 14 da minuta altera o caput do art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a fim de abarcar outras hipóteses de destinação da receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito: "melhoria das condições de trabalho dos profissionais do segmento de transporte rodoviário, renovação de frota circulante, melhoria da segurança e do desempenho ambiental da frota circulante".

O art. 15 da minuta insere na Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, o art. 81-B, a fim de autorizar que as concessionárias de contratos de exploração de petróleo apliquem recursos para promover o desmonte ou destruição, como sucata, dos veículos pesados em fim de vida útil. E os respectivos recursos seriam considerados no cálculo de adimplemento de obrigações contratuais de PD&I referentes às obrigações relativas aos anos de 2022 e 2027 e às obrigações ainda não adimplidas referidas a períodos anteriores a 2021. Recomendo que já se insira no próprio artigo que tal aplicação será regulamentada pelo Poder Executivo ou pela ANP, a fim de se evitar alegações de

inovação normativa.

Por último, o art. 17 da minuta é uma cláusula de vigência imediata.

Registro, ainda, que a vertente proposta de Medida Provisória deve ser encaminhada à Casa Civil e à Secretaria-Geral da Presidência da República, por meio de exposição de motivos assinada pelos Ministros envolvidos, à qual deverão ser anexados os pareceres de mérito e jurídicos do Ministério da Economia e dos Ministérios coautores (arts. 26 e 29 do Decreto nº 9.191/2017).

3. Compulsando a nova minuta de Medida Provisória acostada aos autos sob a referência [Minuta de Proposta de Medida Provisória SDIC-SI-CODIA 18310092 ], acompanhada de sua respectiva minuta de exposição de motivos Minuta de Exposição de Motivos SDIC-SI-CODIA 18318880 ], verificamos que as recomendações foram adotadas em sua maioria pela unidade técnica, especialmente a indicação da edição de regulamento tratando das competências da ABDI na articulação da Plataforma RENOVAR (artigo 8º) e das competências e fontes de recurso da ABDI indicadas no artigo 15 que alterou a redação do artigos 1º e 17 da Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

4. Ante todo o exposto, vistos e analisados os autos, não vislumbramos vício de constitucionalidade capaz de impedir o prosseguimento do feito. Ressaltamos, contudo, a necessidade de se observar a recomendação contida no item 38 do PARECER n. 00599/2021/PGFN/AGU que recomenda o encaminhamento da proposta de Medida Provisória à Casa Civil e à Secretaria-Geral da Presidência da República, por meio de exposição de motivos assinada pelos Ministros envolvidos, à qual deverão ser anexados os pareceres de mérito e jurídicos do Ministério da Economia e dos Ministérios coautores (arts. 26 e 29 do Decreto nº 9.191/2017).

5. À consideração superior.

Brasília, 26 de setembro de 2021.  
**ANDRÉA DE FREITAS VARELA**  
ADVOGADA DA UNIÃO  
Assessora Técnica

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <http://sapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 19687106071202112 e da chave de acesso a717f7b3

Documento assinado eletronicamente por MARCOS HENRIQUE OLIVEIRA ANDRADE GOIS, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 732383625 no endereço eletrônico <http://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): MARCOS HENRIQUE OLIVEIRA ANDRADE GOIS. Data e Hora: 27-09-2021 15:16. Número de Série: 13292787. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv4.

Documento assinado eletronicamente por ANDREA DE FREITAS VARELA, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 732383625 no endereço eletrônico <http://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): ANDREA DE FREITAS VARELA. Data e Hora: 27-09-2021 13:51. Número de Série: 13159164. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv4.

ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO  
PROCURADORIA-GERAL DA FAZENDA NACIONAL  
(PGAPCEX) COORDENAÇÃO-GERAL DE PRODUTIVIDADE E COMPETITIVIDADE  
ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS, BLOCO J, SALA 728  
**DESPACHO n. 03529/2021/PGFN/AGU**

**NUP: 19687.106071/2021-12**

**INTERESSADOS: SECRETARIA ESPECIAL DE PRODUTIVIDADE, EMPREGO E COMPETITIVIDADE-SEPEC-ME**

**ASSUNTOS: ATOS ADMINISTRATIVOS**

Aprovo a NOTA JURÍDICA n. 00013/2021/PGFN/AGU pelos próprios fundamentos.

Tomando ciência de que os autos retornaram a esta Procuradoria-Geral Adjunta os autos do processo em epígrafe que tratam da Minuta de Medida Provisória e respectiva Minuta de Exposição de Motivos que institui o Programa de Aumento de Produtividade da Frota Rodoviária no País - Programa RENOVAR, e dá outras providências. Encaminho a Senhora Procuradora -Geral Adjunta de Consultoria de Produtividade, Competitividade e Comércio Exterior para apreciação Superior.

Brasília, 27 de setembro de 2021.

**MARCOS HENRIQUE OLIVEIRA ANDRADE GÓIS**

Advogado da União

Procurador-Geral Adjunto de Produtividade, Competitividade e Comércio Exterior

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <http://sapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 19687106071202112 e da chave de acesso a717f7b3

Documento assinado eletronicamente por MARCOS HENRIQUE OLIVEIRA ANDRADE GOIS, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 732928987 no endereço eletrônico <http://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): MARCOS HENRIQUE OLIVEIRA ANDRADE GOIS. Data e Hora: 27-09-2021 15:16. Número de Série: 13292787. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv4.

ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO

PROCURADORIA-GERAL DA FAZENDA NACIONAL

(PGAPCEX) COORDENAÇÃO-GERAL DE PRODUTIVIDADE E COMPETITIVIDADE

ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS, BLOCO J, SALA 728

**DESPACHO n. 03542/2021/PGFN/AGU**

**NUP: 19687.106071/2021-12**

**INTERESSADOS: SECRETARIA ESPECIAL DE PRODUTIVIDADE, EMPREGO E COMPETITIVIDADE-SEPEC-ME**

**ASSUNTOS: ATOS ADMINISTRATIVOS**

Documento preparatório, nos termos do art. 7º, § 3º, da Lei no 12.527, de 18 de novembro de 2011 (Lei de Acesso à Informação). Acesso restrito até a tomada de decisão ou a publicação do ato normativo (art. 20, parágrafo único, do Decreto nº 7.724, de 16 de maio de 2012).

Aprovo o Despacho n. 03529/2021/PGFN/AGU, que, por sua vez, aprovou a Nota Jurídica n. 00013/2021/PGFN/AGU, por seus próprios fundamentos.

Encaminhe-se ao Sr. Procurador-Geral da Fazenda Nacional.

Brasília, 28 de setembro de 2021.

**SIMONE ANACLETO**

Procuradora-Geral Adjunta de Consultoria de Produtividade, Competitividade e Comércio Exterior

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <http://sapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 19687106071202112 e da chave de acesso a717f7b3

Documento assinado eletronicamente por SIMONE ANACLETO, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 733757148 no endereço eletrônico <http://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): SIMONE ANACLETO. Data e Hora: 28-09-2021 11:42. Número de Série: 17492357. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv5.



MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional

Procuradoria-Geral Adjunta de Consultoria e Contencioso Administrativo Tributário

## **DESPACHO**

### **Processo n. 19687.106071/2021-12**

Em atenção ao Despacho DIPAR 18716560, e considerando o cotejo realizado entre, de um lado, as novas versões da minuta de Medida Provisória (18310092) e de Exposição de Motivos (18318880), e, de outro, a versões anteriores da minuta de Medida Provisória (17104251), e de Exposição de Motivos (17104442), reiteram-se as razões contidas no Despacho PGACCAT-CAT 17867935, por meio do qual se concluiu que “[C] omo na última versão da proposta desaparecem os elementos tributários, afasta-se a necessidade de manifestação jurídica atualizada por parte desta Coordenação”.

Brasília, 17 de setembro de 2021.

**PAULO JOSÉ LEONESI MALUF**

Procurador-Geral Adjunto de Consultoria e Contencioso Administrativo Tributário

Documento assinado eletronicamente por Paulo José Leonesi Maluf, Procurador(a)-Geral Adjunto(a), em 17/09/2021, às 08:48, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional

Procuradoria-Geral Adjunta de Consultoria Fiscal, Financeira, Societária e Econômico-Orçamentária

Coordenação-Geral de Assuntos Financeiros

### **Parecer SEI nº 14487/2021/ME**

Ato preparatório. Fundamento no § 3º do art. 7º da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, e no art. 20 do Decreto nº 7.724, de 16 de maio de 2012. Restrição de acesso até a edição do ato normativo proposto.

Nova versão da proposta de medida provisória que “Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR, e dá outras providências”. Análise restrita aos aspectos jurídico-financeiros.

Processo SEI nº 19687.106071/2021-12.

1. A Diretoria de Produtividade, Concorrência e Comércio Exterior da Secretaria Executiva do Ministério da Economia, por meio de despacho (SEI nº 18713915), encaminha a esta Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, para análise e manifestação, nova versão da proposta de medida

provisória (SEI nº 18310092), acompanhada da respectiva minuta de exposição de motivos (SEI nº 18318880), que “Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR, e dá outras providências”.

2. Inicialmente, cabe registrar que versões anteriores da proposta em questão foram examinadas no âmbito desta Coordenação-Geral de Assuntos Financeiros por intermédio do Parecer SEI nº 20477/2020/ME (SEI nº 12681943), da Nota SEI nº 67/2021/CAF/PGACFFS/PGFN-ME (SEI nº 14022720) e do Parecer SEI nº 11527/2021/ME (SEI nº 17571876). Por ocasião da edição da última manifestação jurídica citada, não se vislumbrou a existência de vício de inconstitucionalidade ou de ilegalidade relativamente às disposições contidas nos arts. 6º e 14 da minuta de medida provisória, desde que fosse atestado pelas áreas técnicas competentes do Ministério da Economia o atendimento ao disposto no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias - ADCT e nos arts. 125 e 126 da Lei nº 14.116, de 31 de dezembro de 2020 (LDO/2021).

3. No que concerne à matéria de natureza jurídico-financeira, verifica-se que a nova versão da proposta de medida provisória não trouxe inovações, restando mantidas as previsões dispostas nos arts. 6º e 14.

4. O art. 6º da proposta prevê a remissão dos débitos não tributários com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a Polícia Rodoviária Federal (PRF), dos bens que, na data da solicitação da baixa definitiva do registro para fins do RENOVAR, estejam vencidos há 3 (três) anos ou mais e cujo valor total em cada órgão, nessa mesma data, seja igual ou inferior a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais).

5. Por sua vez, o art. 14 da proposta altera o disposto no caput do art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para estender a aplicação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito à melhoria das condições de trabalho dos profissionais do segmento de transporte rodoviário, à renovação de frota circulante e à melhoria da segurança e do desempenho ambiental da frota circulante.

6. Torna-se importante registrar, nesta oportunidade, que a Secretaria Especial do Tesouro e Orçamento não manifestou óbice à adoção das medidas relacionadas aos supramencionados dispositivos. Nesse sentido, destaca-se da Nota Técnica SEI nº 38072/2021/ME (SEI nº 17909345) e da Nota Técnica SEI nº 39672/2021/ME (SEI nº 18140152), respectivamente, o seguinte, in verbis:

"3. Entre essas medidas, subsiste no texto atual somente a remissão de débitos não tributários, conforme redação do art. 6º:

Art. 6º Ficam remetidos os débitos não tributários com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e Polícia Rodoviária Federal - PRF, dos bens cuja baixa definitiva do registro seja solicitada para fins do Programa, inclusive aqueles com exigibilidade suspensa que, na data da solicitação da baixa definitiva do registro do veículo, estejam vencidos há 3 (três) anos ou mais e cujo valor total em cada órgão, nessa mesma data, seja igual ou inferior a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais). (grifo nosso)

4. Essa medida tem o impacto previsto de R\$ 148.360,00 para o ano de 2021, R\$ 890.160,00 para 2022 e R\$ 1.112.700,00 em 2023, conforme Minuta de Exposição de Motivos (SEI 17104442). A Minuta demonstra, ainda, que esse efeito é inferior ao limite de 1 (um) milésimo por cento da receita corrente líquida realizada no exercício

de 2020, nos termos do art. 126, § 2º da LDO-2021. Desta forma, o requisito de transparência previsto no art. 125 da LDO-2021 foi observado e a necessidade de compensação foi afastada pelo critério de materialidade do art. 126, § 2º da LDO-2021.

5. Outra mudança efetuada pela proposta é a alteração na vinculação das multas de trânsito, com alteração no art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro. Em geral, a criação ou alteração em vinculações deve ter prazo temporário, exceto quando torne menos gravosa ou rígida a afetação, consoante disposições do art. 136, § 3º da LDO-2021. No caso em tela, houve somente acréscimo de objetos adicionais na vinculação original, motivo pelo qual é dispensada a referida exigência. Mais especificamente, o projeto acrescenta as finalidades em negrito ao rol do art. 320, conforme transcrito:

Art. 14. O caput do art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

'Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização, melhoria das condições de trabalho dos profissionais do segmento de transporte rodoviário, renovação de frota circulante, melhoria da segurança e do desempenho ambiental da frota circulante e educação de trânsito.' (grifo nosso)

6. Dessa forma, sob a ótica da receita pública, não se identificou óbice à versão do projeto apresentada neste processo. Isso porque a remissão a que se refere o art. 6º teve demonstrado seu efeito e dispensada a exigência de compensação, nos termos dos arts. 125 e 126, § 2º, e o art. 14 tornou menos rígidas vinculações já existentes, nos moldes do art. 136, § 3º da LDO-2021."

"8. No que concerne aos incentivos do programa decorrentes das remissões previstas no art. 6º da nova versão da MP, a Exposição de Motivos SDIC-SI-CODIA (SEI nº 17474557), com base nas premissas e na memória de cálculo disponibilizadas no Parecer de Mérito nº 53/2021/ME (SEI nº 17474557) da Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia, reporta impactos orçamentários decorrentes da medida da ordem de R\$ 148.360,00 para 2021, R\$ 890.160,00 para 2022 e R\$ 1.112.700,00 em 2023, totalizando uma renúncia no triênio de R\$ 2.151.220,00. Com a apresentação na nova versão das estimativas de impacto da medida de redução de receitas referentes às remissões propostas, tornam-se atendidos os requerimentos previstos no art. 125 da LDO 2021, e no art. 113 do ADCT.

9. Quanto a observância dos requisitos do art.126 da LDO, convém considerar o disposto no seu § 2º, o qual dispensa o atendimento dos incisos I e II do caput qualquer proposição cujo impacto seja considerado como irrelevante, assim definido como o limite de um milésimo por cento da receita corrente líquida realizada no exercício de 2020. Como destacado na EM, com base no Relatório de Gestão Fiscal (RGF) elaborado pelo Tesouro Nacional, tal limite de um milésimo por cento da receita corrente líquida realizada no exercício de 2020, equivale a R\$ 6.519.432,66. Portanto, o Programa RENOVAR representa uma proposta com impacto irrelevante, não havendo que se exigir medidas de compensação ou demonstração de que a renúncia esteja contemplada na estimativa de receita da lei

orçamentária.

10. Ressalte-se ainda que, por se tratar de remissões de débitos não tributários junto a órgão federais, esta COPEF entende não se tratar de renúncia de receita nos termos especificados pelo art. 14, §1º da LRF, não havendo, portanto, necessidade da observância do art. 14, caput e incisos I e II. Também não se aplica ao caso específico os requerimentos previstos no art. 137 da LDO 2021 quanto a necessidade de se estabelecer cláusula de vigência, de no máximo cinco anos, ou designação de órgão gestor responsável para acompanhamento e avaliação do benefício proposto."

7. Sob tal perspectiva, no que diz respeito à matéria afeta à competência desta Coordenação-Geral de Assuntos Financeiros, não se identificam óbices de natureza jurídico-financeira relativamente às medidas previstas nos arts. 6º e 14 da nova versão da proposta de medida provisória (SEI nº 18310092).

À consideração superior.

Brasília, 16 de setembro de 2021.

Documento assinado eletronicamente  
**FERNANDA RIBEIRO GANEM LAEBER**  
Procuradora da Fazenda Nacional

De acordo. À consideração superior.  
COORDENAÇÃO-GERAL DE ASSUNTOS FINANCEIROS.

Documento assinado eletronicamente  
**VINÍCIUS VASCONCELOS LESSA**  
Coordenador-Geral de Assuntos Financeiros

Aprovo. Encaminhe-se à Divisão de Assuntos Parlamentares da Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, para consolidação.

PROCURADORIA-GERAL DA FAZENDA NACIONAL.

Documento assinado eletronicamente  
**MAÍRA SOUZA GOMES**

Procuradora-Geral Adjunta de Consultoria Fiscal, Financeira, Societária e Econômico-Orçamentária

Documento assinado eletronicamente por Maíra Souza Gomes, Procurador(a)-Geral Adjunto(a) de Consultoria Fiscal, Financeira e Societária, em 17/09/2021, às 17:42, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

Documento assinado eletronicamente por Vinicius Vasconcelos Lessa, Coordenador(a)-Geral de Assuntos Financeiros, em 17/09/2021, às 18:09, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

Documento assinado eletronicamente por Fernanda Ribeiro Ganem Laeber, Procurador(a) da Fazenda Nacional, em 20/09/2021, às 12:39, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional

Procuradoria-Geral Adjunta de Gestão da Dívida Ativa da União e do FGTS

Coordenação-Geral da Dívida Ativa da União e do FGTS

### **DESPACHO**

#### **Processo nº 19687.106071/2021-12**

De acordo com o Despacho PGDAU-CDA-NOAN (SEI nº 18719246), uma vez que, na versão atual da minuta, superadas as observações realizadas por essa Coordenação-Geral da Dívida Ativa da União e do FGTS.

À consideração superior.

Brasília, 15 de setembro de 2021.

Documento assinado eletronicamente

**THEO LUCAS BORGES DE LIMA DIAS**

Coordenador-Geral da Dívida Ativa da União e do FGTS

Aprovo o Despacho PGDAU-CDA-NOAN (SEI nº 18719246).

À DIPAR/PGFN.

Brasília, 15 de setembro de 2021.

Documento assinado eletronicamente

**JOAO HENRIQUE CHAUFFAILLE GROGNET**

Procurador-Geral Adjunto da Gestão da Dívida Ativa da União e do FGTS, em substituição

Documento assinado eletronicamente por Theo Lucas Borges de Lima Dias, Coordenador(a)-Geral da Dívida Ativa da União e do FGTS, em 15/09/2021, às 21:31, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

Documento assinado eletronicamente por João Henrique Chauffaille Grognet, Procurador(a)-Geral Adjunto de Gestão da Dívida Ativa da União e do FGTS Substituto(a), em 15/09/2021, às 22:30, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

## DESPACHO

### Processo nº 19687.106071/2021-12

Prezado Sr. Coordenador-Geral da Dívida Ativa da União e do FGTS, trata-se de nova versão de minuta de Medida Provisória, encaminhada pela Diretoria de Produtividade, Concorrência e Comércio Exterior do Ministério da Economia, a qual “Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR, e dá outras providências.”. Analisando a nova versão da minuta de MP, percebe-se que seu conteúdo está em consonância com o quanto sugerido pela PGDAU em manifestações anteriores sobre outras versões da proposta. Deste modo, pede-se vênua para transcrever trecho do Parecer 11758 (17677808), desta Adjuntoria, aplicável à atual minuta de MP:

5. A atual versão da minuta (17104251) não traz hipóteses de dispensa de regularidade fiscal, fato extremamente salutar e que, por esta razão dispensa a reanálise deste ponto.

6. Destarte, a minuta de Exposição de Motivos (17104442), traz a estimativa de renúncia de receita para a medida a ser implementada pelo art. 6º, sendo necessário apenas sua constatação pelos órgãos competentes:

“Os veículos cuja baixa definitiva do registro após desmontagem ou destruição, como sucata, seja solicitada para fins do Programa terão a remissão dos débitos não tributários com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e Polícia Rodoviária Federal – PRF que, na data da solicitação da baixa definitiva do registro do veículo, estejam vencidos há 3 (três) anos ou mais e cujo valor total em cada órgão, nessa mesma data, seja igual ou inferior a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais).

Além disso, o Programa prevê a possibilidade de instituição, pelo Poder Executivo, de certificação, de caráter voluntário, aos veículos automotores em circulação, seus fabricantes e operadores, em razão de suas condições de segurança e de controle de emissão de gases poluentes.

O impacto orçamentário previsto para a medida é de R\$ 148.360,00 para o ano de 2021, R\$ 890.160,00 para 2022 e R\$ 1.112.700,00 em 2023. De acordo com o Relatório de Gestão Fiscal (RGF) consolidado de 2020 elaborado pelo Tesouro Nacional, um milésimo por cento da receita corrente líquida realizada no exercício de 2020, equivalente a R\$ 6.519.432,66.

Trata-se, portanto, de proposta com impacto irrelevante, considerando o disposto no art. 126, § 2º da Lei nº 14.116/2020 (LDO 2021)”

7. Por tais fundamentos, circunscrito aos dispositivos que guardam

pertinência com as atribuições desta Adjuntoria, não se vislumbram óbices de ordem jurídica na minuta de Medida Provisória.

Portanto, no que respeita à competência regimental da PGDAU, não se identificam óbices jurídicos à atual versão da minuta de Medida Provisória, que “Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR, e dá outras providências.”.

Att.

Brasília, 15 de setembro de 2021.

Documento assinado eletronicamente  
NOME DO SERVIDOR  
Cargo do Servidor

Documento assinado eletronicamente por **André Leri Marques Soares**, Procurador(a) da Fazenda Nacional, em 15/09/2021, às 20:22, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA  
Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional

**Nota SEI nº 113/2021/PGFN-ME**

Ato preparatório, nos termos do art. 7º, § 3º, da LAI, c/c art. 20, caput, do Decreto nº 7.724, de 2012. Acesso restrito até a publicação do ato. Análise da minuta de proposta de Medida Provisória que “Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR, e dá outras providências.”. Elaboração de nota de consolidação das manifestações jurídicas das respectivas áreas da Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN).

Processo SEI nº 19687.106071/2021-12

1. A Secretaria Executiva do Ministério da Economia, por meio do Despacho SE-DPCCE 17478092, encaminhou para análise e manifestação desta Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional minuta de proposta de Medida Provisória que “Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR, e dá outras providências.” (17104251).
2. As análises jurídicas foram realizadas pelas Coordenações-Gerais de Assuntos Financeiros (CAF/PGACFFSEO), de Produtividade e Competitividade (CGPC/PGAPCEX), da Dívida Ativa da União e do FGTS (CDA/PGDAU) desta PGFN, nos limites de suas competências regimentais.
3. Registre-se que versão anterior da minuta já havia sido examinada em manifestações jurídicas previamente elaboradas no bojo do Processo 19687.109827/2020-96. Nesse sentido, a CAT/PGACCAT (17867935) esclareceu, nos presentes autos, que foram retirados os elementos tributários que constavam da referida versão anterior da proposta, afastando, assim, a necessidade de manifestação jurídica atualizada por parte da referida Coordenação.

3. A CAF/PGACFFSEO, através do PARECER SEI Nº 11527/2021/ME, (17571876), analisa a matéria jurídico-financeira da minuta e informa não vislumbrar a existência de vício de constitucionalidade ou de legalidade na proposta, "desde que seja atestado pelas áreas competentes desta Pasta que a proposição atende, de fato, ao disposto no art. 113 do ADCT e nos arts. 125 e 126 da Lei nº 14.116, de 2020 (LDO/2021)".

4. A CGPC/PGACPCEX, por meio PARECER n. 00599/2021/PGFN/AGU (17632481), aprovado pelo DESPACHO n. 02921/2021/PGFN/AGU, opina pela constitucionalidade formal e material da proposta de medida provisória, desde que observadas as recomendações de aperfeiçoamento lançadas no referido Parecer (parágrafos 8, 18, 26, 29, 30 e 36). Confira-se o teor das recomendações :

"8. A proposta anunciada destina-se ao importante incremento da produtividade, da competitividade e da eficiência da logística no país, por meio da retirada de circulação de veículos em condições técnicas e operacionais que não atendam aos parâmetros mínimos preconizados pelas entidades especializadas e adotados pelo mercado internacional, com vistas à geração de impactos positivos na redução do chamado "Custo Brasil". Apesar disso, a exposição de motivos nem o parecer de mérito apresentaram as razões que justifiquem a edição de uma Medida Provisória em vez de um projeto de lei. Destarte, é necessário que se indique e demonstre a relevância e a urgência de todo conjunto da proposição, que motivam sua veiculação por meio de Medida Provisória.

(...)

18. O art. 4º da minuta preceitua que a adesão ao programa é voluntária e se dará por meio das iniciativas de que trata o art. 8º (caput). Poderão aderir ao Programa os beneficiários; os financiadores; os parceiros públicos e privados e os agentes financeiros operadores (§1º), conceitos definidos no art. 3º. Neste parágrafo §1º, recomendo a inclusão da referência "na forma do regulamento":

Art. 4º A adesão ao Programa é voluntária e se dará por meio das iniciativas de que trata o art. 8º.

§1º Poderão aderir ao Programa, na forma do regulamento:

[...]

(...)

26. O art. 7º da minuta dispõe que o registro das operações relativas ao Programa serão realizados na Plataforma RENOVAR (caput), operada pela Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial – ABDI, que poderá auferir receitas pela prestação dos serviços e captar recursos para o financiamento de ações no âmbito de sua atuação, devendo manter registro das operações realizadas, observadas as diretrizes estabelecidas pelo Conselho do Programa (p. único). Aqui sugiro esclarecer de quem a ABDI poderá auferir receitas.

(...)

29. Neste artigo (8º), é recomendável que se estabeleça algumas balizas para esta iniciativa nacional ou que se cometa tal definição ao Decreto regulamentar.

(...)

30. O art. 9º da minuta autoriza as empresas de desmontagem



participantes do Programa a comercializarem os materiais decorrentes da desmontagem ou destruição, como sucata, do bem elegível, observadas as disposições da Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014 (caput), cujos montantes serão destinados à iniciativa nacional ou às outras iniciativas credenciadas (p. único). Recomendo definir "empresa de desmontagem" no art. 3º da minuta ou, se for o caso, fazer referência a algum inciso do art. 4º, §1º, porque não fica claro se ela se enquadra como "parceiro privado" ou "aderente do programa", embora o artigo sugira que sim ("participantes do programa").

(...)

36. O art. 15 da minuta insere na Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, o art. 81-B, a fim de autorizar que as concessionárias de contratos de exploração de petróleo apliquem recursos para promover o desmonte ou destruição, como sucata, dos veículos pesados em fim de vida útil. E os respectivos recursos seriam considerados no cálculo de adimplemento de obrigações contratuais de PD&I referentes às obrigações relativas aos anos de 2022 e 2027 e às obrigações ainda não adimplidas referidas a períodos anteriores a 2021. Recomendo que já se insira no próprio artigo que tal aplicação será regulamentada pelo Poder Executivo ou pela ANP, a fim de se evitar alegações de inovação normativa."

5. A CDA/PGDAU, por intermédio do Parecer SEI nº 11758/2021/ME (17677808), aprovado pelo Despacho PGDAU-CDA 17726730 e pelo Despacho PGDAU 17794868, avalia a matéria relativa à dívida ativa da União e do FGTS e informa, circunscrito aos dispositivos que guardam pertinência com as suas atribuições, não vislumbrar óbices de ordem jurídica na minuta de Medida Provisória.

6. Com essas considerações, submeto à aprovação do Procurador-Geral da Fazenda Nacional Substituto as manifestações acima descritas e sintetizadas nesta Nota de Consolidação, sugerindo o seu encaminhamento à Secretaria Executiva do Ministério da Economia.

Brasília, 10 de agosto de 2021.

Documento assinado eletronicamente

**MILA KOTHE**

Procuradora da Fazenda

Aprovo. Encaminhe-se à Secretaria Executiva do Ministério da Economia, conforme sugerido.

Documento assinado eletronicamente

**CRISTIANO NEUENSCHWANDER LINS DE MORAIS**

Procurador-Geral da Fazenda Nacional Substituto

Documento assinado eletronicamente por Cristiano Neuenschwander Lins de Moraes, Procurador(a)-Geral da Fazenda Nacional Substituto(a), em 11/08/2021, às 18:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

Documento assinado eletronicamente por Mila Kothe, Procurador(a) da Fazenda Nacional, em 11/08/2021, às 20:03, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

**MINISTÉRIO DA ECONOMIA**

Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional

Procuradoria-Geral Adjunta de Gestão da Dívida Ativa da União e do FGTS

Coordenação-Geral da Dívida Ativa da União e do FGTS

Núcleo de Pareceres e Atos Normativos

**Parecer SEI nº 11758/2021/ME**

Minuta de Medida Provisória, que “Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR, e dá outras providências.” Grau de sigilo: Ato preparatório, nos termos do art. 7º, § 3º, da LAI, c/c art. 20, caput, do Decreto nº 7.724/2012. Acesso restrito até o encaminhamento do ato consolidado de que vier a tratar da manifestação em tela.

Processo SEI nº 19687.106071/2021-12

1. Trata-se de minuta de Medida Provisória, encaminhada pela Diretoria de Produtividade, Concorrência e Comércio Exterior do Ministério da Economia, a qual “Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR, e dá outras providências.”
2. Impende ressaltar que, o escopo da análise cinge-se às atribuições legais e regimentais da Procuradoria-Geral Adjunta de Gestão da Dívida Ativa da União. Ou seja, resumidamente, a matéria relativa às atividades de apuração, inscrição, arrecadação, cobrança e estratégias de cobrança da dívida ativa, conforme previsto no art. 33 do Decreto n. 9.745, de 08 de abril de 2019.
3. A minuta atualizada do projeto (17104251) em comentário traz a seguinte redação:

“Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR, 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:

Art. 1º Fica instituído o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR.

Art. 2º São objetivos do RENOVAR:

I - promover o desmonte ou destruição, como sucata, dos bens elegíveis;

II - reduzir os custos da logística no País, contribuindo para o aumento da produtividade,

da competitividade e da eficiência da logística no País, gerando impactos positivos na competitividade dos produtos brasileiros;

III - fomentar ações, atividades, projetos e programas para inovação e criação de novos modelos de negócios, produtos e serviços, para toda a cadeia produtiva da mobilidade e logística, em consonância com os

demais objetivos do Programa; e

IV - contribuir para a melhoria da qualidade de vida dos profissionais de transporte e para o alcance das metas previstas no Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – Pnatrans.

Art. 3º Para fins do disposto nesta Medida Provisória considera-se:

I – beneficiário direto: pessoa física ou jurídica proprietária de bem elegível retirado de circulação, mediante seu desmonte ou destruição como sucata;

II - bem elegível: veículo ou equipamento sobre rodas, motorizado ou não, ou máquina autopropulsada, que atenda aos critérios de elegibilidade do Programa;

III - financiador ou parceiro público ou privado: pessoa jurídica de direito público interno ou pessoa jurídica de direito privado que adere ao Programa mediante oferta de benefícios específicos em seu âmbito de atuação;

IV - Plataforma RENOVAR: ambiente transacional suportado por tecnologias digitais, no qual são registradas as operações do Programa;

V - iniciativas: programas ou projetos voltados para a retirada progressiva dos veículos em fim de vida útil, a renovação de frota ou à economia circular no sistema de mobilidade e logística do País;

VI - instituição coordenadora: instituição responsável pela coordenação da iniciativa nacional ou de outras iniciativas credenciadas; e

VII - agente financeiro operador: banco credenciado que receberá os valores individualizados dos financiadores e os destinará aos proprietários dos bens elegíveis ao Programa, conforme designação do correntista.

Parágrafo único. Também são considerados beneficiários os terceiros que tenham benefícios e direitos cedidos por beneficiário direto do Programa.

Art. 4º A adesão ao Programa é voluntária e se dará por meio das iniciativas de que trata o art. 8º.

§1º Poderão aderir ao Programa:

I – os beneficiários;

II – os financiadores;

III – os parceiros públicos e privados; e

IV – os agentes financeiros operadores.

§ 2º O beneficiário que aderir ao RENOVAR fará jus aos benefícios ofertados pelos financiadores ou parceiros públicos ou privados no âmbito do Programa.

§ 3º O RENOVAR poderá ser instituído por meio de fases, sendo que, na etapa inicial, os benefícios do Programa no âmbito do Governo Federal serão dirigidos prioritariamente ao Transportador Autônomo de Cargas – TAC.

Art. 5º O Poder Executivo poderá instituir mecanismo para a realização de aporte de recursos nas iniciativas de que trata o art. 8º, a ser feito pelo beneficiário ou parceiro privado, em decorrência da aquisição de novos veículos no âmbito do Programa.

Art. 6º Ficam remetidos os débitos não tributários com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e Polícia

Rodoviária Federal - PRF, dos bens cuja baixa definitiva do registro seja solicitada para fins do Programa, inclusive aqueles com exigibilidade suspensa que, na data da solicitação da baixa definitiva do registro do veículo, estejam vencidos há 3 (três) anos ou mais e cujo valor total em cada órgão, nessa mesma data, seja igual ou inferior a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais).

Art. 7º O registro das operações relativas ao Programa serão realizados na Plataforma RENOVAR.

Parágrafo único. O agente operador da Plataforma é a Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial – ABDI, que poderá auferir receitas pela prestação dos serviços e captar recursos para o financiamento de ações no âmbito de sua atuação, devendo manter registro das operações realizadas, observadas as diretrizes estabelecidas pelo Conselho do Programa.

Art. 8º O Programa contará com uma iniciativa de âmbito nacional coordenada pela ABDI, e articulada por meio da Plataforma RENOVAR.

§ 1º O Conselho do Programa poderá credenciar outras iniciativas voltadas aos objetivos do Programa, e definirá as diretrizes para a remuneração dos serviços prestados pelas instituições coordenadoras.

§ 2º As iniciativas a que se refere o § 1º podem ter caráter regional ou possuírem segmentação por produtos ou usuários, e devem aderir à Plataforma RENOVAR.

§ 3º A operação das iniciativas poderá se dar por meio de parcerias negociais e operacionais entre a instituição coordenadora das iniciativas e instituições financiadoras ou parceiras públicas e privadas.

§ 4º As instituições coordenadoras da iniciativa nacional e das iniciativas credenciadas poderão captar recursos para o financiamento de ações.

§ 5º As instituições coordenadoras da iniciativa nacional e das iniciativas credenciadas deverão manter controle para identificação das operações realizadas no âmbito do Programa.

§ 6º A comprovação dos aportes nas iniciativas desonera os financiadores ou parceiros privados da responsabilidade quanto à efetiva utilização dos recursos para alcance dos objetivos do Programa.

Art. 9º As empresas de desmontagem participantes do Programa poderão comercializar os materiais decorrentes da desmontagem ou destruição, como sucata, do bem elegível, observadas as disposições da Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014.

Parágrafo único. As empresas de que trata o caput destinarão à iniciativa nacional ou às outras iniciativas credenciadas o montante correspondente ao valor, por ela definido no ato de adesão, para desmontagem ou destruição, como sucata, do bem elegível.

Art. 10. Fica instituído o Conselho do Programa RENOVAR cuja composição, organização, competências e funcionamento serão estabelecidos em regulamento.

Art. 11. A Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia poderá instituir certificação, de caráter voluntário, aos veículos automotores em circulação, seus fabricantes e operadores, em razão de suas condições

de segurança e de controle de emissão de gases poluentes.

Art. 12. O Conselho Nacional de Trânsito – Contran poderá definir procedimentos mais simplificados do que os atualmente vigentes para a baixa definitiva do registro do bem elegível para fins de desmonte ou destruição, como sucata, no âmbito do Programa.

Art. 13. A Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art

1º-

A .....

§ 16. Os projetos de infraestrutura de que tratam o caput deste artigo e o inciso III do §1º do art. 1º, em observância ao disposto no art. 6º desta Lei, compreendem projetos de infraestrutura fixa ou rodante, incluídos os de renovação de frota circulante.” (NR)

Art. 14. O caput do art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização, melhoria das condições de trabalho dos profissionais do segmento de transporte rodoviário, renovação de frota circulante, melhoria da segurança e do desempenho ambiental da frota circulante e educação de trânsito.”

(NR)

Art. 15. A Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a instituir Serviço Social Autônomo com a finalidade de promover a execução de políticas de desenvolvimento industrial, inovação, transformação digital e difusão de tecnologia, especialmente as que contribuam para a geração de empregos, em consonância com as políticas de comércio exterior e de ciência e

tecnologia. ....

.....” (NR)

“Art. 17. ....

V – os valores apurados com a venda ou aluguel de bens móveis e imóveis de sua propriedade;

VI – os rendimentos resultantes de aplicações financeiras e de capitais, quando autorizadas pelo Conselho Deliberativo; e

VII - os recursos provenientes da prestação de serviços relacionados às suas finalidades institucionais.” (NR)

Art. 16. A Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 81-B. As concessionárias de contratos de exploração de petróleo poderão aplicar recursos para promover o desmonte ou destruição, como sucata, dos veículos pesados em fim de vida útil.

Parágrafo único. Os recursos aplicados na forma do caput serão considerados no cálculo de adimplemento de obrigações contratuais de pesquisa, desenvolvimento e inovação referentes a:

I – obrigações relativas aos anos de 2022 e 2027.

II - obrigações ainda não adimplidas referidas a períodos anteriores a 2021.” (NR)

Art. 17. Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.”

4. A primeira versão da referida Medida Provisória foi objeto de análise, no bojo do registro SEI nº 19687.109827/2020-96, pelo Parecer SEI nº 9186/2021/ME, da lavra desta Coordenação-Geral de Dívida Ativa da União. Na oportunidade, consignou-se:

“15. Por tais fundamentos, circunscrito aos dispositivos que guardam pertinência com as atribuições desta Adjuntoria, propõe-se a exclusão do Art. 9º da minuta de Medida Provisória, bem como se observa a necessidade de estimar o impacto financeiro da remissão prevista no Art. 6º.

16. No que toca a competência regimental da PGDAU, propõe-se a exclusão do Art. 9º da minuta de Medida Provisória, bem como se observa a necessidade de estimar o impacto financeiro da remissão prevista no Art. 6º.”

5. A atual versão da minuta (17104251) não traz hipóteses de dispensa de regularidade fiscal, fato extremamente salutar e que, por esta razão dispensa a reanálise deste ponto.

6. Destarte, a minuta de Exposição de Motivos (17104442), traz a estimativa de renúncia de receita para a medida a ser implementada pelo art. 6º, sendo necessário apenas sua constatação pelos órgãos competentes:

“Os veículos cuja baixa definitiva do registro após desmontagem ou destruição, como sucata, seja solicitada para fins do Programa terão a remissão dos débitos não tributários com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e Polícia Rodoviária Federal – PRF que, na data da solicitação da baixa definitiva do registro do veículo, estejam vencidos há 3 (três) anos ou mais e cujo valor total em cada órgão, nessa mesma data, seja igual ou inferior a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais).

Além disso, o Programa prevê a possibilidade de instituição, pelo Poder Executivo, de certificação, de caráter voluntário, aos veículos automotores em circulação, seus fabricantes e operadores, em razão de suas condições de segurança e de controle de emissão de gases poluentes.

O impacto orçamentário previsto para a medida é de R\$ 148.360,00 para o ano de 2021, R\$ 890.160,00 para 2022 e R\$ 1.112.700,00 em 2023. De acordo com o Relatório de Gestão Fiscal (RGF) consolidado de 2020 elaborado pelo Tesouro Nacional, um milésimo por cento da receita corrente líquida realizada no exercício de 2020, equivalente a R\$ 6.519.432,66.

Trata-se, portanto, de proposta com impacto irrelevante, considerando o disposto no art. 126, § 2º da Lei nº 14.116/2020 (LDO 2021)”

7. Por tais fundamentos, circunscrito aos dispositivos que guardam pertinência com as atribuições desta Adjuntoria, não se vislumbra óbices de ordem jurídica na minuta de Medida Provisória.

8. São essas as considerações, breves e pautadas pela urgência, da Coordenação-Geral da Dívida Ativa da União e do FGTS da PGFN.

É o parecer.

À consideração superior.

Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, em 04 de agosto de 2021.

Documento assinado eletronicamente

**Luigi Carelli**

Procurador da Fazenda Nacional

Documento assinado eletronicamente por Luigi Carelli, Procurador(a) da Fazenda Nacional, em 04/08/2021, às 15:38, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO  
PROCURADORIA-GERAL DA FAZENDA NACIONAL  
PGAPCEX  
COORDENAÇÃO-GERAL DE PRODUTIVIDADE E COMPETITIVIDADE  
ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS, BLOCO J, SALA 728  
**PARECER n. 00599/2021/PGFN/AGU**

**NUP: 19687.106071/2021-12**

**INTERESSADO: SECRETARIA ESPECIAL DE PRODUTIVIDADE, EMPREGO E COMPETITIVIDADE**

**ASSUNTO: PROPOSTA DE MEDIDA PROVISÓRIA**

EMENTA: I. Proposta de Medida Provisória - institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR, e dá outras providências.

II. Art. 62 da CF/1988 - necessidade de justificar relevância e urgência.

III. Recomendações para aperfeiçoamento da proposição - §§ 8, 18, 26, 29, 30 e 36.

IV. Pela constitucionalidade material e formal da proposição.

Senhor Coordenador-Geral de Produtividade e Competitividade,

**I. RELATÓRIO**

1. Trata-se de proposta de Medida Provisória, de iniciativa da Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia, que institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR.

2. Instruem os autos: (i) minuta de Medida Provisória - SEI nº 17104251; (ii) minuta de exposição de motivos - SEI nº 17104442; (iii) Parecer de Mérito nº 53/2021/ME, da Secretaria de Desenvolvimento da Indústria, Comércio, Serviços e Inovação, da Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade - SEI nº 17104892.

3. É o que importa relatar.

**II. FUNDAMENTAÇÃO**

**II.1 CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES**

4. De início, registro que a presente manifestação focará na juridicidade da minuta de Medida Provisória em apreço, uma vez que não compete a este órgão consultivo emitir juízos conclusivos sobre aspectos meritórios (conveniência e oportunidade) e técnico-operacionais relativos a atos, políticas e escolhas dos gestores públicos competentes. É o que orienta o enunciado BPC nº 7 do

Manual de Boas Práticas Consultivas da Advocacia-Geral da União (AGU), aprovado pela Portaria Conjunta nº 01, de 02 de dezembro de 2016, segundo o qual "A manifestação consultiva que adentrar questão jurídica com potencial de significativo reflexo em aspecto técnico deve conter justificativa da necessidade de fazê-lo, evitando-se posicionamentos conclusivos sobre temas não jurídicos, tais como os técnicos, administrativos ou de conveniência ou oportunidade, podendo-se, porém, sobre estes emitir opinião ou formular recomendações, desde que enfatizando o caráter discricionário de seu acatamento".

## **II.2 CONSTITUCIONALIDADE FORMAL DA MEDIDA PROVISÓRIA**

### **II.2.1 Pressupostos formais e materiais da Medida Provisória**

5. É consabido que a edição de Medidas Provisórias se insere na função atípica do Executivo de emitir atos normativos primários. Uma vez que a função de inovar o ordenamento jurídico, mediante atos normativos fundados diretamente na Constituição, é própria do Legislativo, o manejo de Medida Provisória deve observar, estritamente, seus pressupostos e limites, sob pena de inconstitucionalidade, inclusive por malferimento ao princípio da separação dos poderes.

6. Quantos aos pressupostos formais da medida, é preciso aquilatar se é caso de relevância e urgência. Embora sejam conceitos jurídicos indeterminados, dentro de um juízo de razoabilidade, é possível afirmar que a situação motivadora da edição deve ser tal que demande uma medida de cautela do Estado, cuja edição não possa esperar o trâmite do devido processo legislativo. Em outras palavras, segundo Gonet Branco, “Para que se legitime a edição de medida provisória, há de estar configurada uma situação em que a demora na produção da norma possa acarretar dano de difícil ou impossível reparação para o interesse público”[1].

7. Na esteira da jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, a existência dos requisitos “relevância e urgência” deve ser avaliada, prioritariamente, pelo processo político majoritário – Executivo e Legislativo – que exercerá seu juízo analítico sobre a questão. Com efeito, a Suprema Corte até admite a sindicabilidade dos pressupostos formais da Medida Provisória pelo Judiciário, mas apenas em situações excepcionais, em que se afigure um “abuso manifesto” por parte do Chefe do Executivo[2].

8. A proposta anunciada destina-se ao importante incremento da produtividade, da competitividade e da eficiência da logística no país, por meio da retirada de circulação de veículos em condições técnicas e operacionais que não atendam aos parâmetros mínimos preconizados pelas entidades especializadas e adotados pelo mercado internacional, com vistas à geração de impactos positivos na redução do chamado “Custo Brasil”. Apesar disso, a exposição de motivos nem o parecer de mérito apresentaram as razões que justifiquem a edição de uma Medida Provisória em vez de um projeto de lei. Destarte, é necessário que se indique e demonstre a relevância e a urgência de todo conjunto da proposição, que motivam sua veiculação por meio de Medida Provisória.

9. A propósito, o art. 34 do Decreto nº 9.191/2017 prevê:

Art. 34. As propostas de medida provisória serão convertidas pela Presidência da República em propostas de projeto de lei quando não demonstrada a relevância, a urgência e a impossibilidade de aprovação por meio de procedimento legislativo de urgência.

10. Com respeito aos limites materiais, dispõe o §1º do art. 62 da Constituição Federal:

Art. 62. Em caso de relevância e urgência, o Presidente da República poderá adotar medidas provisórias, com força de lei, devendo submetê-las de imediato ao Congresso Nacional. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

§ 1º É vedada a edição de medidas provisórias sobre matéria :  
(Incluído pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

I - relativa a:

- a) nacionalidade, cidadania, direitos políticos, partidos políticos e direito eleitoral;
- b) direito penal, processual penal e processual civil;
- c) organização do Poder Judiciário e do Ministério Público, a carreira



e a garantia de seus membros;

d) planos plurianuais, diretrizes orçamentárias, orçamento e créditos adicionais e suplementares, ressalvado o previsto no art. 167, § 3º;

II - que vise a detenção ou seqüestro de bens, de poupança popular ou qualquer outro ativo financeiro;

III - reservada a lei complementar;

IV - já disciplinada em projeto de lei aprovado pelo Congresso Nacional e pendente de sanção ou veto do Presidente da República. (grifei)

11. A matéria veiculada na proposta não se enquadra nos incisos I a III do §1º do art. 62 da Constituição Federal. Afora isso, não se tem qualquer informação no sentido de que haja um projeto de lei pendente de sanção ou veto, a teor do inciso IV do mesmo parágrafo. Logo, em princípio, a proposição não incorre nas vedações materiais da Constituição.

### **II.2.2 Competência legislativa da União**

12. Como se trata de proposta de ato normativo primário emitido pelo Chefe do Executivo Federal, na qualidade de presentante da União, é necessário avaliar em que espécie de competência legislativa da União ele se funda. Do exame do conteúdo da minuta, verifica-se que a medida provisória dispõe diretamente sobre transporte e trânsito, tocando em aspectos concernentes a energia, direito financeiro, tributário e econômico, produção, consumo, pesquisa, desenvolvimento e inovação, a teor do art. 22, XI e art. 24, incisos I, V e IX, da Constituição Federal:

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

[...]

IV - águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão;

[...]

XI - trânsito e transporte

Art. 24. Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre:

I - direito tributário, financeiro, penitenciário, econômico e urbanístico;

[...]

V - produção e consumo;

[...]

IX - educação, cultura, ensino, desporto, ciência, tecnologia, pesquisa, desenvolvimento e inovação; (grifei)

13. Afora isso, o projeto de lei pode ser iniciado pelo Chefe do Poder Executivo, seja porque a matéria não está sob a reserva de iniciativa de qualquer outro órgão, seja porque toca em matéria de funcionamento e organização administrativos, cuja iniciativa compete privativamente ao Presidente da República (art. 61, §1º, II, "e", CF/1988).

14. Portanto, a proposta em foco pode ser veiculada por medida provisória de iniciativa do Presidente da República, de sorte que, de ponto de vista da forma, a proposição é constitucional.

### **II.3 CONSTITUCIONALIDADE MATERIAL DA MEDIDA PROVISÓRIA**

15. O art. 1º da minuta versa o objeto da Medida Provisória: instituir o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR.

16. O art. 2º da minuta elenca os objetivos do programa: promover o desmonte ou destruição, como sucata, dos bens elegíveis; reduzir os custos da logística no País, contribuindo para o aumento da produtividade, da competitividade e da eficiência da logística no País, gerando impactos positivos na competitividade dos produtos brasileiros; fomentar ações, atividades, projetos e programas para inovação e criação de novos modelos de negócios, produtos e serviços, para toda a cadeia produtiva da mobilidade e logística, em consonância com os demais objetivos do Programa; e contribuir para a melhoria da qualidade de vida dos profissionais de transporte e para o alcance das metas previstas no Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – Pnatrans.

17. O art. 3º da minuta elenca definições pertinentes ao ato normativo.

18. O art. 4º da minuta preceitua que a adesão ao programa é voluntária e se dará por meio das iniciativas de que trata o art. 8º (caput). Poderão aderir ao Programa os beneficiários; os financiadores; os parceiros públicos e privados e os agentes financeiros operadores (§1º), conceitos definidos no art. 3º. Neste parágrafo §1º, recomendo a inclusão da referência "na forma do regulamento":

Art. 4º A adesão ao Programa é voluntária e se dará por meio das iniciativas de que trata o art. 8º.

§1º Poderão aderir ao Programa, na forma do regulamento:

[...]

19. O beneficiário que aderir ao RENOVAR fará jus aos benefícios ofertados pelos financiadores ou parceiros públicos ou privados no âmbito do Programa (§2º). O RENOVAR poderá ser instituído por meio de fases, sendo que, na etapa inicial, os benefícios do Programa no âmbito do Governo Federal serão dirigidos prioritariamente ao Transportador Autônomo de Cargas – TAC (§3º).

20. O art. 5º da minuta autoriza que o Poder Executivo institua mecanismo para a realização de aporte de recursos nas iniciativas de que trata o art. 8º, a ser feito pelo beneficiário ou parceiro privado, em decorrência da aquisição de novos veículos no âmbito do Programa.

21. O art. 6º da minuta remite os débitos não tributários com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e Polícia Rodoviária Federal - PRF, dos bens cuja baixa definitiva do registro seja solicitada para fins do Programa, inclusive aqueles com exigibilidade suspensa que, na data da solicitação da baixa definitiva do registro do veículo, estejam vencidos há 3 (três) anos ou mais e cujo valor total em cada órgão, nessa mesma data, seja igual ou inferior a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais). Como se trata de remissão de débitos não tributários, desnecessário observar os requisitos de renúncia previsto no art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal:

Art. 14. A concessão ou ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária da qual decorra renúncia de receita deverá estar acompanhada de estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, atender ao disposto na lei de diretrizes orçamentárias e a pelo menos uma das seguintes condições:

(Vide Medida Provisória nº 2.159, de 2001) (Vide Lei nº 10.276, de 2001) (Vide ADI 6357)

I - demonstração pelo proponente de que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária, na forma do art. 12, e de que não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo próprio da lei de diretrizes orçamentárias;

II - estar acompanhada de medidas de compensação, no período mencionado no caput, por meio do aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição.

§ 1º A renúncia compreende anistia, remissão, subsídio, crédito presumido, concessão de isenção em caráter não geral, alteração de alíquota ou modificação de base de cálculo que implique redução discriminada de tributos ou contribuições, e outros benefícios que correspondam a tratamento diferenciado.

§ 2º Se o ato de concessão ou ampliação do incentivo ou benefício de que trata o caput deste artigo decorrer da condição contida no inciso II, o benefício só entrará em vigor quando implementadas as medidas referidas no mencionado inciso.

§ 3º O disposto neste artigo não se aplica:

I - às alterações das alíquotas dos impostos previstos nos incisos I, II, IV e V do art. 153 da Constituição, na forma do seu § 1º;

II - ao cancelamento de débito cujo montante seja inferior ao dos respectivos custos de cobrança.

22. Por outro lado, os arts. 125 e 126 da Lei nº 14.116/2020 (Lei de Diretrizes Orçamentárias) dispõem:

Art. 125. As proposições legislativas e as suas emendas, observado o disposto no art. 59 da Constituição, que, direta ou indiretamente, importem ou autorizem redução de receita ou aumento de despesa da União deverão ser instruídas com demonstrativo do impacto orçamentário- financeiro no exercício em que devam entrar em vigor e nos dois exercícios subsequentes.

§ 1º O proponente é o responsável pela elaboração e pela apresentação do demonstrativo a que se refere o caput.

§ 2º Quando solicitados por presidente de órgão colegiado do Poder Legislativo, os órgãos dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, o Ministério Público da União e a Defensoria Pública da União fornecerão, no âmbito de sua competência, no prazo máximo de sessenta dias, os subsídios técnicos relacionados ao cálculo do impacto orçamentário e financeiro associado à proposição legislativa, para fins da elaboração do demonstrativo a que se refere o caput.

§ 3º O demonstrativo a que se refere o caput deverá conter memória de cálculo com grau de detalhamento suficiente para evidenciar a verossimilhança das premissas e a pertinência das estimativas.

§ 4º A estimativa do impacto orçamentário-financeiro deverá constar da exposição de motivos, caso a proposição seja de autoria do Poder Executivo federal, ou da justificativa, caso a proposição tenha origem no Poder Legislativo.

Art. 126. Caso o demonstrativo a que se refere o art. 125 apresente redução de receita ou aumento de despesas obrigatórias de caráter continuado, a proposta deverá demonstrar a ausência de prejuízo ao alcance das metas fiscais e cumprir, para esse fim: (Redação dada pela Lei nº 14.143, de 2021)

I - no caso de redução de receita, no mínimo, um dos seguintes requisitos :

a) ser demonstrada pelo proponente que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da Lei Orçamentária, na forma do disposto no art. 12 da Lei Complementar nº 101, de 2000 - Lei de Responsabilidade Fiscal;

b) estar acompanhada de medida compensatória que anule o efeito da renúncia no resultado primário, por meio de aumento de receita corrente ou redução de despesa; ou c) comprovar que os efeitos líquidos da redução da receita ou do aumento de despesa, quando das proposições decorrentes de extinção, transformação, redução de serviço público ou do exercício de poder de polícia, ou de instrumentos de transação resolutiva de litígio, este último conforme disposto em lei, são positivos e não prejudicam o alcance da meta de resultado fiscal;

II - no caso de aumento de despesa:

a) se for obrigatória de caráter continuado, estar acompanhada de medidas de compensação, no exercício em que entre em vigor e nos dois exercícios subsequentes, por meio do aumento de receita, proveniente de elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo,

majoração ou criação de tributo ou contribuição, ou da redução permanente de despesas; ou b) se não for obrigatória de caráter continuado, cumprir os requisitos previstos no art. 16 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), dispensada a apresentação de medida compensatória. (Redação dada pela Lei nº 14.143, de 2021)

§ 1º No caso de receita administrada pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil ou pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, ambas do Ministério da Economia, o atendimento ao disposto nas alíneas “a” e “b” do inciso I do caput dependerá, parapropostas legislativas provenientes do Poder Executivo, de declaração formal desses órgãos, conforme o caso.

§ 2º Fica dispensada do atendimento ao disposto nos incisos I e II do caput a proposição cujo impacto seja irrelevante, assim considerado o limite de um milésimo por cento da receita corrente líquida realizada no exercício de 2020.

§ 3º Não se aplicam às renúncias de que trata o art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 2000 - Lei de Responsabilidade Fiscal:

I - a hipótese de redução da despesa de que trata a alínea “b” do inciso I do caput; e

II - a hipótese prevista no § 2º.

§ 4º Para fins de atendimento ao disposto na alínea “b” do inciso I e ao inciso II do caput, as medidas compensatórias de redução de despesa ou o aumento de receita devem ser expressamente indicados na exposição de motivos ou na justificativa que embasar a proposta legislativa, vedada a alusão a lei aprovada ou a outras proposições legislativas em tramitação.

§ 5º Caso a redução de receita ou o aumento de despesa decorra do requisito previsto na alínea “b” do inciso I ou no inciso II do caput, os dispositivos da legislação aprovada que acarretem redução de receita ou aumento de despesa produzirão efeitos quando cumpridas as medidas de compensação.

§ 6º O disposto no § 2º não se aplica às despesas com:

I - pessoal, de que trata o art. 110;

III - benefícios a servidores; e

IV - benefícios ou serviços da seguridade social instituídos, majorados ou estendidos, nos termos do disposto no § 5º do art. 195 da Constituição.

§ 7º Para fins de cumprimento do disposto no inciso I do caput do art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 2000 - Lei de Responsabilidade Fiscal, e na alínea “a” do inciso I do caput deste artigo, quaisquer proposições legislativas em tramitação que importem ou autorizem redução de receita poderão ter seus efeitos considerados na estimativa de receita do Projeto da Lei Orçamentária e da respectiva Lei.

§ 8º O disposto no caput não se aplica:

I - aos impostos a que se refere o inciso I do § 3º do art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 2000 - Lei de Responsabilidade Fiscal; e

II - às hipóteses de transação no contencioso tributário de pequeno valor, nos termos previstos em lei, observado o disposto no inciso II do § 3º do art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 2000 - Lei de Responsabilidade Fiscal.

§ 9º Na ocorrência de calamidade pública reconhecida pelo Congresso

Nacional, para proposições que atendam às necessidades dela decorrentes, fica dispensada a demonstração de ausência de prejuízo ao alcance das metas fiscais de que trata o caput, sem prejuízo do disposto na Lei Complementar nº 101, de 2000 - Lei de Responsabilidade Fiscal.

23. A este respeito, o Parecer de Mérito nº 53/2021/ME informa que a proposição se enquadra como de impacto irrelevante, nos termos do §2º do art. 126 da Lei nº 14.116/2020 acima transcrito:

42. Desta forma, temos que o valor total de multas potencialmente sujeitas a remissão nos três órgãos, seria de R\$ 108.489.072,47 (R\$ 44.000.000,00 + R\$ 24.563.089,03 + R\$ 39.925.983,44).

43. Dividindo este valor potencial total (R\$ 108.489.072,47) pelo número total de veículos elegíveis (1.462.576), temos que em média, cada veículo possui débitos sujeitos a remissão no valor R\$ 74,18 (setenta e quatro reais e dezoito centavos)

44. Desta forma, ao multiplicarmos o valor médio do débito a ser remido (R\$ 74,18) pelo quantitativo de veículos estimados para entrarem no Programa (2.000 em 2021, 12.000 em 2022 e 15.000 em 2023), temos o impacto orçamentário financeiro previsto em R\$ 148.360,00 para 2021, R\$ 890.160,00 para 2022 e R\$ 1.112.700,00 em 2023.

[...]

46. De acordo com o Relatório de Gestão Fiscal (RGF) consolidado de 2020 elaborado pelo Tesouro Nacional, um milésimo por cento da receita corrente líquida realizada no exercício de 2020 equivale a R\$ 6.519.432,66.

47. A proposta está alinhada ao Programa 2212 do Plano Plurianual (PPA 2020-2023).

48. Destacamos que até o presente momento, ainda não foram aprovadas a lei de diretrizes orçamentárias nem a lei orçamentária de 2022.

24. Ademais, o parecer informa que o limite da remissão foi definido tendo como parâmetro os pisos de ajuizamento de execuções fiscais de débitos com a Fazenda Nacional (R\$ 20.000,00 - Portaria MF Nº 75, de 22 de março de 2012) e dos débitos decorrentes do exercício de poder de polícia pelos órgãos da União, autarquias e fundações (R\$ 5.000,00 - Portaria AGU nº 377, de 25 de agosto de 2011).

25. Desse modo, ao que parece a proposição não gerará despesa pública nem implicará assunção de obrigação, na forma dos arts. 15, 16 e 17 da LRF.

26. O art. 7º da minuta dispõe que o registro das operações relativas ao Programa serão realizados na Plataforma RENOVAR (caput), operada pela Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial – ABDI, que poderá auferir receitas pela prestação dos serviços e captar recursos para o financiamento de ações no âmbito de sua atuação, devendo manter registro das operações realizadas, observadas as diretrizes estabelecidas pelo Conselho do Programa (p. único). Aqui sugiro esclarecer de quem a ABDI poderá auferir receitas.

27. O art. 8º da minuta prevê que o Programa contará com uma iniciativa de âmbito nacional coordenada pela ABDI (caput). Mas também poderá contar com outras iniciativas - que podem ter caráter regional ou possuir segmentação por produtos ou usuários - cadastradas pelo Conselho do Programa, que definirá as diretrizes para a remuneração dos serviços prestados pelas instituições coordenadoras (§§1º e 2º). A operação de tais iniciativas poderá se dar por meio de parcerias negociais e operacionais entre a instituição coordenadora das iniciativas e instituições financiadoras ou parceiras públicas e privadas (§3º). As instituições coordenadoras das referidas iniciativas poderão captar recursos para o financiamento de ações (§4º) e deverão manter controle para identificação das operações realizadas no âmbito do Programa (§5º). Por último, a comprovação dos

aportes nas iniciativas desonera os financiadores ou parceiros privados da responsabilidade quanto à efetiva utilização dos recursos para alcance dos objetivos do Programa (§6º).

28. A coordenação de uma iniciativa (isto é, programa ou projeto voltado à retirada progressiva dos veículos em fim de vida útil, à renovação de frota ou à economia circular no sistema de mobilidade e logística do País) nacional se amolda à missão institucional da ABDI, nos termos do art. 1º, caput, da Lei nº 11.080/2004[3]. Apesar disso, o art. 15 da minuta altera a finalidade institucional da ABDI para deixar mais clara a pertinência temática: "promover a execução de políticas de desenvolvimento industrial, inovação, transformação digital e difusão de tecnologia, especialmente as que contribuam para a geração de empregos, em consonância com as políticas de comércio exterior e de ciência e tecnologia". Além disso, em função do serviço prestado pela ABDI nos termos do art. 7º da minuta, o art. 17 da Lei nº 11.080/2004 será alterado para incluir nova receita para agência - "recursos provenientes da prestação de serviços relacionados às suas finalidades institucionais".

29. Neste artigo (8º), é recomendável que se estabeleça algumas balizas para esta iniciativa nacional ou que se cometa tal definição ao Decreto regulamentar.

30. O art. 9º da minuta autoriza as empresas de desmontagem participantes do Programa a comercializarem os materiais decorrentes da desmontagem ou destruição, como sucata, do bem elegível, observadas as disposições da Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014 (caput), cujos montantes serão destinados à iniciativa nacional ou às outras iniciativas credenciadas (p. único). Recomendo definir "empresa de desmontagem" no art. 3º da minuta ou, se for o caso, fazer referência a algum inciso do art. 4º, §1º, porque não fica claro se ela se enquadra como "parceiro privado" ou "aderente do programa", embora o artigo sugira que sim ("participantes do programa").

31. O art. 10 da minuta institui o Conselho do Programa RENOVAR e comete o estabelecimento de sua composição, organização, competências e funcionamento a regulamento.

32. O art. 11 da minuta autoriza a Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia a instituir certificação, de caráter voluntário, aos veículos automotores em circulação, seus fabricantes e operadores, em razão de suas condições de segurança e de controle de emissão de gases poluentes.

33. O art. 12 da minuta autoriza o Conselho Nacional de Trânsito – Contran a definir procedimentos mais simplificados do que os atualmente vigentes para a baixa definitiva do registro do bem elegível para fins de desmonte ou destruição, como sucata, no âmbito do Programa.

34. O art. 13 da minuta altera o art. 1º-A da Lei nº 10.336/2001, a fim de que o produto de arrecadação da CIDE-combustíveis possa ser destinado a "projetos de infraestrutura fixa ou rodante, incluídos os de renovação de frota circulante". Desse modo, visto que não se trata de ampliação da hipótese de incidência da contribuição, mas apenas de ampliação da destinação do produto da arrecadação do tributo, desnecessária a observância das anterioridades nonagesimal e do exercício financeiro (art. 150, III, "b" e "c", da CF/1988).

35. O art. 14 da minuta altera o caput do art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a fim de abarcar outras hipóteses de destinação da receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito: "melhoria das condições de trabalho dos profissionais do segmento de transporte rodoviário, renovação de frota circulante, melhoria da segurança e do desempenho ambiental da frota circulante".

36. O art. 15 da minuta insere na Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, o art. 81-B, a fim de autorizar que as concessionárias de contratos de exploração de petróleo apliquem recursos para promover o desmonte ou destruição, como sucata, dos veículos pesados em fim de vida útil. E os respectivos recursos seriam considerados no cálculo de adimplemento de obrigações contratuais de PD&I referentes às obrigações relativas aos anos de 2022 e 2027 e às obrigações ainda não adimplidas referidas a períodos anteriores a 2021. Recomendo que já se insira no próprio artigo que tal aplicação será regulamentada pelo Poder Executivo ou pela ANP, a fim de se evitar alegações de inovação normativa.

37. Por último, o art. 17 da minuta é uma cláusula de vigência imediata.

38. Registro, ainda, que a vertente proposta de Medida Provisória deve ser encaminhada à Casa

Civil e à Secretaria-Geral da Presidência da República, por meio de exposição de motivos assinada pelos Ministros envolvidos, à qual deverão ser anexados os pareceres de mérito e jurídicos do Ministério da Economia e dos Ministérios coautores (arts. 26 e 29 do Decreto nº 9.191/2017).

### **III. CONCLUSÃO**

39. Ante o exposto, observadas as recomendações de aperfeiçoamento lançadas neste parecer (cf. parágrafos 8, 18, 26, 29, 30 e 36), OPINO pela constitucionalidade formal e material da proposta de medida provisória.

40. Sugiro o retorno dos autos à Secretaria de Desenvolvimento da Indústria, Comércio, Serviços e Inovação, para ciência, avaliação e providências decorrentes.

À consideração superior.

Brasília, 28 de julho de 2021.

**MATEUS LEVI FONTES SANTOS**

**ADVOGADO DA UNIÃO**

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <http://sapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 19687106071202112 e da chave de acesso a717f7b3

#### **Notas**

1. ^ MENDES, Gilmar Ferreira; BRANCO, Paulo Gustavo Gonet. Curso de direito constitucional. 7 ed. rev. atual. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 945. Na nota de rodapé 123, o autor faz menção às seguintes palavras do Ministro Celso de Mello, por ocasião do julgamento da ADI-MC 293, DJ de 16/04/1993: “O que justifica a edição de medidas provisórias, com força de lei, em nosso direito constitucional, é a existência de um estado de necessidade que impõe ao Poder Público a adoção imediata de providências, de caráter legislativo, inalcançáveis segundo as regras ordinárias de legiferação, em face do próprio periculum in mora que fatalmente decorreria da concretização da prestação legislativa.

2. ^ Neste sentido, conferir os seguintes julgados paradigmáticos: ADI-MC 162, Rel. Min. Moreira Alves, DJ de 19 de setembro de 1997 e ADI 526, Rel. Min. Sepúlveda Pertence, DJ de 05 de março de 1993.

3. ^ Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a instituir Serviço Social Autônomo com a finalidade de promover a execução de políticas de desenvolvimento industrial, especialmente as que contribuam para a geração de empregos, em consonância com as políticas de comércio exterior e de ciência e tecnologia.

Documento assinado eletronicamente por MATEUS LEVI FONTES SANTOS, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 688954583 no endereço eletrônico <http://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): MATEUS LEVI FONTES SANTOS. Data e Hora: 30-07-2021 09:52. Número de Série: 17350413. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv5.

**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**

**PROCURADORIA-GERAL DA FAZENDA NACIONAL**

**(PGAPCEX) COORDENAÇÃO-GERAL DE PRODUTIVIDADE E COMPETITIVIDADE**

**ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS, BLOCO J, SALA 728**

**DESPACHO n. 02921/2021/PGFN/AGU**

**NUP: 19687.106071/2021-12**

**INTERESSADOS: SECRETARIA ESPECIAL DE PRODUTIVIDADE, EMPREGO E COMPETITIVIDADE-SEPEC-ME**

**ASSUNTOS: ATOS ADMINISTRATIVOS**

1. Aprovo o PARECER n. 00599/2021/PGFN/AGU pelos próprios fundamentos.
2. Considerando que os autos tratam de proposta de Medida Provisória, de iniciativa da Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia, que institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR. Encaminho, em retorno, os autos à Secretaria de Desenvolvimento da Indústria, Comércio, Serviços e Inovação, para ciência, avaliação e providências decorrentes.

Brasília, 02 de agosto de 2021.

**MARCOS HENRIQUE OLIVEIRA ANDRADE GÓIS**

Advogado da União

Procurador-Geral Adjunto de Produtividade, Competitividade e Comércio Exterior

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <http://sapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 19687106071202112 e da chave de acesso a717f7b3

Documento assinado eletronicamente por MARCOS HENRIQUE OLIVEIRA ANDRADE GOIS, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 691448508 no endereço eletrônico <http://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): MARCOS HENRIQUE OLIVEIRA ANDRADE GOIS. Data e Hora: 02-08-2021 09:41. Número de Série: 13292787. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv4.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional

Procuradoria-Geral Adjunta de Consultoria Fiscal, Financeira, Societária e Econômico-Orçamentária

Coordenação-Geral de Assuntos Financeiros

**Parecer SEI nº 11527/2021/ME**

Ato preparatório. Fundamento no § 3º do art. 7º da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, e no art. 20 do Decreto nº 7.724, de 16 de maio de 2012. Restrição de acesso até a edição do ato normativo proposto.

Proposta de medida provisória que “Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR, e dá outras providências”. Análise restrita aos aspectos jurídico-financeiros.

Processo SEI nº 19687.106071/2021-12.

1. A Diretoria de Produtividade, Concorrência e Comércio Exterior da Secretaria Executiva do Ministério da Fazenda, por meio de despacho (SEI nº 17478092), encaminha a esta Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, para análise e manifestação, proposta de medida provisória (SEI nº 17104251), acompanhada da respectiva minuta de exposição de motivos (SEI nº 17474557), que “Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR, e dá outras providências”.

2. Além das minutas de medida provisória e de exposição de motivos, instrui o processo o Parecer de Mérito nº 53/2021/ME, da Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade (SEI nº 17104892).

3. Inicialmente, cabe registrar que versões anteriores da proposta em questão foram examinadas no



âmbito desta Coordenação-Geral de Assuntos Financeiros por intermédio do Parecer SEI nº 20477/2020/ME (SEI nº 12681943) e da Nota SEI nº 67/2021/CAF/PGACFFS/PGFN-ME (SEI nº 14022720).

4. De acordo com a minuta de exposição de motivos, a atual proposta de medida provisória objetiva, em síntese, instituir o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR, destinado ao incremento da produtividade, da competitividade e da eficiência da logística no país, por meio da retirada de circulação de veículos em condições técnicas e operacionais que não atendam aos parâmetros mínimos preconizados pelas entidades especializadas e adotados pelo mercado internacional, com vistas à geração de impactos positivos na competitividade dos produtos brasileiros.

5. Relativamente às versões anteriores da proposta de medida provisória, verifica-se que a minuta ora apresentada se mostra mais enxuta, haja vista que uma série de disposições antes previstas deixou de constar do texto.

6. Compete a esta Coordenação-Geral de Assuntos Financeiros, em razão da sua competência regimental[1], tão somente a análise jurídica das disposições que envolvam matéria de natureza financeira, não se inserindo no âmbito das suas atribuições o exame dos aspectos pertinentes à juridicidade das demais normas e à avaliação dos aspectos de conveniência e de oportunidade das medidas propostas. Sob tal perspectiva, o presente exame limitar-se-á às disposições constantes dos arts. 6º e 14 da proposição.

7. O art. 6º da proposta de medida provisória prevê a remissão dos débitos não tributários com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a Polícia Rodoviária Federal (PRF), dos bens que, na data da solicitação da baixa definitiva do registro para fins do RENOVAR, estejam vencidos há 3 (três) anos ou mais e cujo valor total em cada órgão, nessa mesma data, seja igual ou inferior a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais).

8. O art. 14 da proposta de medida provisória, por sua vez, altera o disposto no caput do art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para estender a aplicação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito à melhoria das condições de trabalho dos profissionais do segmento de transporte rodoviário, à renovação de frota circulante e à melhoria da segurança e do desempenho ambiental da frota circulante.

9. A constitucionalidade de uma medida provisória depende da observância dos limites formal e material impostos pela Constituição Federal.

10. Quanto aos limites formais, a edição do ato normativo proposto encontra-se, necessariamente, condicionada aos pressupostos de urgência e de relevância previstos no art. 62 da Carta da República, cuja avaliação se insere no campo da conveniência e da oportunidade. O que cumpre a este Órgão Jurídico destacar, sob esse prisma, é que a minuta de exposição de motivos apresentada explicita a relevância e a urgência do tema. Em relação aos limites materiais, verifica-se que os ditames previstos no art. 62, §§ 1º e 2º, da Constituição Federal foram observados.

11. No que se refere à remissão prevista no art. 6º da proposta de medida provisória, reitera-se o entendimento constante da Nota SEI nº 67/2021/CAF/PGACFFS/PGFN-ME (SEI nº 14022720), no sentido da necessidade de observância ao disposto no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT) e nos arts. 125 e 126 da Lei nº 14.116, de 31 de dezembro de 2020 (LDO/2021).

12. A respeito do impacto financeiro e orçamentário advindo da proposta de medida provisória, destaca-se da minuta de exposição de motivos, in verbis:

“O impacto orçamentário previsto para a medida é de R\$ 148.360,00 para o ano de 2021, R\$ 890.160,00 para 2022 e R\$ 1.112.700,00 em 2023. De acordo com o Relatório de Gestão Fiscal (RGF) consolidado de 2020 elaborado pelo Tesouro Nacional, um milésimo por cento da receita corrente líquida realizada no exercício de 2020, equivalente a R\$ 6.519.432,66.

Trata-se, portanto, de proposta com impacto irrelevante, considerando o disposto no art. 126, § 2º, da Lei nº 14.116/2020 (LDO 2021).

Ainda, cabe destacar que a proposta está alinhada ao Programa 2212 do Plano Plurianual (PPA 2020-2023).”

13. Da mesma forma, extrai-se do Parecer de Mérito nº 53/2021/ME, da Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade (SEI nº 17104892), informação no seguinte sentido, in verbis:

#### **“VI. DO IMPACTO FINANCEIRO E ORÇAMENTÁRIO**

32. Em relação a estimativa do impacto orçamentário-financeiro, pela remissão dos débitos não tributários com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e Polícia Rodoviária Federal - PRF, dos bens cuja baixa definitiva do registro seja solicitada para fins do Programa, vencidos há 3 (três) anos ou mais e cujo valor total em cada órgão, nessa mesma data, seja igual ou inferior a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), utilizamos as seguintes pressupostos para os cálculos:

33. Os bens elegíveis seriam os caminhões com mais de 30 anos de fabricação e os ônibus e implementos rodoviários produzidos há mais de 20 anos.

34. Os dados do RENAVAN foram utilizados para levantar o quantitativo de bens elegíveis para caminhões e ônibus, e dados da ANTT foram empregados para os implementos rodoviários.

35. Desta forma temos 1.007.769 caminhões com mais 30 anos, 87.234 caminhões tratores com mais de 30 anos, 261.426 ônibus com mais de 20 anos e 106.147 implementos rodoviários (8.249 reboques e 97.898 semirreboques) com mais de 20 anos, totalizando 1.462.576 veículos.

36. Estima-se que farão parte do Programa: 2.000 veículos em 2021, 12.000 em 2022 e 15.000 em 2023.

37. O limite da remissão a ser definido pelo Poder Executivo, por órgão, será de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), valor inferior ao valor para ajuizamento de execuções fiscais de débitos com a Fazenda Nacional (R\$ 20.000,00 - Portaria MF Nº 75, de 22 de março de 2012) e igual ao valor mínimo para ajuizamento de execuções fiscais de débitos decorrentes do exercício de poder de polícia pelos órgãos da União, autarquias e fundações (R\$ 5.000,00 - Portaria AGU nº 377, de 25 de agosto de 2011).

38. Em relação aos valores de multas junto aos órgãos elencados, pelos veículos elegíveis, existe diferenças entre os níveis de detalhamentos e agregação dos dados obtidos. Em suma, essas foram s

respostas dos órgãos:

39. A PRF informou que de forma aproximada, e com margem de erro para cima, o total de multas daqueles veículos elegíveis ao Programa, por ano da infração e ainda não pagos em 2021 seriam os seguintes:

- 2017 - 44 Milhões;
- 2018 - 120 Milhões;
- 2019 - 236 Milhões;
- 2020 - 300 Milhões;
- 2021 - 65 Milhões (dados até 05 de março de 2021).

40. Por sua vez, o DNIT informou que identificou multas referentes a 101.100 placas de veículos elegíveis. O valor total dos débitos (vencidos a mais de 3 anos e limitados ao teto de R\$ 5.000,00) seria de R\$ 24.563.089,03, considerando os valores originais das multas.

41. Já a ANTT informou a estimativa de impacto no âmbito da sua atuação:

- Total de empresas com débitos totais inferiores a R\$ 5.000,00 e com vencimento superior a 3 anos, potencialmente beneficiadas: 28.052
- Total de Autos de Infração, abrangidos nos mesmos referenciais acima, potencialmente sujeitos à remissão: 135.076
- Valor total dos Autos de Infração, potencialmente sujeitos a cancelamento: R\$ 39.925.983,44
- Estoque total dos Autos de Infração da ANTT, com vencimento superior a 3 anos, aguardando pagamento: R\$ 484.677.702,76
- Total de empresas com débitos totais superiores a R\$ 5.000,00 e com vencimento superior a 3 anos, que estariam fora do benefício: 13.783

42. Desta forma, temos que o valor total de multas potencialmente sujeitas a remissão nos três órgãos, seria de R\$ 108.489.072,47 (R\$ 44.000.000,00 + R\$ 24.563.089,03 + R\$ 39.925.983,44).

43. Dividindo este valor potencial total (R\$ 108.489.072,47) pelo número total de veículos elegíveis (1.462.576), temos que em média, cada veículo possui débitos sujeitos a remissão no valor R\$ 74,18 (setenta e quatro reais e dezoito centavos).

44. Desta forma, ao multiplicarmos o valor médio do débito a ser remido (R\$ 74,18) pelo quantitativo de veículos estimados para entrarem no Programa (2.000 em 2021, 12.000 em 2022 e 15.000 em 2023), temos o impacto orçamentário financeiro previsto em R\$ 148.360,00 para 2021, R\$ 890.160,00 para 2022 e R\$ 1.112.700,00 em 2023.

45. Informamos que o Projeto de Lei que dispõe sobre as diretrizes para a elaboração e a execução da Lei Orçamentária (PLO) de 2022, manteve dispositivo semelhante ao da LDO de 2021:

‘Art. 124. Caso o demonstrativo a que se refere o art. 123 apresente redução de receita ou aumento de despesas, a proposta deverá demonstrar a ausência de prejuízo ao alcance das metas fiscais e cumprir, para esse fim:

I - no caso de redução de receita, no mínimo, um dos seguintes requisitos:

...

c) comprovar que os efeitos financeiros líquidos das proposições decorrentes de extinção, transformação, redução de serviço público ou

do exercício de poder de polícia, ou de instrumentos de transação resolutiva de litígio, este último conforme disposto em lei, são positivos e não prejudicam o alcance da meta de resultado fiscal;

...

§ 2º Fica dispensada do atendimento ao disposto nos incisos I e II do caput e da comprovação de ausência de prejuízo ao alcance das metas fiscais a proposição cujo impacto seja irrelevante, assim considerado o limite de um milésimo por cento da receita corrente líquida realizada no exercício de 2021.’

46. De acordo com o Relatório de Gestão Fiscal (RGF) consolidado de 2020 elaborado pelo Tesouro Nacional, um milésimo por cento da receita corrente líquida realizada no exercício de 2020 equivale a R\$ 6.519.432,66.

47. A proposta está alinhada ao Programa 2212 do Plano Plurianual (PPA 2020-2023).

48. Destacamos que até o presente momento, ainda não foram aprovadas a lei de diretrizes orçamentárias nem a lei orçamentária de 2022.”

14. Ante o exposto, sob o ponto de vista exclusivamente jurídico-financeiro, não se vislumbra a existência de vício de constitucionalidade ou de legalidade na proposta de medida provisória ora analisada, desde que seja atestado pelas áreas competentes desta Pasta que a proposição atende, de fato, ao disposto no art. 113 do ADCT e nos arts. 125 e 126 da Lei nº 14.116, de 2020 (LDO/2021).

À consideração superior.

Brasília, 29 de julho de 2021.

Documento assinado eletronicamente  
**FERNANDA RIBEIRO GANEM LAEBER**  
Procuradora da Fazenda Nacional

De acordo. À consideração superior.

COORDENAÇÃO-GERAL DE ASSUNTOS FINANCEIROS.

Documento assinado eletronicamente  
**VINÍCIUS VASCONCELOS LESSA**  
Coordenador-Geral de Assuntos Financeiros

Aprovo. Encaminhe-se à Divisão de Assuntos Parlamentares da Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, para consolidação.

PROCURADORIA-GERAL DA FAZENDA NACIONAL.

Documento assinado eletronicamente  
**MAÍRA SOUZA GOMES**

[1] Art. 14 do Regimento Interno da Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, aprovado por meio da Portaria MF nº 36, de 24 de janeiro de 2014, e alterado pela Portaria MF nº 474, de 26 de dezembro de 2016; e Decreto nº 10.072, de 18 de outubro de 2019.

Documento assinado eletronicamente por Maíra Souza Gomes, Procurador(a)-Geral Adjunto(a) de Consultoria Fiscal, Financeira e Societária, em 30/07/2021, às 12:18, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

Documento assinado eletronicamente por Vinicius Vasconcelos Lessa, Coordenador(a)-Geral de Assuntos Financeiros, em 30/07/2021, às 12:23, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

Documento assinado eletronicamente por Fernanda Ribeiro Ganem Laeber, Procurador(a) da Fazenda Nacional, em 30/07/2021, às 13:43, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

*Assinado eletronicamente por: Ricardo Soriano de Alencar*

ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO  
CONSULTORIA-GERAL DA UNIÃO  
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA  
COORDENAÇÃO-GERAL JURÍDICA DE TRANSPORTES TERRESTRES E AEROVIÁRIO  
ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS, BLOCO R, 5º ANDAR - CEP 70.044-902 - BRASÍLIA (DF)  
TEL.: (61) 2029-7141/7146 - CONJUR.MT@INFRAESTRUTURA.GOV.BR

**PARECER n. 00003/2022/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU**

**NUP: 50000.029537/2021-62**

**INTERESSADOS: MINISTÉRIO DA ECONOMIA - ME**

**ASSUNTOS: TRÂNSITO. NORMAS DE TRÂNSITO. VEÍCULOS. (PESO 2)**

EMENTA: DIREITO CONSTITUCIONAL E ADMINISTRATIVO. MINUTA DE MEDIDA PROVISÓRIA. PROGRAMA DE AUMENTO DA PRODUTIVIDADE DA FROTA RODOVIÁRIA NO PAÍS – RENOVAR. INSTITUIÇÃO. VIABILIDADE JURÍDICA. ADSTRIÇÃO ÀS AOS ASPECTOS RELACIONADOS ÀS COMPETÊNCIAS LEGAIS DO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA.

Sra. Consultora Jurídica,

## **1. RELATÓRIO**

1. Trata-se de processo administrativo instaurado para análise e manifestação quanto à viabilidade da minuta de medida provisória que institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – RENOVAR, com a respectiva minuta de exposição de motivos (SEI 4728981).
2. A análise de mérito administrativo, no âmbito do Ministério da Infraestrutura, encontra-se na Nota Técnica nº 89/2021/CGTRC/DPLAN/SNTT (SEI 4779071), na Nota Técnica Conjunta nº 1/2021/CGREG-SENATRAN/DRF-SENATRAN/SENATRAN (SEI 4811631), bem como na Exposição de Motivos (SEI 4728981).
3. Consta ainda análises técnica e jurídica elaboradas pelo Ministério da Economia e pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, respectivamente (SEI 4728981, p. 11 e seguintes).
4. Os autos foram encaminhados a esta Consultoria Jurídica por meio do Despacho nº 5596/2021/SE (SEI 4834456), tendo a demanda sido distribuída a esta Coordenação em virtude da pertinência temática.
5. A certidão DEIP que atesta a chegada dos autos neste órgão jurídico (SEI 4834985), é o último documento dos autos no momento da conclusão da presente análise.
6. É o relatório. Passa-se a opinar.

## 2. FUNDAMENTAÇÃO

7. Preliminarmente, considera-se oportuno esclarecer que, no exercício das competências que lhe foram atribuídas pelo art. 131 da CRFB/88 e pelo art. 11 da Lei Complementar nº 73, de 1993, compete a este órgão de execução da Advocacia-Geral da União (AGU) prestar consultoria sob o prisma estritamente jurídico, não lhe cabendo, portanto, adentrar na análise dos aspectos da conveniência e da oportunidade da prática dos atos administrativos, nem em aspectos de natureza eminentemente técnico-administrativa. Ademais, no que se refere aos aspectos de natureza técnica alheios à seara jurídica, parte-se da premissa de que os órgãos e servidores competentes para a sua apreciação detêm os conhecimentos específicos necessários e os analisaram adequadamente.

8. Ressalte-se que a presente análise se limitará aos aspectos relativos às competências do Ministério da Infraestrutura, definidas no art. 35 da Lei nº 13.844, de 2019.

### 2.1 Da competência legislativa e dos critérios de relevância e urgência

9. A Constituição da República, em seu art. 22, incisos IX e XI, dispõe:

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:  
[...]  
IX - diretrizes da política nacional de transportes;  
[...]  
XI - trânsito e transporte.

10. No que se refere ao tema transporte, ressalte-se que a jurisprudência do Supremo Tribunal Federal (STF) tem reconhecido, em se tratando de normas gerais, a competência federal sob diversas perspectivas, como se observa pelos julgados cujas ementas se passa a transcrever:

1. Ação direta de inconstitucionalidade. 2. Lei 3.680/2005 do Distrito Federal. 3. Obrigatoriedade de equipar os ônibus utilizados no serviço público de transporte coletivo com dispositivos redutores de estresse para motoristas e cobradores. 4. Inconstitucionalidade. Competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte bem como sobre direito do trabalho. 5. Medida cautelar concedida pelo Plenário do STF. 6. Precedentes. 7. Ação direta de inconstitucionalidade julgada procedente.(ADI 3671, Relator(a): Min. GILMAR MENDES, Tribunal Pleno, julgado em 21/02/2020, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-065 DIVULG 19-03-2020 PUBLIC 20-03-2020)

EMENTA AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. ARTS. 2º E 3º, PARÁGRAFO ÚNICO, DA LEI Nº 4.112/2008 DO DISTRITO FEDERAL. SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO. INTERRUÇÃO OU NÃO CONCLUSÃO DA VIAGEM. RESSARCIMENTO DE TARIFA AOS USUÁRIOS. EXTENSÃO AO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS ENTRE O DISTRITO FEDERAL E A REGIÃO DO ENTORNO. TRANSPORTE INTERESTADUAL. USURPAÇÃO DA COMPETÊNCIA PRIVATIVA DA UNIÃO PARA LEGISLAR SOBRE TRANSPORTES. AFRONTA AOS ARTS. 1º, 21, XII, “E”, 22, XI, E 178 DA CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA. PRESUNÇÃO ABSOLUTA DE VERACIDADE DA DENÚNCIA DE INFRAÇÃO REALIZADA PELO USUÁRIO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO. VINCULAÇÃO DA ADMINISTRAÇÃO À IMPOSIÇÃO DA SANÇÃO CORRESPONDENTE. INOBSERVÂNCIA DO CONTRADITÓRIO, DA AMPLA DEFESA E DO DEVIDO PROCESSO LEGAL. OFENSA AO ART. 5º, LIV E LV, DA CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA. PRECEDENTES. 1. A teor dos arts. 21, XII, “e”, 22, XI, e 178 da Constituição da República, compete privativamente à União, porque titular da exploração do serviço – ainda que por delegação, mediante autorização, concessão ou permissão – legislar sobre transporte interestadual de passageiros. 2. Ao estender a aplicação do direito distrital ao transporte de passageiros realizado entre o Distrito Federal e a região do Entorno, transcendendo os limites territoriais do ente federado, o art. 2º da Lei nº 4.112/2008 do Distrito Federal invade a competência da União para explorar e regular o transporte interestadual de passageiros, ainda que de feição urbana. Precedentes. 3. A imposição, pelo Estado, de penalidade de qualquer natureza, inclusive na esfera administrativa, subordina-se à observância do contraditório, da ampla defesa e do devido processo legal (art. 5º, LIV e LV, da Constituição da República), pena de nulidade do ato administrativo sancionador. Precedente. 4. Ao instituir hipótese de presunção legal absoluta quanto à veracidade do fato alegado em denúncia de infração realizada por usuário do serviço de transporte público coletivo, o art. 3º, parágrafo único, da Lei nº 4.112/2008 do Distrito Federal inviabiliza o contraditório e impede o exercício do direito de defesa na esfera administrativa, mostrando-se incompatível com o devido processo legal tanto no aspecto formal quanto na sua dimensão substantiva. Ação direta de inconstitucionalidade julgada procedente.(ADI 4338, Relator(a): Min. ROSA WEBER, Tribunal Pleno, julgado em 23/08/2019, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-195 DIVULG 06-09-2019 PUBLIC 09-09-2019, sem destaque no original)

Ementa: Direito constitucional. Recurso Extraordinário. Repercussão Geral. Transporte individual remunerado de passageiros por aplicativo. livre iniciativa e livre concorrência. 1. Recurso Extraordinário com repercussão geral interposto contra acórdão que declarou a inconstitucionalidade de lei municipal que proibiu o transporte individual remunerado de passageiros por motoristas cadastrados em aplicativos como Uber, Cabify e 99. 2. A questão constitucional suscitada no recurso diz respeito à licitude da atuação de motoristas privados cadastrados em plataformas de transporte compartilhado em mercado até então explorado por taxistas. 3. As normas que proibam ou restrinjam de forma desproporcional o transporte privado individual de passageiros são inconstitucionais porque: (i) não há regra nem princípio constitucional que prescreva a exclusividade do modelo de táxi no mercado de transporte individual de passageiros; (ii) é contrário ao regime de livre iniciativa e de livre concorrência a criação de reservas de mercado em favor de atores econômicos já estabelecidos, com o propósito de afastar o impacto gerado pela inovação no setor; (iii) a possibilidade de intervenção do Estado na ordem econômica para preservar o mercado concorrencial e proteger o consumidor não pode contrariar ou esvaziar a livre iniciativa, a ponto de afetar seus elementos essenciais. Em um regime constitucional fundado na livre iniciativa, o legislador ordinário não tem ampla discricionariedade para suprimir espaços relevantes da iniciativa privada. 4. A admissão de uma modalidade de transporte individual submetida a uma menor intensidade de regulação, mas complementar ao serviço de táxi afirma-se como uma estratégia constitucionalmente adequada para acomodação da atividade inovadora no setor. Trata-se, afinal, de uma opção que: (i) privilegia a livre iniciativa e a livre concorrência; (ii) incentiva a inovação; (iii) tem impacto positivo sobre a mobilidade urbana e o meio ambiente; (iv) protege o consumidor; e (v) é apta a corrigir as ineficiências de um setor submetido historicamente a um monopólio “de fato”. 5. A União Federal, no exercício de competência legislativa privativa para dispor sobre trânsito e transporte (CF/1988, art. 22, XI), estabeleceu diretrizes regulatórias para o transporte privado individual por aplicativo, cujas normas não incluem o controle de entrada e de preço. Em razão disso, a regulamentação e a fiscalização atribuídas aos municípios e ao Distrito Federal não podem contrariar o padrão regulatório estabelecido pelo legislador federal. 6. Recurso extraordinário desprovido, com a fixação das seguintes teses de julgamento: “1. A proibição ou restrição da atividade de transporte privado individual por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência; e 2. No exercício de sua competência para regulamentação e fiscalização do transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal (CF/1988, art. 22, XI)”. (RE 1054110, Relator(a): Min. ROBERTO BARROSO, Tribunal Pleno, julgado em 09/05/2019, PROCESSO ELETRÔNICO REPERCUSSÃO GERAL - MÉRITO DJe-194 DIVULG 05-09-2019 PUBLIC 06-09-2019, sem destaque no original)

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI N.º 6.942/2007 DO ESTADO DO PARÁ. REGULAMENTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS PRESTADO POR MEIO DE CICLOMOTORES, MOTONETAS E MOTOCICLETAS. COMPETÊNCIA PRIVATIVA DA UNIÃO. INCONSTITUCIONALIDADE. AÇÃO JULGADA PROCEDENTE. 1. É inconstitucional norma estadual ou distrital que regulamente o serviço individual de passageiros, por ser matéria afeta a transporte, de competência privativa da União, nos termos do art. 22, XI, CRFB. Precedentes. 2. Ação direta julgada procedente. (ADI 4961, Relator(a): Min. EDSON FACHIN, Tribunal Pleno, julgado em 19/12/2018, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-050 DIVULG 13-03-2019 PUBLIC 14-03-2019)

11. A minuta se propõe, então, a regular questão ligada a trânsito e transporte, tema inegavelmente inserto na competência legislativa da União.

12. Quanto à edição de medida provisória, a Constituição da República estabelece em seu art. 62, caput, §§ 1º e 10:

Art. 62. Em caso de relevância e urgência, o Presidente da República poderá adotar medidas provisórias, com força de lei, devendo submetê-las de imediato ao Congresso Nacional.

§ 1º É vedada a edição de medidas provisórias sobre matéria:

I - relativa a:

- a) nacionalidade, cidadania, direitos políticos, partidos políticos e direito eleitoral;
- b) direito penal, processual penal e processual civil;
- c) organização do Poder Judiciário e do Ministério Público, a carreira e a garantia de seus membros;
- d) planos plurianuais, diretrizes orçamentárias, orçamento e créditos adicionais e suplementares, ressalvado o previsto no art. 167, § 3º;

II - que vise a detenção ou seqüestro de bens, de poupança popular ou qualquer outro ativo financeiro;

III - reservada a lei complementar;

IV - já disciplinada em projeto de lei aprovado pelo Congresso Nacional e pendente de sanção ou veto do Presidente da República.

[...]

§ 10. É vedada a reedição, na mesma sessão legislativa, de medida provisória que tenha sido rejeitada ou que tenha perdido sua eficácia por decurso de prazo.

13. A minuta respeita os dispositivos acima apontados. Com relação aos critérios de relevância e urgência, trata-se de requisito constitucional deveras afeito ao mérito administrativo, no qual o órgão jurídico não deve se imiscuir, ressalvadas eventuais recomendações relativas a aspectos materiais das normas ora analisadas, que podem repercutir em tal questão. Nesse sentido, o



Supremo Tribunal Federal tem remansosa jurisprudência sobre a excepcionalidade do controle jurídico de medidas provisórias, como se vê pelo julgado cuja ementa se passa a transcrever:

AGRAVO REGIMENTAL EM RECURSO EXTRAORDINÁRIO COM AGRAVO. DIREITO TRIBUTÁRIO. CSLL. MAJORAÇÃO DE ALÍQUOTA. MEDIDA PROVISÓRIA. LEGALIDADE TRIBUTÁRIA. RELEVÂNCIA E URGÊNCIA. 1. A existência de ação de controle objetivo pendente de julgamento não infirma a formação de jurisprudência dominante para os fins do art. 21, §1º, do RISTF, com esteio tão somente na expectativa de mudança jurisprudencial. Embora seja possível em posterior julgamento a alteração da compreensão jurisprudencial, vige no direito brasileiro o postulado de que lei formal goza de presunção de constitucionalidade até declaração em sentido contrário. Art. 525, §§12, 14 e 15 do CPC/15. 2. A majoração da alíquota da CSLL por medida provisória não ofende o texto constitucional. Precedentes. 3. Somente é dado ao Judiciário invalidar a iniciativa presidencial para editar medida provisória por ausência de seus requisitos em casos excepcionais de cabal demonstração de inexistência de relevância e de urgência da matéria veiculada. Precedentes. 4. Agravo regimental a que se nega provimento, com aplicação de multa, nos termos do art. 1.021, §4º, do CPC.(ARE 1147266 AgR, Relator(a): Min. EDSON FACHIN, Segunda Turma, julgado em 14/12/2018, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-019 DIVULG 31-01-2019 PUBLIC 01-02-2019, sem destaque no original)

14. Por isso mesmo, conforme art. 27, inciso III, do Decreto nº 9.191, de 2017, a Exposição de Motivos deve demonstrar, objetivamente, a relevância e a urgência da pretendida medida provisória, o que se verifica na minuta de exposição de motivos apresentada, senão vejamos:

Com relação à relevância, com a retirada de circulação de caminhões antigos, os veículos mais novos tenderão a: i) aumentar sua carga transportada ao mesmo tempo que reduzem seu custo total operacional; ii) impactar positivamente os custos governamentais e da sociedade com acidentes de trânsito e falhas mecânicas; iii) reduzir as emissões de gases e partículas poluentes da frota circulante; e iv) promover a emergência de toda uma nova indústria de reciclagem veicular.  
[...]

Quanto à urgência, seis pontos atestam a necessidade de edição da Medida Provisória: i) o valor do frete incorpora aumento do preço do diesel, o que exige a retirada de circulação de veículos ineficientes energeticamente; ii) os caminhoneiros autônomos, detentores da frota mais envelhecida, não conseguem repassar para o frete os aumentos de custos o que se agrava na entressafra; iii) os problemas da classe dos caminhoneiros exigem resposta rápida do Poder Executivo a uma situação exacerbada pela pandemia; iv) o aumento dos custos logísticos interfere negativamente na estrutura de custos do País e na competitividade do produto brasileiro focado na exportação; v) os custos da frota ineficiente se propagam por toda a economia por contágio em um contexto de aumento da inflação; e vi) os impactos negativos da frota poluente demandam soluções ambientais urgentes em um cenário de compromissos internacionais do Brasil, e que vão além daquelas dirigidas aos novos veículos.

**15. De todo modo, recomenda-se que seja analisada a necessidade de promover atualizações fáticas na minuta de exposição de motivos.**

## **2.2 Aspectos materiais da minuta de medida provisória**

16. Ultrapassada a questão da competência legislativa e das características de uma medida provisória, passa-se a analisar, sob a ótica material, o texto da minuta em si.

17. De modo geral, as normas da minuta de medida provisória apresentada se propõe a instituir programa de política pública que, nos termos da minuta de exposição de motivos,

[É] destinado ao incremento da produtividade, da competitividade e da eficiência da logística no País, por meio da retirada de circulação de veículos em condições técnicas e operacionais que não atendam aos parâmetros mínimos preconizados pelas entidades especializadas e adotados pelo mercado internacional, com vistas à geração de impactos positivos na redução do chamado “Custo Brasil”.

18. A minuta de medida provisória, como visto, pretende conferir mais eficiência econômica ao país, sem olvidar de assuntos relevantes como segurança viária, melhoria das condições de trabalho de caminhoneiros autônomos, e proteção ao meio ambiente. Assim, a minuta mostra-se reverente aos arts. 144, § 10, inciso I, 170, caput, incisos II, III e VI, 174, caput, e 225 da Constituição da República, in verbis:

Art. 144 [...]

§ 10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas:

I - compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente; e

[...]

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

[...]

II - propriedade privada;

III - função social da propriedade;

[...]

VI - defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação;

[...]

Art. 174. Como agente normativo e regulador da atividade econômica, o Estado exercerá, na forma da lei, as funções de fiscalização, incentivo e planejamento, sendo este determinante para o setor público e indicativo para o setor privado.

[...]

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

§ 1º Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público:

[...]

V - controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco para a vida, a qualidade de vida e o meio ambiente (sem destaques no original).

19. Observe-se, em tempo, que, segundo a Exposição de Motivos:

O impacto orçamentário previsto para a medida é de R\$ 148.360,00 para o ano de 2021, R\$ 890.160,00 para 2022 e R\$ 1.112.700,00 em 2023. De acordo com o Relatório de Gestão Fiscal (RGF) consolidado de 2020 elaborado pelo Tesouro Nacional, um milésimo por cento da receita corrente líquida realizada no exercício de 2020, equivalente a R\$ 6.519.432,66. Trata-se, portanto, de proposta com impacto irrelevante, considerando o disposto no art. 125, §2º da Lei nº 14.194, de 20 de agosto de 2021 (LDO 2022). Ainda, cabe destacar que a proposta está alinhada ao Programa 2212 do Plano Plurianual (PPA 2020-2023).

20. Ainda sobre a ótica orçamentária, vê-se que a minuta, em seu art. 6º, estabelece uma remissão de débitos não tributários que afeta diretamente entidades vinculadas ao Ministério da Infraestrutura e, no caso da Polícia Rodoviária Federal, órgão do Ministério da Justiça e Segurança Pública, receitas relativas à legislação de trânsito, área de atuação do Ministério da Infraestrutura. O aludido artigo enuncia:

Art. 6º Ficam remetidos os débitos não tributários dos bens cuja baixa definitiva do registro seja solicitada para fins do RENOVAR, junto aos seguintes órgãos:

I - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT;

II - Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT; e

III - Polícia Rodoviária Federal.

Parágrafo único. A remissão de que trata o caput engloba os débitos, inclusive aqueles com exigibilidade suspensa, que, na data da solicitação da baixa definitiva do registro do veículo, estejam vencidos há três anos ou mais e cujo valor total em cada órgão, nessa mesma data, seja igual ou inferior a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais).

21. Tal disposição é considerada renúncia de receita pelo art. 14, § 1º, da Lei Complementar nº 101, de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal - LRF), a exigir estimativa de impacto e previsão de medidas compensação, conforme o caput do mesmo art. 14 da LRF.

22. Sobre tal ponto, o Parecer de Mérito nº 62/2021/ME, da Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Infraestrutura (SEI 4728981, p. 64 e ss.), assevera o

seguinte:

39. Em relação a estimativa do impacto orçamentário-financeiro, pela remissão dos débitos não tributários com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e Polícia Rodoviária Federal - PRF, dos bens cuja baixa definitiva do registro seja solicitada para fins do Programa, vencidos há 3 (três) anos ou mais e cujo valor total em cada órgão, nessa mesma data, seja igual ou inferior a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), utilizamos as seguintes pressupostos para os cálculos:

40. Os bens elegíveis seriam os caminhões com mais de 30 anos de fabricação e os ônibus e implementos rodoviários produzidos há mais de 20 anos.

41. Os dados do RENAVAN foram utilizados para levantar o quantitativo de bens elegíveis para caminhões e ônibus, e dados da ANTT foram empregados para os implementos rodoviários.

42. Desta forma temos 1.007.769 caminhões com mais 30 anos, 87.234 caminhões tratores com mais de 30 anos, 261.426 ônibus com mais de 20 anos e 106.147 implementos rodoviários (8.249 reboques e 97.898 semirreboques) com mais de 20 anos, totalizando 1.462.576 veículos.

43. Estima-se que farão parte do Programa: 2.000 veículos em 2021, 12.000 em 2022 e 15.000 em 2023.

44. O limite da remissão a ser definido pelo Poder Executivo, por órgão, será de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), valor inferior ao valor para ajuizamento de execuções fiscais de débitos com a Fazenda Nacional (R\$ 20.000,00 - Portaria MF Nº 75, de 22 de março de 2012) e igual ao valor mínimo para ajuizamento de execuções fiscais de débitos decorrentes do exercício de poder de polícia pelos órgãos da União, autarquias e fundações (R\$ 5.000,00 - Portaria AGU nº 377, de 25 de agosto de 2011).

45. Em relação aos valores de multas junto aos órgãos elencados, pelos veículos elegíveis, existe diferenças entre os níveis de detalhamentos e agregação dos dados obtidos. Em suma, essas foram as respostas dos órgãos:

46. A PRF informou que de forma aproximada, e com margem de erro para cima, o total de multas daqueles veículos elegíveis ao Programa, por ano da infração e ainda não pagos em 2021 seriam os seguintes:

- 2017 - 44 Milhões;
- 2018 - 120 Milhões;
- 2019 - 236 Milhões;
- 2020 - 300 Milhões;
- 2021 - 65 Milhões (dados até 05 de março de 2021).

47. Por sua vez, o DNIT informou que identificou multas referentes a 101.100 placas de veículos elegíveis. O valor total dos débitos (vencidos a mais de 3 anos e limitados ao teto de R\$ 5.000,00) seria de R\$ 24.563.089,03, considerando os valores originais das multas. 48. Já a ANTT informou a estimativa de impacto no âmbito da sua atuação:

- Total de empresas com débitos totais inferiores a R\$ 5.000,00 e com vencimento superior a 3 anos, potencialmente beneficiadas: 28.052
- Total de Autos de Infração, abrangidos nos mesmos referenciais acima, potencialmente sujeitos à remissão: 135.076
- Valor total dos Autos de Infração, potencialmente sujeitos a cancelamento: R\$ 39.925.983,44
- Estoque total dos Autos de Infração da ANTT, com vencimento superior a 3 anos, aguardando pagamento: R\$ 484.677.702,76
- Total de empresas com débitos totais superiores a R\$ 5.000,00 e com vencimento superior a 3 anos, que estariam fora do benefício: 13.783

49. Desta forma, temos que o valor total de multas potencialmente sujeitas a remissão nos três órgãos, seria de R\$ 108.489.072,47 (R\$ 44.000.000,00 + R\$ 24.563.089,03 + R\$ 39.925.983,44).

50. Dividindo este valor potencial total (R\$ 108.489.072,47) pelo número total de veículos elegíveis (1.462.576), temos que em média, cada veículo possui débitos sujeitos a remissão no valor R\$ 74,18 (setenta e quatro reais e dezoito centavos).

51. Desta forma, ao multiplicarmos o valor médio do débito a ser remido (R\$ 74,18) pelo quantitativo de veículos estimados para entrarem no Programa (2.000 em 2021, 12.000 em 2022 e 15.000 em 2023), temos o impacto orçamentário financeiro previsto em R\$ 148.360,00 para 2021, R\$ 890.160,00 para 2022 e R\$ 1.112.700,00 em 2023.

52. Informamos que a Lei nº 14.194, de 20 de agosto de 2021, Lei que dispõe sobre as diretrizes para a elaboração e a execução da Lei Orçamentária (LDO) de 2022, manteve dispositivo semelhante ao da LDO de 2021:

"Art. 125. Caso o demonstrativo a que se refere o art. 124 apresente redução de receita ou

aumento de despesas, a proposta deverá demonstrar a ausência de prejuízo ao alcance das metas fiscais e cumprir, para esse fim:

I - no caso de redução de receita, no mínimo, um dos seguintes requisitos:

- a) ser demonstrado pelo proponente que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da Lei Orçamentária, na forma do disposto no art. 12 da Lei Complementar nº 101, de 2000 - Lei de Responsabilidade Fiscal;
- b) estar acompanhada de medida compensatória que anule o efeito da renúncia no resultado primário, por meio de aumento de receita corrente ou redução de despesa; ou
- c) comprovar que os efeitos financeiros líquidos das proposições decorrentes de extinção, transformação, redução de serviço público ou do exercício de poder de polícia, ou de instrumentos de transação resolutive de litígio, este último conforme disposto em lei, são positivos e não prejudicam o alcance da meta de resultado fiscal; e

...

§ 2º Fica dispensada do atendimento ao disposto nos incisos I e II do caput e da comprovação de ausência de prejuízo ao alcance das metas fiscais a proposição cujo impacto seja irrelevante, assim considerado o limite de um milésimo por cento da receita corrente líquida realizada no exercício de 2021."

53. De acordo com o Relatório de Gestão Fiscal (RGF) consolidado de 2020 elaborado pelo Tesouro Nacional, um milésimo por cento da receita corrente líquida realizada no exercício de 2020 equivale a R\$ 6.519.432,66.

23. Com isso, fundando-se nos dispositivos da LDO acima transcritos, há se reconhecer o preenchimento dos requisitos legais orçamentários pela minuta em comento, assim como o fez a Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, conforme se observa pelo Parecer nº 00599/2021/PGFN/AGU, aprovado pelo Despacho nº 02921/2021/PGFN/AGU (SEI 4728981, p. 30 e ss.).

24. Outro ponto que merece destaque é o contido nos arts. 7º e 8º, caput, da minuta, cujo teor é o seguinte:

Art. 7º O registro das operações relativas ao RENOVAR será realizado na Plataforma RENOVAR.

Parágrafo único. O agente operador da Plataforma é a Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial – ABDI, que poderá cobrar dos usuários da plataforma pela utilização dos serviços de que trata o caput e captar recursos para o financiamento de ações no âmbito de sua atuação, devendo manter registro das operações realizadas, observadas as diretrizes estabelecidas pelo Conselho do Programa.

Art. 8º O Programa contará com uma iniciativa de âmbito nacional coordenada pela ABDI, e articulada por meio da Plataforma RENOVAR, na forma do regulamento.

25. Ressalte-se que a ABDI, na forma da Lei nº 11.080, de 2004, é um serviço social autônomo. Ainda que seja incomum atribuir a entidades com tal natureza jurídica atividades como as tratadas na minuta, não se vislumbra óbice em tal particularidade, considerando as competências dadas pela própria Lei à ABDI, inclusive aprimoradas no art. 16 da minuta.

26. Tal entendimento também foi esposado pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, que, por meio da NOTA JURÍDICA n. 00013/2021/PGFN/AGU e Despachos de Aprovação (SEI 4728981, p. 11 e ss.), sustentou o seguinte:

3. Compulsando a nova minuta de Medida Provisória acostada aos autos sob a referência [Minuta de Proposta de Medida Provisória SDIC-SI-CODIA 18310092 ], acompanhada de sua respectiva minuta de exposição de motivos Minuta de Exposição de Motivos SDIC-SI-CODIA 18318880 ], verificamos que as recomendações foram adotadas em sua maioria pela unidade técnica, especialmente a indicação da edição de regulamento tratando das competências da ABDI na articulação da Plataforma RENOVAR (artigo 8º) e das competências e fontes de recurso da ABDI indicadas no artigo 15 que alterou a redação do artigos 1º e 17 da Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

4. Ante todo o exposto, vistos e analisados os autos, não vislumbramos vício de constitucionalidade capaz de impedir o prosseguimento do feito. Ressaltamos, contudo, a necessidade de se observar a recomendação contida no item 38 do PARECER n. 00599/2021/PGFN/AGU que recomenda o encaminhamento da proposta de Medida Provisória à Casa Civil e à Secretaria-Geral da Presidência

da República, por meio de exposição de motivos assinada pelos Ministros envolvidos, à qual deverão ser anexados os pareceres de mérito e jurídicos do Ministério da Economia e dos Ministérios coautores (arts. 26 e 29 do Decreto nº 9.191/2017).

27. Ante esse cenário, não se vislumbram óbices jurídicos de cunho material à minuta apresentada.

### **2.3 Aspectos formais das minutas**

28. Chegando à análise formal da minuta, verifica-se que atendem aos preceitos básicos da Lei Complementar nº 95, de 1998, e do Decreto nº 9.191, de 2017.

### **3. CONCLUSÃO**

29. Ante o exposto, e por tudo mais que dos autos consta, opina-se no sentido de que as minutas de medida provisória e Exposição de Motivos ora analisadas (SEI 4728981) são juridicamente viáveis, **observada a recomendação constante no parágrafo 15 desta manifestação.**

30. É o parecer.

31. À consideração superior.

32. Não sendo outra a determinação da Consultora Jurídica, à Coordenação Administrativa para remessa dos autos à Secretaria Executiva da Pasta **com urgência.**

Brasília, 14 de janeiro de 2022.

PAULO ROBERTO AZEVEDO MAYER RAMALHO  
COORDENADOR-GERAL JURÍDICO DE TRANSPORTES TERRESTRES E AEROVIÁRIO

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <http://sapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 50000029537202162 e da chave de acesso af5e013e

Documento assinado eletronicamente por PAULO ROBERTO AZEVEDO MAYER RAMALHO, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 795685920 no endereço eletrônico <http://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): PAULO ROBERTO AZEVEDO MAYER RAMALHO. Data e Hora: 14-01-2022 16:08. Número de Série: 0x6F73DC691571F1E53A49B997CAD1E1D61ED33E3E. Emissor: AC DIGITALSIGN RFB G2.

ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO  
CONSULTORIA-GERAL DA UNIÃO  
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA  
COORDENAÇÃO-GERAL JURÍDICA DE TRANSPORTES TERRESTRES E AEROVIÁRIO  
ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS, BLOCO R, 5º ANDAR - CEP 70.044-902 - BRASÍLIA (DF)  
TEL.: (61) 2029-7141/7146 - CONJUR.MT@INFRAESTRUTURA.GOV.BR

**DESPACHO n. 00061/2022/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU**

**NUP: 50000.029537/2021-62**

**INTERESSADOS: MINISTÉRIO DA ECONOMIA. MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA.**

**ASSUNTOS: TRÂNSITO. NORMAS DE TRÂNSITO. VEÍCULOS. (PESO 2).**

1. Aprovo o Parecer n. 3/2022/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU.
2. Restituam-se os autos à Secretaria Executiva, para ciência e adoção das providências cabíveis.

Brasília, 14 de janeiro de 2022.

NATÁLIA RESENDE ANDRADE ÁVILA  
Procuradora Federal  
Consultora Jurídica

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <http://sapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 50000029537202162 e da chave de acesso af5e013e

Documento assinado eletronicamente por NATALIA RESENDE ANDRADE AVILA, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 800401361 no endereço eletrônico <http://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): NATALIA RESENDE ANDRADE AVILA. Data e Hora: 14-01-2022 16:18. Número de Série: 53936401259207922010171389116. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv5.

*Assinado eletronicamente por: Natalia Resende Andrade Ávila*

MENSAGEM Nº 134

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 1.112, de 31 de março de 2022, que “Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004”.

Brasília, 31 de março de 2022.



**CONSTITUIÇÃO  
DA  
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL  
1988**

**PREÂMBULO**

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

.....

**TÍTULO IV  
DA ORGANIZAÇÃO DOS PODERES**

**CAPÍTULO I  
DO PODER LEGISLATIVO**

.....

**Seção VIII  
Do Processo Legislativo**

.....

**Subseção III  
Das Leis**

.....

Art. 62. Em caso de relevância e urgência, o Presidente da República poderá adotar medidas provisórias, com força de lei, devendo submetê-las de imediato ao Congresso Nacional. [\*“Caput” do artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001\*](#)

§ 1º É vedada a edição de medidas provisórias sobre matéria:

I - relativa a:

- a) nacionalidade, cidadania, direitos políticos, partidos políticos e direito eleitoral;
- b) direito penal, processual penal e processual civil;
- c) organização do Poder Judiciário e do Ministério Público, a carreira e a garantia de seus membros;
- d) planos plurianuais, diretrizes orçamentárias, orçamento e créditos adicionais e suplementares,

ressalvado o previsto no art. 167, § 3º;

II - que vise a detenção ou seqüestro de bens, de poupança popular ou qualquer outro ativo financeiro;

III - reservada a lei complementar;

IV - já disciplinada em projeto de lei aprovado pelo Congresso Nacional e pendente de sanção ou veto do Presidente da República. [\*\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001\)\*](#)

§ 2º Medida provisória que implique instituição ou majoração de impostos, exceto os previstos nos arts. 153, I, II, IV, V, e 154, II, só produzirá efeitos no exercício financeiro seguinte se houver sido convertida em lei até o último dia daquele em que foi editada. [\*\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001\)\*](#)

§ 3º As medidas provisórias, ressalvado o disposto nos §§ 11 e 12 perderão eficácia, desde a edição,

se não forem convertidas em lei no prazo de sessenta dias, prorrogável, nos termos do § 7º, uma vez por igual período, devendo o Congresso Nacional disciplinar, por decreto legislativo, as relações jurídicas delas decorrentes. [\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001\)](#)

§ 4º O prazo a que se refere o § 3º contar-se-á da publicação da medida provisória, suspendendo-se durante os períodos de recesso do Congresso Nacional. [\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001\)](#)

§ 5º A deliberação de cada uma das Casas do Congresso Nacional sobre o mérito das medidas provisórias dependerá de juízo prévio sobre o atendimento de seus pressupostos constitucionais. [\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001\)](#)

§ 6º Se a medida provisória não for apreciada em até quarenta e cinco dias contados de sua publicação, entrará em regime de urgência, subsequente, em cada uma das Casas do Congresso Nacional, ficando sobrestadas, até que se ultime a votação, todas as demais deliberações legislativas da Casa em que estiver tramitando. [\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001\)](#)

§ 7º Prorrogar-se-á uma única vez por igual período a vigência de medida provisória que, no prazo de sessenta dias, contado de sua publicação, não tiver a sua votação encerrada nas duas Casas do Congresso Nacional. [\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001\)](#)

§ 8º As medidas provisórias terão sua votação iniciada na Câmara dos Deputados. [\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001\)](#)

§ 9º Caberá à comissão mista de Deputados e Senadores examinar as medidas provisórias e sobre elas emitir parecer, antes de serem apreciadas, em sessão separada, pelo plenário de cada uma das Casas do Congresso Nacional. [\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001\)](#)

§ 10. É vedada a reedição, na mesma sessão legislativa, de medida provisória que tenha sido rejeitada ou que tenha perdido sua eficácia por decurso de prazo. [\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001\)](#)

§ 11. Não editado o decreto legislativo a que se refere o § 3º até sessenta dias após a rejeição ou perda de eficácia de medida provisória, as relações jurídicas constituídas e decorrentes de atos praticados durante sua vigência conservar-se-ão por ela regidas. [\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001\)](#)

§ 12. Aprovado projeto de lei de conversão alterando o texto original da medida provisória, esta manter-se-á integralmente em vigor até que seja sancionado ou vetado o projeto. [\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001\)](#)

Art. 63. Não será admitido aumento da despesa prevista:

I - nos projetos de iniciativa exclusiva do Presidente da República, ressalvado o disposto no art. 166, §§ 3º e 4º;

II - nos projetos sobre organização dos serviços administrativos da Câmara dos Deputados, do Senado Federal, dos tribunais federais e do Ministério Público.

.....  
.....

## **LEI Nº 12.977, DE 20 DE MAIO DE 2014**

Regula e disciplina a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres; altera o art. 126 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

Art. 1º Esta Lei regula e disciplina a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres sujeitos a registro nos termos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, entende-se por:

I - desmontagem: a atividade de desmonte ou destruição de veículo, seguida da destinação das peças ou conjunto de peças usadas para reposição, sucata ou outra destinação final; e

II - empresa de desmontagem: o empresário individual ou sociedade empresária que realize as atividades previstas nesta Lei.

.....

.....

## **LEI Nº 9.478, DE 6 DE AGOSTO DE 1997**

Dispõe sobre a política energética nacional, as atividades relativas ao monopólio do petróleo, institui o Conselho Nacional de Política Energética e a Agência Nacional do Petróleo e dá outras providências.

### **O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,**

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

.....

### **CAPÍTULO X** **DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS**

.....

#### **Seção II** **Das Disposições Finais**

.....

Art. 81. Não se incluem nas regras desta Lei os equipamentos e instalações destinados a execução de serviços locais de distribuição de gás canalizado, a que se refere o § 2º do art. 25 da Constituição Federal.

Art. 81-B. As contratadas para exploração e produção de petróleo e gás natural poderão aplicar recursos para promover a atividade de desmonte ou de destruição como sucata dos veículos pesados em fim de vida útil.

§ 1º Os recursos aplicados na forma do *caput* serão considerados no cálculo de adimplemento de obrigações contratuais de pesquisa, de desenvolvimento e de inovação referentes a:

I - obrigações relativas aos anos de 2022 a 2027; e

II - obrigações ainda não adimplidas relativas a períodos anteriores ao ano de 2022.

§ 2º Ato do Poder Executivo federal disciplinará a utilização dos recursos destinados a pesquisa, desenvolvimento e inovação de que trata o *caput*. [\(Artigo acrescido pela Medida Provisória nº 1.112, de 31/3/2022\)](#)

Art. 82. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 83. Revogam-se as disposições em contrário, inclusive a Lei nº 2.004, de 3 de outubro de 1953.

Brasília, 6 de agosto de 1997; 176º da Independência e 109º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Iris Rezende

Raimundo Brito

Luiz Carlos Bresser Pereira

## **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 XX  
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

.....

Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, em engenharia de tráfego, em engenharia de campo, em policiamento, em fiscalização, em renovação de frota circulante, em educação de trânsito, em melhoria das condições de trabalho dos profissionais do segmento de transporte rodoviário e da segurança e do desempenho ambiental da frota circulante. *(“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 1.112, de 31/3/2022)*

§ 1º. O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito. *(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

§ 2º O órgão responsável deverá publicar, anualmente, na rede mundial de computadores (internet), dados sobre a receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito e sua destinação. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação)*

§ 3º O valor total destinado à recomposição das perdas de receita das concessionárias de rodovias e vias urbanas, em decorrência do não pagamento de pedágio por usuários da via, não poderá ultrapassar o montante total arrecadado por meio das multas aplicadas com fundamento no art. 209-A deste Código, ressalvado o previsto em regulamento do Poder Executivo. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 14.157, de 1º/6/2021)*

Art. 320-A. Os órgãos e as entidades do Sistema Nacional de Trânsito poderão integrar-se para a ampliação e o aprimoramento da fiscalização de trânsito, inclusive por meio do compartilhamento da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito. *(Artigo acrescido pela Medida Provisória nº 699, de 10/11/2015, convertida na Lei nº 13.281, de 4/5/2016)*

Art. 321. (VETADO)

.....

.....

**LEI Nº 10.336, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2001**

Institui Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (Cide), e dá outras providências.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,**

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

Art. 1º Fica instituída a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (Cide), a que se refere os arts. 149 e 177 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 33, de 11 de dezembro de 2001.

§ 1º O produto da arrecadação da Cide será destinada, na forma da lei orçamentária, ao:

I - pagamento de subsídios a preços ou transporte de álcool combustível, de gás natural e seus derivados e de derivados de petróleo;

II - financiamento de projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 14.237, de 19/11/2021)*

III - financiamento de programas de infraestrutura de transportes; e *(Inciso com redação dada pela Lei nº 14.237, de 19/11/2021)*

IV - financiamento do auxílio destinado a mitigar o efeito do preço do gás liquefeito de petróleo sobre o orçamento das famílias de baixa renda. *(Inciso acrescido pela Lei nº 14.237, de 19/11/2021, publicada no DOU de 22/11/2021, com prazo de vigência de 5 anos, produzindo efeitos desde a abertura dos créditos*

orçamentários necessários à sua execução)

§ 2º Durante o ano de 2002, será avaliada a efetiva utilização dos recursos obtidos da Cide, e, a partir de 2003, os critérios e diretrizes serão previstos em lei específica.

Art. 1º-A A União entregará aos Estados e ao Distrito Federal, para ser aplicado, obrigatoriamente, no financiamento de programas de infra-estrutura de transportes, o percentual a que se refere o art. 159, III, da Constituição Federal, calculado sobre a arrecadação da contribuição prevista no art. 1º desta Lei, inclusive os respectivos adicionais, juros e multas moratórias cobrados, administrativa ou judicialmente, deduzidos os valores previstos no art. 8º desta Lei e a parcela desvinculada nos termos do art. 76 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias. (“Caput” do artigo acrescido pela Lei nº 10.866, de 4/5/2004) (Parte final do artigo declarada inconstitucional, em controle concentrado, pelo Supremo Tribunal Federal, pela ADI nº 5.628/2016, publicada no DOU de 9/9/2020)

§ 1º Os recursos serão distribuídos pela União aos Estados e ao Distrito Federal, trimestralmente, até o 8º (oitavo) dia útil do mês subsequente ao do encerramento de cada trimestre, mediante crédito em conta vinculada aberta para essa finalidade no Banco do Brasil S.A. ou em outra instituição financeira que venha a ser indicada pelo Poder Executivo federal. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.866, de 4/5/2004) (Parte final do artigo declarada inconstitucional, em controle concentrado, pelo Supremo Tribunal Federal, pela ADI nº 5.628/2016, publicada no DOU de 9/9/2020)

§ 2º A distribuição a que se refere o § 1º deste artigo observará os seguintes critérios:

I - 40% (quarenta por cento) proporcionalmente à extensão da malha viária federal e estadual pavimentada existente em cada Estado e no Distrito Federal, conforme estatísticas elaboradas pelo Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT;

II - 30% (trinta por cento) proporcionalmente ao consumo, em cada Estado e no Distrito Federal, dos combustíveis a que a Cide se aplica, conforme estatísticas elaboradas pela Agência Nacional do Petróleo - ANP;

III - 20% (vinte por cento) proporcionalmente à população, conforme apurada pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE;

IV - 10% (dez por cento) distribuídos em parcelas iguais entre os Estados e o Distrito Federal. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.866, de 4/5/2004) (Parte final do artigo declarada inconstitucional, em controle concentrado, pelo Supremo Tribunal Federal, pela ADI nº 5.628/2016, publicada no DOU de 9/9/2020)

§ 3º Para o exercício de 2004, os percentuais de entrega aos Estados e ao Distrito Federal serão os constantes do Anexo desta Lei. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.866, de 4/5/2004) (Parte final do artigo declarada inconstitucional, em controle concentrado, pelo Supremo Tribunal Federal, pela ADI nº 5.628/2016, publicada no DOU de 9/9/2020)

§ 4º A partir do exercício de 2005, os percentuais individuais de participação dos Estados e do Distrito Federal serão calculados pelo Tribunal de Contas da União na forma do § 2º deste artigo, com base nas estatísticas referentes ao ano imediatamente anterior, observado o seguinte cronograma:

I - até o último dia útil de janeiro, os órgãos indicados nos incisos I a III do § 2º deste artigo enviarão as informações necessárias ao Tribunal de Contas da União;

II - até 15 de fevereiro, o Tribunal de Contas da União publicará os percentuais individuais de que trata o *caput* deste parágrafo;

III - até o último dia útil de março, o Tribunal de Contas da União republicará os percentuais com as eventuais alterações decorrentes da aceitação do recurso a que se refere o § 5º deste artigo. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.866, de 4/5/2004) (Parte final do artigo declarada inconstitucional, em controle concentrado, pelo Supremo Tribunal Federal, pela ADI nº 5.628/2016, publicada no DOU de 9/9/2020)

§ 5º Os Estados e o Distrito Federal poderão apresentar recurso para retificação dos percentuais publicados, observados a regulamentação e os prazos estabelecidos pelo Tribunal de Contas da União. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.866, de 4/5/2004) (Parte final do artigo declarada inconstitucional, em controle concentrado, pelo Supremo Tribunal Federal, pela ADI nº 5.628/2016, publicada no DOU de 9/9/2020)

§ 6º Os repasses aos Estados e ao Distrito Federal serão realizados com base nos percentuais republicados pelo Tribunal de Contas da União, efetuando-se eventuais ajustes quando do julgamento definitivo dos recursos a que se refere o § 5º deste artigo. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.866, de 4/5/2004) (Parte final do artigo declarada inconstitucional, em controle concentrado, pelo Supremo Tribunal Federal, pela ADI nº 5.628/2016, publicada no DOU de 9/9/2020)



§ 7º Os Estados e o Distrito Federal deverão encaminhar ao Ministério dos Transportes, até o último dia útil de outubro, proposta de programa de trabalho para utilização dos recursos mencionados no *caput* deste artigo, a serem recebidos no exercício subsequente, contendo a descrição dos projetos de infraestrutura de transportes, os respectivos custos unitários e totais e os cronogramas financeiros correlatos. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.866, de 4/5/2004\) \(Parte final do artigo declarada inconstitucional, em controle concentrado, pelo Supremo Tribunal Federal, pela ADI nº 5.628/2016, publicada no DOU de 9/9/2020\)](#)

§ 8º Caberá ao Ministério dos Transportes:

I - publicar no *Diário Oficial da União*, até o último dia útil do ano, os programas de trabalho referidos no § 7º deste artigo, inclusive os custos unitários e totais e os cronogramas financeiros correlatos;

II - receber as eventuais alterações dos programas de trabalho enviados pelos Estados ou pelo Distrito Federal e publicá-las no *Diário Oficial da União*, em até 15 (quinze) dias após o recebimento. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.866, de 4/5/2004\) \(Parte final do artigo declarada inconstitucional, em controle concentrado, pelo Supremo Tribunal Federal, pela ADI nº 5.628/2016, publicada no DOU de 9/9/2020\)](#)

§ 9º É vedada a alteração que implique convalidação de ato já praticado em desacordo com o programa de trabalho vigente. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.866, de 4/5/2004\) \(Parte final do artigo declarada inconstitucional, em controle concentrado, pelo Supremo Tribunal Federal, pela ADI nº 5.628/2016, publicada no DOU de 9/9/2020\)](#)

§ 10. Os saques das contas vinculadas referidas no § 1º deste artigo ficam condicionados à inclusão das receitas e à previsão das despesas na lei orçamentária estadual ou do Distrito Federal e limitados ao pagamento das despesas constantes dos programas de trabalho referidos no § 7º deste artigo. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.866, de 4/5/2004\) \(Parte final do artigo declarada inconstitucional, em controle concentrado, pelo Supremo Tribunal Federal, pela ADI nº 5.628/2016, publicada no DOU de 9/9/2020\)](#)

§ 11. Sem prejuízo do controle exercido pelos órgãos competentes, os Estados e o Distrito Federal deverão encaminhar ao Ministério dos Transportes, até o último dia útil de fevereiro, relatório contendo demonstrativos da execução orçamentária e financeira dos respectivos programas de trabalho e o saldo das contas vinculadas mencionadas no § 1º deste artigo em 31 de dezembro do ano imediatamente anterior. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.866, de 4/5/2004\) \(Parte final do artigo declarada inconstitucional, em controle concentrado, pelo Supremo Tribunal Federal, pela ADI nº 5.628/2016, publicada no DOU de 9/9/2020\)](#)

§ 12. No exercício de 2004, os Estados e o Distrito Federal devem enviar suas propostas de programa de trabalho para o exercício até o último dia útil de fevereiro, cabendo ao Ministério dos Transportes publicá-las até o último dia útil de março. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.866, de 4/5/2004\) \(Parte final do artigo declarada inconstitucional, em controle concentrado, pelo Supremo Tribunal Federal, pela ADI nº 5.628/2016, publicada no DOU de 9/9/2020\)](#)

§ 13. No caso de descumprimento do programa de trabalho a que se refere o § 7º deste artigo, o Poder Executivo federal poderá determinar à instituição financeira referida no § 1º deste artigo a suspensão do saque dos valores da conta vinculada da respectiva unidade da federação até a regularização da pendência. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.866, de 4/5/2004\) \(Parte final do artigo declarada inconstitucional, em controle concentrado, pelo Supremo Tribunal Federal, pela ADI nº 5.628/2016, publicada no DOU de 9/9/2020\)](#)

§ 14. Os registros contábeis e os demonstrativos gerenciais, mensais e atualizados, relativos aos recursos recebidos nos termos deste artigo ficarão à disposição dos órgãos federais e estaduais de controle interno e externo. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.866, de 4/5/2004\) \(Parte final do artigo declarada inconstitucional, em controle concentrado, pelo Supremo Tribunal Federal, pela ADI nº 5.628/2016, publicada no DOU de 9/9/2020\)](#)

§ 15. Na definição dos programas de trabalho a serem realizados com os recursos recebidos nos termos deste artigo, a União, por intermédio dos Ministérios dos Transportes, das Cidades, e do Planejamento, Orçamento e Gestão, os Estados e o Distrito Federal atuarão de forma conjunta, visando a garantir a eficiente integração dos respectivos sistemas de transportes, a compatibilização das ações dos respectivos planos plurianuais e o alcance dos objetivos previstos no art. 6º da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.866, de 4/5/2004\) \(Parte final do artigo declarada inconstitucional, em controle concentrado, pelo Supremo Tribunal Federal, pela ADI nº 5.628/2016, publicada no DOU de 9/9/2020\)](#)

§ 16. Os programas de infraestrutura de que tratam o *caput* deste artigo e o inciso III do § 1º do art. 1º compreenderão projetos de infraestrutura fixa ou rodante, incluídos os de renovação de frota circulante.

(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 1.112, de 31/3/2022)

Art. 1º-B Do montante dos recursos que cabe a cada Estado, com base no *caput* do art. 1º-A desta Lei, 25% (vinte e cinco por cento) serão destinados aos seus Municípios para serem aplicados no financiamento de programas de infra-estrutura de transportes.

§ 1º Enquanto não for sancionada a lei federal a que se refere o art. 159, § 4º, da Constituição Federal, a distribuição entre os Municípios observará os seguintes critérios:

I - 50% (cinquenta por cento) proporcionalmente aos mesmos critérios previstos na regulamentação da distribuição dos recursos do Fundo de que tratam os arts. 159, I, b, e 161, II, da Constituição Federal; e

II - 50% (cinquenta por cento) proporcionalmente à população, conforme apurada pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE.

§ 2º Os percentuais individuais de participação dos Municípios serão calculados pelo Tribunal de Contas da União na forma do § 1º deste artigo, observado, no que couber, o disposto nos §§ 4º, 5º e 6º do art. 1º-A desta Lei.

§ 3º (VETADO)

§ 4º Os saques das contas vinculadas referidas no § 3º deste artigo ficam condicionados à inclusão das receitas e à previsão das despesas na lei orçamentária municipal.

§ 5º Aplicam-se aos Municípios as determinações contidas nos §§ 14 e 15 do art. 1º-A desta Lei.  
(Artigo acrescido pela Lei nº 10.866, de 4/5/2004)

Art. 2º São contribuintes da Cide o produtor, o formulador e o importador, pessoa física ou jurídica, dos combustíveis líquidos relacionados no art. 3º.

Parágrafo único. Para efeitos deste artigo, considera-se formulador de combustível líquido, derivados de petróleo e derivados de gás natural, a pessoa jurídica, conforme definido pela Agência Nacional do Petróleo (ANP) autorizada a exercer, em Plantas de Formulação de Combustíveis, as seguintes atividades:

I - aquisição de correntes de hidrocarbonetos líquidos;

II - mistura mecânica de correntes de hidrocarbonetos líquidos, com o objetivo de obter gasolinas e diesel;

III - armazenamento de matérias-primas, de correntes intermediárias e de combustíveis formulados;

IV - comercialização de gasolinas e de diesel; e

V - comercialização de sobras de correntes.

## **LEI Nº 11.080, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2004**

Autoriza o Poder Executivo a instituir Serviço Social Autônomo denominado Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial - ABDI, e dá outras providências.

### **O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,**

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

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a instituir Serviço Social Autônomo com a finalidade de promover a execução de políticas de desenvolvimento industrial, de inovação, de transformação digital e de difusão de tecnologia, especialmente as que contribuam para a geração de empregos, em consonância com as políticas de comércio exterior e de ciência e tecnologia. (“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 1.112, de 31/3/2022)

§ 1º O Serviço Social Autônomo de que trata o caput deste artigo, pessoa jurídica de direito privado sem fins lucrativos, de interesse coletivo e de utilidade pública, denomina-se Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial - ABDI.

§ 2º (VETADO)

Art. 2º São órgãos de direção da ABDI:

I - a Diretoria Executiva, composta por 1 (um) Presidente e 2 (dois) Diretores;

II - o Conselho Deliberativo, composto por 15 (quinze) membros; e

III - o Conselho Fiscal, composto por 3 (três) membros.

.....

Art. 17. Constituem receitas adicionais da ABDI:

I - os recursos que lhe forem transferidos em decorrência de dotações consignadas no Orçamento-Geral da União, créditos adicionais, transferências ou repasses;

II - os recursos provenientes de convênios, acordos e contratos celebrados com entidades, organismos e empresas;

III - as doações, legados, subvenções e outros recursos que lhe forem destinados;

IV - os decorrentes de decisão judicial;

V - os valores apurados com a venda ou aluguel de bens móveis e imóveis de sua propriedade;  
*(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 1.112, de 31/3/2022)*

VI - os rendimentos resultantes de aplicações financeiras e de capitais, quando autorizadas pelo Conselho Deliberativo; e *(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 1.112, de 31/3/2022)*

VII - os recursos provenientes da prestação de serviços relacionados às suas finalidades institucionais. *(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 1.112, de 31/3/2022)*

Art. 18. Fica criado o Conselho Nacional de Desenvolvimento Industrial - CNDI, vinculado à Presidência da República e presidido pelo Ministro de Estado do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, com a atribuição de propor ao Presidente da República políticas nacionais e medidas específicas destinadas a promover o desenvolvimento industrial do País.

.....

.....



Ofício nº 240 (CN)

Brasília, em 13 de junho de 2022.

A Sua Excelência o Senhor  
Deputado Arthur Lira  
Presidente da Câmara dos Deputados

Assunto: Encaminha 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, combinado com o Ato Conjunto das Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal nº 1, de 31 de março de 2020, a Medida Provisória nº 1.112, de 2022, que “Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004”.

À Medida foram oferecidas 79 (setenta e nove) emendas; dentre as quais foram retiradas, a requerimento do respectivo autor, as de número: 36 e 56. Todas as emendas podem ser acessadas no portal do Congresso Nacional, juntamente com os demais documentos que compõem a matéria, no seguinte link: “<https://www.congressonacional.leg.br/materias/medidas-provisorias/-/mpv/152560>”.

Esclareço, ainda, que este ofício foi encaminhado por meio digital ao Serviço de Protocolo da Secretaria Geral da Mesa dessa Casa.

Atenciosamente,

  
Senador Rodrigo Pacheco  
Presidente da Mesa do Congresso Nacional

1553  
junho  
CN



# CONGRESSO NACIONAL

## EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória nº 1112, de 2022**, que *"Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004."*

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

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

\* Emenda retirada pelo autor

**TOTAL DE EMENDAS: 79**



Página da matéria



CONGRESSO NACIONAL

MPV 1112  
00001

ETIQUETA

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data  
1º/04/2022

Proposição  
MPV 1.112/2022

Autor  
Dep. Jerônimo Goergen (PP/RS)

Nº do prontuário

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

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

Inclua-se onde couber na Medida Provisória 1.112/2022

Art. Ficam remetidos os débitos não tributários com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e Polícia Rodoviária Federal – PRF, dos bens cuja baixa definitiva do registro seja solicitada para fins do Programa Renovar, inclusive aqueles com exigibilidade suspensa que, na data da solicitação da baixa definitiva do registro do veículo, estejam vencidos há 3 (três) anos ou mais e cujo valor total em cada órgão, nessa mesma data, seja igual ou inferior a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais).

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

## JUSTIFICAÇÃO

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

De acordo com dados da Secretaria Nacional de Trânsito – SENATRAN do Ministério da Infraestrutura, há mais de 3,5 milhões de caminhões em circulação no Brasil e, desse total, cerca de 26% dos veículos possuem mais de 30 anos de fabricação, considerada a idade em que o veículo já atingiu o fim de sua vida útil.

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

Sala da Comissão, 1º de abril de 2022.

Deputado JERÔNIMO GOERGEN  
(PP/RS)



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





CONGRESSO NACIONAL

MPV 1112  
00002

ETIQUETA

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

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

Inclua-se onde couber na Medida Provisória 1.112/2022

### Do Programa BNDES Finame Renovar

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

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

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

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

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

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

“Art.3º .....  
.....

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



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



## JUSTIFICAÇÃO

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

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

Sala da Comissão, 1º de abril de 2022.

**Deputado JERÔNIMO GOERGEN**  
**(PP/RS)**



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





CONGRESSO NACIONAL

MPV 1112  
00003

ETIQUETA

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data  
1º/04/2022

Proposição  
MPV 1.112/2022

Autor  
Dep. Jerônimo Goergen (PP/RS)

Nº do prontuário

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

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

Inclua-se onde couber na Medida Provisória 1.112/2022

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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



## JUSTIFICAÇÃO

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

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

Sala da Comissão, 1º de abril de 2022.

**Deputado JERÔNIMO GOERGEN**  
**(PP/RS)**



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







**MPV 1112**  
**00004**

SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

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

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

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

“Art. 1º - .....

§ 1º - .....

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

.....

“Art. 1º-A .....

.....

[§ 16.](#) Os programas de infraestrutura de que tratam o caput deste artigo e o inciso III do § 1º do art. 1º compreenderão projetos de infraestrutura fixa ou rodante, incluídos os de renovação de frota circulante.” (NR)

## **JUSTIFICATIVA**

A presente medida provisória institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País (Renovar), voltado para agregar iniciativas e ações voltadas à retirada progressiva dos veículos em fim de vida útil, a renovação de frota ou à economia circular no sistema de mobilidade e logística do País.

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

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



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

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

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

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

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

Sala das Comissões, 04 de abril de 2022.



Senador **ACIR GURGACZ**  
**PDT/RO**



**MPV 1112  
00005**

SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

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

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

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

“Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, em engenharia de tráfego, em engenharia de campo, em policiamento, em fiscalização, em renovação de frota circulante, em educação de trânsito, em subsídio à tarifa pública dos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano, em melhoria das condições de trabalho dos profissionais do segmento de transporte rodoviário e da segurança e do desempenho ambiental da frota circulante.

## **JUSTIFICATIVA**

A presente medida provisória institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País (Renovar), voltado para agregar iniciativas e ações voltadas à retirada progressiva dos veículos em fim de vida útil, a renovação de frota ou à economia circular no sistema de mobilidade e logística do País.

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

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



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

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

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

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

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

Sala das Comissões, 04 de abril de 2022.



Senador **ACIR GURGACZ**  
**PDT/RO**



CONGRESSO NACIONAL

MPV 1112  
00006

ETIQUETA

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data  
1º/04/2022

Proposição  
MPV 1.112/2022

Autor  
Dep. Jerônimo Goergen (PP/RS)

Nº do prontuário

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

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

Inclua-se onde couber na Medida Provisória 1.112/2022

Art. Ficam remetidos os débitos não tributários com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e Polícia Rodoviária Federal – PRF, dos bens cuja baixa definitiva do registro seja solicitada para fins do Programa Renovar, inclusive aqueles com exigibilidade suspensa que, na data da solicitação da baixa definitiva do registro do veículo, estejam vencidos há 2 (dois) anos ou mais e cujo valor total em cada órgão, nessa mesma data, seja igual ou inferior a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais).

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

## JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

Sala da Comissão, de abril de 2022.

Deputado JERÔNIMO GOERGEN  
(PP/RS)



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





CONGRESSO NACIONAL

MPV 1112  
00007

ETIQUETA

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data  
1º/04/2022

Proposição  
MPV 1.112/2022

Autor  
**Dep. Jerônimo Goergen (PP/RS)**

Nº do prontuário

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

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

Inclua-se onde couber na Medida Provisória 1.112/2022

### Do Programa BNDES Finame Renovar

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

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

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

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

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

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

“Art.3º .....

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



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



## JUSTIFICAÇÃO

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

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

Sala da Comissão, de abril de 2022.

**Deputado JERÔNIMO GOERGEN**  
**(PP/RS)**



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





CONGRESSO NACIONAL

MPV 1112  
00008

ETIQUETA

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

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

Inclua-se onde couber na Medida Provisória 1.112/2022

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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





## JUSTIFICAÇÃO

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

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

Sala da Comissão, de abril de 2022.

**Deputado JERÔNIMO GOERGEN**  
(PP/RS)



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



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022**

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**EMENDA ADITIVA**

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

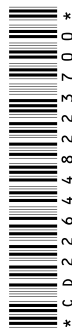
**Art. 1º** O Decreto-lei nº 167, de 14 de fevereiro de 1967, passa a vigorar com as seguintes alterações:

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

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

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

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



## JUSTIFICAÇÃO

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

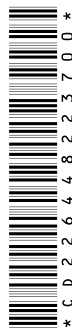
O mesmo ocorre em relação ao art. 61 do Decreto-Lei nº 167, de 1967, cujo parágrafo único é revogado e o *caput* tem sua redação revista para estabelecer, que, embora vencido o prazo do penhor, permanece a garantia enquanto subsistirem os bens que a constituem ou a obrigação garantida.

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

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

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

Sala das Comissões, em                      de                      de 2022.



JERÔNIMO GOERGEN

Deputado



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



## MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

### EMENDA ADITIVA

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

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

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

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

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

III – contratação de assistência técnica e extensão rural;

IV – turismo rural;

V – construção de moradia no imóvel rural;

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

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

VIII – outras atividades previstas em regulamento.



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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

VII – a fonte de recursos; ou

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

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

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

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

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

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

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

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

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen

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





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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

**Art. 10.** A contratação de crédito rural:

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

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

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

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

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

I – dificuldade de comercialização dos produtos;



II – frustração de safras, por fatores adversos; ou

III – eventuais ocorrências prejudiciais ao desenvolvimento das explorações.

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

**Art. 17.** Revogam-se:

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



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

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

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

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

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

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

## JUSTIFICAÇÃO

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Sala das Comissões, em                      de                      de 2022.

JERÔNIMO GOERGEN  
Deputado



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD223622239500>



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022**

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**EMENDA ADITIVA**

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

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

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

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

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

**JUSTIFICATIVA**

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

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

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



Assinado eletronicamente pelo(s) Dep. Jerônimo Gonçalves  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD223152586100>





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

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

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

Sala das Comissões,      de      de 2022.



**Deputado JERÔNIMO GOERGEN**



## MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

### EMENDA ADITIVA

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

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

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

### JUSTIFICATIVA

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

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

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

Ocorre que as instituições financeiras rejeitam tais solicitações alegando a

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD225825262700>



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

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

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

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

Sala das Comissões,      de      de 2022.

  
**Deputado JERÔNIMO GOERGEN**



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022**

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**EMENDA ADITIVA**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## ANEXO I

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

Saldo devedor atualizado em uma ou mais operações do mesmo Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen Para verificar a assinatura, acesse <a href="https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD221425843700">https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD221425843700</a>	Desconto
---	----------



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

## JUSTIFICATIVA

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

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

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

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

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



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

Sala das Comissões, de de 2022.



**Deputado JERÔNIMO GOERGEN**



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



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022**

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**EMENDA ADITIVA**

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

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

“Art. 4º.....

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

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

**JUSTIFICATIVA**

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

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

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

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229166314500>





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

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

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

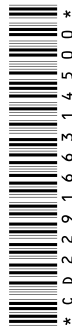
Sala das Comissões,     de             de 2022.



**Deputado JERÔNIMO GOERGEN**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229166314500>





**MPV 1112  
00015**

SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

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

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

“Art. 4º. - .....

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

**JUSTIFICATIVA**

A presente medida provisória institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País (Renovar), voltado para agregar iniciativas e ações voltadas à retirada progressiva dos veículos em fim de vida útil, a renovação de frota ou à economia circular no sistema de mobilidade e logística do País.

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

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

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



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

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

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

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

Sala das Comissões, 04 de abril de 2022.

Senador **ACIR GURGACZ**  
**PDT/RO**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022**

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**EMENDA**

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

**JUSTIFICAÇÃO**

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

Sala da Comissão, 04 de abril de 2022.

Deputado **REGINALDO LOPES**

Líder do PT



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reginaldo Lopes  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD227405940100>



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022**

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**EMENDA**

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

**JUSTIFICAÇÃO**

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

Sala da Comissão, 04 de abril de 2022.

Deputado **REGINALDO LOPES**

Líder do PT



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022**

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**EMENDA**

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

**JUSTIFICAÇÃO**

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

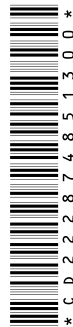
Sala da Comissão, 04 de abril de 2022.

Deputado **REGINALDO LOPES**

Líder do PT



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Reginaldo Lopes  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD222874851300>



## MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

### EMENDA ADITIVA

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

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

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

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

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

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

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

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

II – a concessão de passagem social;

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

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

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



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

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

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

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

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

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





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

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

III - a relação de todas as demais dívidas; e

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

XII - a 180<sup>a</sup> prestação: o saldo devedor remanescente.

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

Parágrafo único. O requerimento de moratória constitui:

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

“Art. 1º .....

.....

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

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



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

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

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

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

“Art. 14 .....

.....

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

.....” (NR)

## JUSTIFICAÇÃO

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

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

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



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



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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Sala das Sessões, em                      de                      de 2022.

**Deputado JERÔNIMO GOERGEN**  
Progressistas/RS

**Deputado HUGO LEAL**  
PSD/RJ



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





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

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD227452510000, nesta ordem:

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





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

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

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

“Art. 1º - .....

§ 1º - .....

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

.....

“Art. 1º-A .....

.....

§ 16. Os programas de infraestrutura de que tratam o caput deste artigo e o inciso III do § 1º do art. 1º compreenderão projetos de infraestrutura fixa ou rodante, incluídos os de renovação de frota circulante.” (NR)

**Justificativa**

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

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

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



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

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

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

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

Sala da Comissão, 4 de abril de 2022.

**Mauro Lopes**  
**Deputado Federal**



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



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

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

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

*“Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, em engenharia de tráfego, em engenharia de campo, em policiamento, em fiscalização, em renovação de frota circulante, em educação de trânsito, em subsídio à tarifa pública dos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano, em melhoria das condições de trabalho dos profissionais do segmento de transporte rodoviário e da segurança e do desempenho ambiental da frota circulante.*

**Justificativa**

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

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

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



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

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

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

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

Sala da Comissão, 4 de abril de 2022.

**Mauro Lopes**  
**Deputado Federal**



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





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Deputado Federal Jones Moura – PSD/RJ**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 31 DE MARÇO DE 2022**

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**EMENDA ADITIVA Nº**

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

Art. 13 (...)

“ANEXO I

DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

(...)

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

.....” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

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

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jones Moura

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



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

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

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

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

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

Sala das Comissões, em 04 de abril de 2022.

Deputado Federal **JONES MOURA**  
PSD - RJ



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





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

### MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022.

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

### EMENDA Nº

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

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

“Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em:

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



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hildo Rocha

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

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

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





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

....."  
(NR)

## **JUSTIFICAÇÃO**

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

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

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

Sala da Comissão, em 05 de abril de 2022.

**Deputado HILDO ROCHA**  
**MDB/MA**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hildo Rocha

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

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

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







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

### MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022.

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

### EMENDA Nº

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

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

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

### JUSTIFICAÇÃO

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



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hildo Rocha

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

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

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





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

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

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

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

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

Sala da Comissão, em 05 de abril de 2022.

**Deputado HILDO ROCHA**  
**MDB/MA**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hildo Rocha

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

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

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





MPV 1112  
00025

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

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**EMENDA ADITIVA**

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

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

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

**JUSTIFICAÇÃO**

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



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





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

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

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

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

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

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

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

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





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

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

Sala das Comissões, em 04 de abril de 2022.

**HUGO LEAL**

Deputado Federal/PSD-RJ



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





MPV 1112  
00026

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

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**EMENDA ADITIVA**

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

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

“Art. 105 .....

.....

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

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

.....

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



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





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

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

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

“Art. 250 .....

.....

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

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

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

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

### JUSTIFICAÇÃO

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





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

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

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

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

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







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

PSD/RJ

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

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

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

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

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

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





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

PSD/RJ

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

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

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

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

Sala das Comissões, em 04 de abril de 2022.

**HUGO LEAL**



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





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

Deputado Federal/PSD-RJ



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





MPV 1112  
00027

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

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**EMENDA ADITIVA**

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

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

“Art. 124.....

.....

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

**JUSTIFICAÇÃO**

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



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





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

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

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

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

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

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

Sala das Comissões, em 04 de abril de 2022.

**HUGO LEAL**

Deputado Federal/PSD-RJ



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





MPV 1112  
00028

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

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**EMENDA ADITIVA**

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

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

Art. 126. ....

§ 1º .....

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

**JUSTIFICAÇÃO**

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



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





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

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

A baixa é procedimento obrigatório<sup>1</sup>, de responsabilidade do proprietário ou da seguradora, e deve ser feito imediatamente após a classificação do veículo como “irrecuperável”, a chamada “perda total”. A partir da baixa, naturalmente, não se aplicam mais os impostos incidentes sobre veículos aptos à circulação. Cabe destacar que se o proprietário não providenciar a baixa do veículo irre recuperável ou demonstrado, está sujeito à multa por infração grave com cinco pontos na sua habilitação<sup>2</sup>, o que conflita com as restrições impostas pelos Detrans e pelo Contran.

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

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

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

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

<sup>1</sup> CTB, art. 126

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





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

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

Sala das Comissões, em 04 de abril de 2022.

**HUGO LEAL**

Deputado Federal/PSD-RJ



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







MPV 1112  
00029

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

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**EMENDA ADITIVA**

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

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

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

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

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

**JUSTIFICAÇÃO**



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





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

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

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

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

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

Sala das Comissões, em 04 de abril de 2022.

**HUGO LEAL**

Deputado Federal/PSD-RJ



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





MPV 1112  
00030

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

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**EMENDA ADITIVA**

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

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

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

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

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



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





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

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

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

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

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

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

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

## JUSTIFICAÇÃO

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



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





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

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

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

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

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

Sala das Comissões, em 04 de abril de 2022.

**HUGO LEAL**

Deputado Federal/PSD-RJ



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





MPV 1112  
00031

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

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**EMENDA ADITIVA**

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

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

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

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

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

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



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





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

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

### **JUSTIFICAÇÃO**

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

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

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

Sala das Comissões, em 04 de abril de 2022.

**HUGO LEAL**

Deputado Federal/PSD-RJ



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





MPV 1112  
00032

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

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**EMENDA ADITIVA**

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

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

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

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

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







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

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

*4º .....*

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

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

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

“Art. 328 .....

.....

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

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

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





## JUSTIFICAÇÃO

Conforme dados do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) datados de outubro de 2018<sup>1</sup> (atual Secretaria Nacional de Trânsito – Senatran), o Brasil contava com uma frota de mais de 100 milhões de veículos, entre automóveis, caminhões, motocicletas, ônibus e outros tipos. A elevação vertiginosa da frota não tem sido acompanhada, no entanto, de medidas práticas para dar tratamento adequado aos veículos que atingiram o final de sua vida útil ou que, por outros motivos, deixaram de possuir as condições necessárias para trafegar. Os autores Aguiar e Filho (2012)<sup>2</sup> revelam que, segundo estimativas disponíveis, 98,5% da frota nacional termina em desmanches e depósitos. Apenas 1,5% da frota, segundo esses autores, vai para o processo de reciclagem, em grande contraste com a prática de países da Europa e com a dos EUA, que reciclam até 95% de seus veículos.

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

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

1 Frota de Veículos 2018. Disponível em:

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

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

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

2012. Disponível em:

[https://www.researchgate.net/publication/304940577\\_Veiculos\\_em\\_fim\\_de\\_vida\\_como\\_residuos\\_Panorama\\_desafios\\_e\\_perspectivas\\_de\\_gerenciamento\\_no\\_Brasil](https://www.researchgate.net/publication/304940577_Veiculos_em_fim_de_vida_como_residuos_Panorama_desafios_e_perspectivas_de_gerenciamento_no_Brasil)





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

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

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

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

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





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

consonância com o espírito da Medida Provisória.

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

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

Sala das Comissões, em 04 de abril de 2022.

**HUGO LEAL**

Deputado Federal/PSD-RJ



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





MPV 1112  
00033

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

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**EMENDA ADITIVA**

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

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

*4º .....*

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

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

**JUSTIFICAÇÃO**

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



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





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

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

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

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

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

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

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

Esses números dão uma ideia das sequelas deixadas nos





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

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

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

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

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

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

Sala das Comissões, em 04 de abril de 2022.

**HUGO LEAL**

Deputado Federal/PSD-RJ



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





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
DEPUTADO FEDERAL JOÃO CAMPOS

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 31 DE MARÇO DE 2022.**

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**EMENDA MODIFICATIVA Nº /2022**

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

“Art. 14. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização, melhoria das condições de trabalho dos profissionais da segurança viária, do segmento de transporte rodoviário, renovação de frota circulante, melhoria da segurança e do desempenho ambiental da frota circulante e educação de trânsito.

.....” (NR)

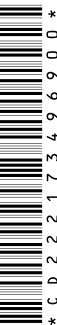
Sala das Comissões, de abril de 2022.

**JOÃO CAMPOS**  
**Republicanos/GO**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. João Campos

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD322173496900>  
Praça dos Três Poderes – Câmara dos Deputados – Anexo IV Gabinete 315 – CEP 70160-900 Brasília-DF  
TEL. (0XX61)3215-5315 FAX (0XX61) 3215-2015 – e-mail [dep.joaocampos@camara.gov.br](mailto:dep.joaocampos@camara.gov.br)





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

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 31 DE MARÇO DE 2022.**

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**EMENDA Nº**

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

Art. 15. A Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a instituir Serviço Social Autônomo com a finalidade de promover a execução de políticas de desenvolvimento industrial, de inovação, de transformação digital e de difusão de tecnologias, especialmente as que contribuam para a geração de empregos, em consonância com as políticas de comércio exterior e de ciência e tecnologia.

.....” (NR)

“Art. 17.

.....  
.....

V - os valores apurados com a venda ou aluguel de bens móveis e imóveis de sua propriedade;



VI - os rendimentos resultantes de aplicações financeiras e de capitais, quando autorizadas pelo Conselho Deliberativo; e

VII - os recursos provenientes da prestação de serviços relacionados às suas finalidades institucionais.” (NR)

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

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

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

## JUSTIFICATIVA

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

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





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Deputado Federal Jones Moura – PSD/RJ**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 31 DE MARÇO DE 2022**

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**EMENDA ADITIVA Nº**

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

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

“Art. 7º (...)

III - as Guardas Municipais;

.....

Art. 24-A. Compete às Guardas Municipais:

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

.....

Art. 280. (...)

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



## JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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

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



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

Sala das Comissões, em 04 de abril de 2022.

Deputado Federal **JONES MOURA**  
PSD - RJ



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





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

### **Emenda Aditiva**

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

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

"Art. 230 - Conduzir o veículo:

[...]

VII - com a cor ou característica alterada;

[...]

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

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (dez vezes);

Medida administrativa - remoção do veículo





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

### **JUSTIFICATIVA**

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

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

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





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

*profissionais que conversamos assumiram que fazem o arqueamento por estética"<sup>1</sup>,*

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

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

Sala da Comissão, em                      abril de 2022.

**CHRISTIANE DE SOUZA YARED**  
**PP-PR**

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







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

### **Emenda Aditiva**

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

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

“Art.

48 .....

.....

.....

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

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

“Art. 181. Estacionar o veículo:





.....

.....

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

Infração – leve;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – remoção do veículo;

### **JUSTIFICATIVA**

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

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





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

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

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

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

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





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

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

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

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

Sala da Comissão, em                      abril de 2022.

**CHRISTIANE DE SOUZA YARED**  
**PP-PR**



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

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

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

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

**Emenda Aditiva**

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

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

-

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

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

"Art.

69 .....

.....

.....

II

- .....

.....

.....



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

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

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



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



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

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

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

"Art.

87.....

.....

.....

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

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

"Art.

89 .....

.....

.....

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

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

"Art.

262 .....

.....

.....

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





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

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

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

“Art. 280 .....  
.....

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

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

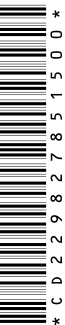
**JUSTIFICAÇÃO**

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

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

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

**CAPÍTULO II**





DAS TÉCNICAS DE ELABORAÇÃO, REDAÇÃO E ALTERAÇÃO DAS  
LEIS

Seção II

Da Articulação e da Redação das Leis

.....

.....

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

I

- .....

.....

.....

II - para a obtenção de precisão:

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

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

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

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



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





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

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

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

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

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

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

(...)

§ 10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas:

I - compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente; e





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

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

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

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

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

Sala da Comissão, em                      abril de 2022.

**CHRISTIANE DE SOUZA YARED**  
**PP-PR**





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

### **Emenda Aditiva**

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

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

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

### **JUSTIFICAÇÃO**

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





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

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

*Art. 144. (...)*

*§ 10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas:*

*I - compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente; e*

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

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

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

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

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

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

Assinado eletronicamente em 14/05/2018 por Christiane de Souza Yared  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD224658090300>





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

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

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

Sala da Comissão, em                      abril de 2022.

**CHRISTIANE DE SOUZA YARED**  
**PP-PR**





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador MECIAS DE JESUS

**EMENDA Nº , DE 2022**

**(MP nº 1.112, de 2022)**

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

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

### **JUSTIFICATIVA**

A MP em destaque visa instituir o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar, voltado para agregar iniciativas e ações voltadas à retirada progressiva dos veículos em fim de vida útil, a renovação de frota ou à economia circular no sistema de mobilidade e logística do País.

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

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



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador MECIAS DE JESUS

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

Sala das Sessões,      de abril de 2022.

---

Senador MECIAS DE JESUS



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador MECIAS DE JESUS

**EMENDA Nº , DE 2022**

**(MP nº 1.112, de 2022)**

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

“Art. 81-B .....  
.....

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

### **JUSTIFICATIVA**

A MP em destaque visa instituir o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar, voltado para agregar iniciativas e ações voltadas à retirada progressiva dos veículos em fim de vida útil, a renovação de frota ou à economia circular no sistema de mobilidade e logística do País.

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





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador MECIAS DE JESUS

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

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

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

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

Sala das Sessões,        de abril de 2022.

---

Senador MECIAS DE JESUS

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

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022.**

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**EMENDA ADITIVA Nº \_\_\_\_\_**

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

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

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

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

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

Art. 326. (...)

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



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

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

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

### **JUSTIFICATIVA**

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

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

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

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



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

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

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

Sala da Comissão, 05 de abril de 2022.

**Deputado GONZAGA PATRIOTA**  
**PSB/PE**



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



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

### MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

### EMENDA Nº

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

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

.....(NR)”

### JUSTIFICAÇÃO

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

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alê Silva

Publicado no Diário da Câmara dos Deputados em 10/01/2022, às 14h43m, no endereço [www.camara.leg.br/CD220477144300](http://www.camara.leg.br/CD220477144300)



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

Sala da Comissão, em        de        de 2022.

Deputada ALÊ SILVA  
Republicanos-MG

2022-1000



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



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

### MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

### EMENDA Nº

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

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

“Art.13

.....

V - autorização, quando se tratar de:

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

.....(NR)”

### JUSTIFICAÇÃO

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

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Afé Silva

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



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

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

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

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

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

Sala da Comissão, em                      de                      de 2022.

Deputada ALÊ SILVA  
Republicanos-MG

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





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

### MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

### EMENDA Nº

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

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

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

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

.....(NR)”

### JUSTIFICAÇÃO

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



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



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

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

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

Sala da Comissão, em        de        de 2022.

Deputada ALÊ SILVA  
Republicanos-MG

2022-1000



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



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

### MEDIDA PROVISÓRIA N.º 1.112, DE 2022

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

### EMENDA Nº

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

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

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

.....” (NR)

### JUSTIFICAÇÃO

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



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



Sala da Comissão, em        de        de 2022.

Deputada ALÊ SILVA  
Republicanos-MG

2022-1000



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



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022**

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**EMENDA ADITIVA**

Inclua-se onde couber:

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

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

**JUSTIFICATIVA**

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

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



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

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

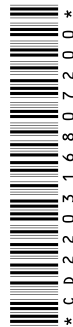
Sala das Sessões, em      de      de 2022.

---

Jerônimo Goergen (PP/RS)  
Deputado Federal



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



**COMISSÃO ESPECIAL DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112.DE 2022,**

Ementa: Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

EMENDA Nº \_\_\_\_\_

Inclua-se onde couber:

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

**JUSTIFICAÇÃO**

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

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

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

Pedimos apoio dos Pares.

Sala das Comissões, em



**EMENDA Nº**  
(à MPV nº 1112, de 2022)

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

**JUSTIFICAÇÃO**

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

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

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

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



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

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

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

A título de exemplo, O DETRAN/DF arrecadou, em 2017, cerca de R\$ 131 milhões com multas, e as despesas com estes recursos superaram R\$ 105 milhões, ou cerca de 80% da arrecadação. A prefeitura de Belo Horizonte arrecadou com multas de trânsito, em 2017, cerca de R\$ 114 milhões, enquanto as despesas com as atividades previstas no art. 320 do CTB foram de R\$ 125 milhões.

A melhoria da condição de trabalho dos profissionais do segmento rodoviário e o incentivo à renovação da frota circulante é muito bem-vinda. No entanto, as fontes de custeio para essas despesas não podem comprometer os investimentos com as atividades elencadas no art. 320 do CTB.

Sala da Comissão,

Senador EDUARDO BRAGA

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022

**Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.**

Apresentação de Emenda

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte do seguinte artigo 24 – A e do art. 320. B:

.....  
.....

**Art. 24-A. Os órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviário dos Municípios, Estados e do Distrito Federal, respectivamente, no âmbito de suas circunscrições, com seus Agentes de Trânsito estruturados em carreira nos termos da Constituição Federal, organizarão seus departamentos de fiscalização, operação e policiamento de trânsito com regimento ou estatuto próprio.**

.....  
.....

**“Art. 320-B. Parte da arrecadação de multas pelos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviário destinada ao policiamento deve priorizar a qualificação e aquisição de equipamentos de segurança dos profissionais que fazem a segurança viária, incluindo, a logística para o patrulhamento viário.**



.....

.....

## JUSTIFICATIVA

A Emenda Constitucional nº 82, de 2014, incluiu a segurança viária no capítulo de segurança pública destacando seus Agentes de Trânsito estruturados em carreira na forma da lei. Já a Lei 13.675, de 2018, destacou a categoria como agente operacional do Sistema Único de Segurança Pública (Susp). O Superior Tribunal de Justiça (STJ) em acórdão do RECURSO ESPECIAL 2019/0163544, tribunais regionais e a Ordem dos Advogados do Brasil reconhecem a natureza policial das atividades dos Agentes de Trânsito. Dessa forma, os órgãos e entidades executivos de trânsito ou rodoviário que instituírem seu quadro próprio de Agentes de Trânsito devem organizar seus departamentos com estrutura diferenciada pela natureza desses servidores que exercem o poder de polícia no patrulhamento viário.

Os valores arrecadados nas receitas de multas destinado a fiscalização e policiamento de trânsito deve priorizar a qualificação e segurança dos profissionais que fazem a segurança viária. Tal dispositivo será essencial para fomentar a qualidade dos serviços prestados a segurança das pessoas no trânsito.

Sala da Comissão, 05 de abril de 2022.

**Flávia Arruda**  
Deputada Federal - PL/DF



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Flávia Arruda  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD228172286700>



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022

**Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.**

Apresentação de Emenda

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte do § 5º do art. 280:

**Art. 280**

**§ 5º Agentes de Segurança Pública e competentes para as atividades de fiscalização, operação e policiamento de trânsito terão direito a portar Arma de Fogo.**



## JUSTIFICATIVA

A Lei 10.826, de 2003, que dispõe sobre registro, posse e comercialização de armas de fogo e munição, sobre o Sistema Nacional de Armas – Sinarm, em seu artigo 6º, prever que legislação própria possa excetuar a proibição do porte de arma e nesse ensejo o Código de Trânsito Brasileiro é a legislação própria para os servidores que são competentes para a atividade de fiscalização, operação e policiamento de trânsito. A presente Emenda pretende dá isonomia as condições de trabalho dos servidores competentes para o exercício do poder de polícia de trânsito.

Sala da Comissão, 05 de abril de 2022.



**Flávia Arruda**  
*Deputada Federal - PL/DF*



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Flávia Arruda  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD222181951900>

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022

**Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.**

Apresentação de Emenda

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte do § 5º do art. 280:

.....  
.....  
**Art. 280**

.....  
.....  
**§ 5º Agentes de Segurança Pública e competentes para as atividades de fiscalização, operação e policiamento de trânsito terão direito a portar Arma de Fogo.**



## JUSTIFICATIVA

A Lei 10.826, de 2003, que dispõe sobre registro, posse e comercialização de armas de fogo e munição, sobre o Sistema Nacional de Armas – Sinarm, em seu artigo 6º, prever que legislação própria possa excetuar a proibição do porte de arma e nesse ensejo o Código de Trânsito Brasileiro é a legislação própria para os servidores que são competentes para a atividade de fiscalização, operação e policiamento de trânsito. A presente Emenda pretende dá isonomia as condições de trabalho dos servidores competentes para o exercício do poder de polícia de trânsito.

Sala da Comissão, 05 de abril de 2022.



**Flávia Arruda**  
*Deputada Federal - PL/DF*



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Flávia Arruda  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD223691718200>



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022

**Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.**

Apresentação de Emenda

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte do seguinte artigo 24 – A e do art. 320. B:

.....  
.....

**Art. 24-A. Os órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviário dos Municípios, Estados e do Distrito Federal, respectivamente, no âmbito de suas circunscrições, com seus Agentes de Trânsito estruturados em carreira nos termos da Constituição Federal, organizarão seus departamentos de fiscalização, operação e policiamento de trânsito com regimento ou estatuto próprio.**

.....  
.....

**“Art. 320-B. Parte da arrecadação de multas pelos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviário destinada ao policiamento deve priorizar a qualificação e aquisição de equipamentos de segurança dos profissionais que fazem a segurança viária, incluindo, a logística para o patrulhamento viário.**





.....

.....

## JUSTIFICATIVA

A Emenda Constitucional nº 82, de 2014, incluiu a segurança viária no capítulo de segurança pública destacando seus Agentes de Trânsito estruturados em carreira na forma da lei. Já a Lei 13.675, de 2018, destacou a categoria como agente operacional do Sistema Único de Segurança Pública (Susp). O Superior Tribunal de Justiça (STJ) em acórdão do RECURSO ESPECIAL 2019/0163544, tribunais regionais e a Ordem dos Advogados do Brasil reconhecem a natureza policial das atividades dos Agentes de Trânsito. Dessa forma, os órgãos e entidades executivos de trânsito ou rodoviário que instituírem seu quadro próprio de Agentes de Trânsito devem organizar seus departamentos com estrutura diferenciada pela natureza desses servidores que exercem o poder de polícia no patrulhamento viário.

Os valores arrecadados nas receitas de multas destinado a fiscalização e policiamento de trânsito deve priorizar a qualificação e segurança dos profissionais que fazem a segurança viária. Tal dispositivo será essencial para fomentar a qualidade dos serviços prestados a segurança das pessoas no trânsito.

Sala da Comissão, 05 de abril de 2022.

**Flávia Arruda**  
Deputada Federal - PL/DF



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Flávia Arruda  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD220484641000>



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022**

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**EMENDA MODIFICATIVA**

O art. 9º da Medida Provisória 1.112/2022 passa a vigorar com a seguinte redação:

*“Art. 9º A Fica instituído o Conselho do Renovar.*

*Parágrafo único. A composição, a organização, as competências e o funcionamento do Conselho do Renovar serão estabelecidos em regulamento que deverá garantir a participação paritária de representantes dos setores do transporte e da indústria”. (NR)*

**JUSTIFICATIVA**

A Medida Provisória estabelece a criação de um importante programa para renovação da frota de caminhões no Brasil. Diante disso, é fundamental que durante a gestão do programa os principais setores envolvidos sejam ouvidos e possuam assento na arena de discussão.

O diálogo da sociedade civil organizada com o Estado pode garantir uma aplicação mais efetiva das políticas públicas desenhadas pelo Governo Federal.

Usuários e fabricantes devem debater os modelos utilizados e as fases de implementação. Estabelecendo assim, linhas de excelência no resultado que se deve alcançar.

A composição do Conselho deverá garantir a participação paritária entre os setores da sociedade civil interessados, de forma a se garantir o justo equilíbrio de opiniões na formulação e execução da política.

Nesse sentido, é importante garantir que representantes da indústria e do setor de transporte possam participar do Conselho do Renovar.



Diante do exposto, solicito ao nobres pares apoio para emenda apresentada.

Sala das Sessões, em \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2022.

---

Diego Andrade (PSD/MG)  
Deputado Federal



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Diego Andrade  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD220521597900>



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022**

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**EMENDA SUPRESSIVA**

*Suprima-se o art. 14 da Medida Provisória nº 1.112/2022.*

**JUSTIFICATIVA**

Criada pela Lei 10.336/2001, a CIDE Combustíveis é destinada ao (i) pagamento de subsídios a preços ou transporte de álcool combustível, de gás natural e seus derivados e de derivados de petróleo; ao (ii) financiamento de projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás; ao (iii) financiamento de programas de infraestrutura de transportes; e ao financiamento do auxílio destinado a mitigar o efeito do preço do gás liquefeito de petróleo sobre o orçamento das famílias de baixa renda.

Portanto, a contribuição possui destinações específicas para o atendimento em áreas prioritárias e de interesse de toda a população. Nesse contexto, é importante destacar que a CIDE é uma das principais fontes de recursos para que o Estado possa prover as obras de infraestrutura de transporte, especialmente aquelas que não apresentam atratividade suficiente para ser concedidas à iniciativa privada, mas que são de elevado interesse social e econômico para o país. O Estado possui participação fundamental e inalienável no provimento, na realização de melhorias e manutenção de trechos sob sua responsabilidade, o que demanda previsibilidade e tempestividade na alocação de recursos.

O orçamento público está cada vez mais restrito, limitado pelo teto de gastos e pelo significativo volume de recursos gasto em obrigações constitucionais do governo federal e despesas obrigatórias, o que tem reduzido os recursos públicos investidos em infraestrutura de transporte ano a ano. Em 2020, os recursos provenientes da CIDE representaram 18,4% do volume total de recursos investidos em obras de infraestrutura, o que demonstra a importância dessa fonte de recursos para a limitada capacidade de investimento do Estado.

Além disso, os recursos da CIDE são destinados ao financiamento do auxílio que visa mitigar o efeito do preço do gás liquefeito de petróleo sobre o orçamento



das famílias de baixa renda. As restrições impostas pela pandemia de Covid-19 prejudicaram especialmente a população mais vulnerável, comprometendo o poder aquisitivo dessas famílias. Portanto, parte dos brasileiros deixaram de ter condições de comprar um botijão de gás.

Diante do cenário alarmante, o Congresso Nacional aprovou a Lei nº 14.237/2021, que cria o subsídio destinado as famílias de baixa renda para a compra de botijões de gás de cozinha.

O financiamento desse importante benefício recai sobre a CIDE Combustíveis. Nesse sentido, não é razoável que, em meio a uma forte crise econômica e da baixa capacidade de investimento do setor público, os recursos da CIDE Combustíveis sejam destinados ao financiamento de caminhões. Nesse cenário, o Governo pode adotar outros incentivos econômicos à indústria e à renovação de frota, como redução de impostos, taxas de juros subvencionadas, ampliação de prazo para reembolso de financiamentos, entre outros, que não comprometem os investimentos em infraestrutura. Investimentos em infraestrutura geram benefícios a toda a sociedade e a todos os setores produtivos, e contribuem sobremaneira para a recuperação econômica.

Pelo exposto solicitamos o apoio dos nobres pares.

Sala das Sessões, em \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2022.

\_\_\_\_\_  
Diego Andrade (PSD/MG)  
Deputado Federal



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022**

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**EMENDA MODIFICATIVA/ADITIVA**

O art. 13 da Medida Provisória 1.112/2022 passa a vigorar com a seguinte redação:

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

*“Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, em engenharia de tráfego, em engenharia de campo, em policiamento, em fiscalização, em infraestrutura de segurança viária, em renovação de frota circulante, em educação de trânsito, em melhoria das condições de trabalho dos profissionais do segmento de transporte rodoviário e da segurança e do desempenho ambiental da frota circulante.*

.....  
.....” (NR)

**JUSTIFICATIVA**

A Medida Provisória (MPV) nº 1.112/2022, institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País (Renovar), com o objetivo de retirar de circulação veículos de cargas em fim de vida útil, que possam prejudicar o meio ambiente, o fluxo e a segurança das vias.

Entre as fontes de financiamento da proposta está o Fundo Nacional de Segurança e Educação do Trânsito (FUNSET). O Fundo foi criado para a segurança e educação de trânsito. Nesse sentido, é pertinente que além da renovação da frota os recursos possam ser utilizados em investimentos de infraestrutura de segurança viária, que possam garantir a segurança nas rodovias federais, além de auxiliar na vida útil de todos os veículos, visto a melhor qualidade das estruturas e sinalizações das estradas.



O estudo *Acidentes Rodoviários e a Infraestrutura* - elaborado pela CNT - demonstra que os maiores índices de óbitos nas rodovias federais ocorrem em trechos com problemas de sinalização. Tal cenário pode ser alterado com a aplicação de recursos já existentes na infraestrutura de segurança viária.

Com melhores condições de tráfego e sinalização, conseguidas a partir da adequação das vias, haveria redução dos acidentes rodoviários ocasionados pelos problemas de infraestrutura, bem como uma amenização da gravidade daqueles que ocorressem. Como consequência, a segurança nas rodovias do país aumentaria significativamente, e muitas vidas seriam preservadas, o que é a finalidade primordial do Funset.

Diante do exposto, solicito ao nobres pares apoio para emenda apresentada.

Sala das Sessões, em \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2022.

---

Diego Andrade (PSD/MG)  
Deputado Federal



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022**

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**EMENDA ADITIVA**

Inclua-se onde couber:

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

“Art.  
4º .....

.....  
*Parágrafo único. É vedado o contingenciamento de recursos do FUNSET.” (NR)*

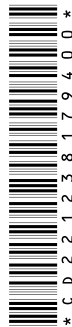
**JUSTIFICATIVA**

A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, art. 320, determinou que a receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito deve se destinar exclusivamente à sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

Posteriormente, a Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998 definiu esses recursos como Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (FUNSET). O Fundo foi criado para à segurança e educação de trânsito, para tanto prevê investimentos em sinalização, em engenharia de tráfego, em engenharia de campo, em policiamento, em fiscalização e em educação de trânsito.

Apensar de uma destinação nobre que pode salvar vidas a maior parte do recurso se mantém contingenciado. Os recursos arrecadados, mas não utilizados, do fundo têm o potencial de prover mais segurança nas rodovias brasileiras, se efetivamente usados, contribuindo para um melhor desempenho do setor transportador e para o ganho de produtividade nacional.

O estudo *Acidentes Rodoviários e a Infraestrutura* - elaborado pela CNT - demonstra que os maiores índices de óbitos nas rodovias federais ocorrem em





trechos com problemas de sinalização. Tal cenário pode ser alterado com a aplicação de recursos já existentes.

O não contingenciamento ajudaria a complementar o orçamento público destinado aos empreendimentos de manutenção das rodovias brasileiras. Com melhores condições de tráfego e sinalização conseguidas a partir da adequação das vias, haveria redução dos acidentes rodoviários ocasionados pelos problemas de infraestrutura, bem como uma amenização da gravidade daqueles que ocorressem. Como consequência, a segurança nas rodovias do país aumentaria significativamente, e muitas vidas seriam preservadas, o que é a finalidade primordial do Funset.

Pelo espaço, solicito o apoio dos nobres pares para a emenda apresentada.

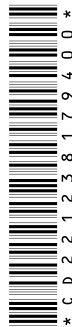
Sala das Sessões, em \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2022.

---

Diego Andrade (PSD/MG)  
Deputado Federal



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Diego Andrade  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD221238179400>



Emenda nº \_\_\_\_\_ ,  
(A MP Nº 1112/2022)

Acrescenta-se o art. 3A à MP 1112/2022:

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

.....(NR)”

#### JUSTIFICATIVA

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

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

Emenda nº \_\_\_\_\_ ,  
(A MP Nº 1112/2022)

Acrescenta-se o art. 16 à MP 1112/2022, para alterar a redação da alínea “a”, inciso V do art. 13, da Lei 10.233, de 05 de junho de 2001.

Art. 16. A Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.13 .....  
...

V - autorização, quando se tratar de:

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

.....(NR)”

Art. 17. Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

#### JUSTIFICATIVA

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

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

O circuito fechado é considerado uma barreira de mercado posta com o objetivo de preservar o serviço regular da concorrência eventualmente estabelecida por meio de um serviço substituto, sob alegação de que existe risco de continuidade e universalidade do serviço público.

Essa barreira de mercado não se sustenta, considerando que vigora no mercado o regime de autorizações desde 2014, dispensando a licitação prévia, e estabelecendo como diretrizes, a liberdade de preços e de mercado. A tutela estatal, por sua vez, está estabelecida na forma

da frequência mínima por mercado definida pela ANTT, cujo risco de descontinuidade nunca foi demonstrado. Logo, não pode o mercado se manter fechado por uma presunção apoiada em argumentos de agentes que representam o setor e que defendem seus interesses de mercado. Considerando o princípio da livre iniciativa e a ordem econômica

O fretamento é o transporte prestado em condições pactuadas entre as partes, portanto, não se encontram previamente definidas, como é o caso do serviço regular, tais como valor e itinerário, que devem estar sujeitas à livre negociação entre o representante do usuário ou grupo fechado de usuários, sem o estabelecimento de relação individualizada entre o operador e o usuário dos serviços.

A garantia da liberdade contratual tem como objetivo reduzir o valor do frete, otimizar a frota do operador do fretamento, absorver novos modelos de negócios e o uso de tecnologias, reduzir custos de logística e impacto do meio ambiente, e fomentar o turismo.

Emenda nº \_\_\_\_\_ ,  
(A MP Nº 1112/2022)

Acrescenta-se o art. 16 à MP 1112/2022, para incluir o inciso IV ao art. 43 da Lei 10.233/2001:

Art. 16. A Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 43. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será outorgada segundo as diretrizes estabelecidas nos arts. 13 e 14 e apresenta as seguintes características:

.....  
IV - para atendimento aos princípios da universalidade do serviço regular, que não deverá sofrer limitação de agentes salvo mediante prova da excepcionalidade do mercado, nos termos do art. 47-B, de ônus do outorgado, e da livre iniciativa do serviço não regular, a ser prestado nos termos do contrato, sem a obrigação de retorno, quando não contratado.

.....” (NR)

Art. 17. Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

#### JUSTIFICATIVA

A presente Emenda propõe a alteração da Lei 10.233, de 05 de julho de 2001, para a inclusão do inciso IV do art. 43, que trata das diretrizes aos outorgados sob regime de autorização. A proposta visa dar efetividade ao referido regime de autorizações, inclusive com o objetivo de aclarar os termos do art. 47-B, que trata das excepcionalidades capazes de limitar a quantidade de agentes por mercado, cujo ônus da prova deve caber ao outorgado.

O regime de autorizações para o sistema rodoviário de passageiros foi estabelecido com o objetivo de melhor atender ao princípio da universalidade, ou seja, de ofertar o serviço ao maior número de pessoas, o que se tornava inviável adotando-se os regimes contratuais da concessão e permissão, pela dificuldade de licitar as linhas do serviço regular.

Ainda, a proposta visa salvaguardar o direito das empresas que operam o serviço de transporte não regular, de prestarem suas atividades em consonância com o contrato estabelecido entre as partes, ficando a obrigação de retorno, hoje prevista como mandatária por força da regulação infralegal do setor, sujeita às disposições contratuais. A medida visa eliminar a barreira de mercado apontada como anticoncorrencial pelo Ministério da Economia, no âmbito do SEAE/FIARC, e ilegal, nos termos da Lei da Liberdade Econômica.

da garantia da liberdade de prestação dos serviços de transporte não regular de passageiros, na forma do contrato estabelecido entre as partes, com o objetivo de reduzir os custo do frete do serviço sob demanda, e de otimizar a frota instalada do mercado rodoviário de passageiros.

Emenda nº \_\_\_\_\_ ,  
(A MP Nº 1112/2022)

Acrescenta-se o art. 16 à MP 1112/2022, para acrescentar o art. 47-D, à Lei 10.233/2001:

Art.16. A Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....

“Art. 47-D. Haverá liberdade na prestação do transporte não regular de passageiros para a redução do custo do frete e aumento da produtividade da frota instalada, devendo a ANTT se abster de exigir a obrigação de retorno, quando não contratado.

.....” (NR)

Art. 17. Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

#### JUSTIFICATIVA

A presente Emenda propõe a alteração da Lei 10.233, de 05 de julho de 2001, para a inclusão da garantia da liberdade de prestação dos serviços de transporte não regular de passageiros, na forma do contrato estabelecido entre as partes, com o objetivo de reduzir os custos do frete do serviço sob demanda, e de otimizar a frota instalada do mercado rodoviário de passageiros.

**COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA N.º 1.112, DE 2022**

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País-Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**EMENDA Nº**

Acrescenta-se o art. 3A à MP 1.112 de 2022

“Art.3-A. Caberá ao Ministério da Infraestrutura e à Agência Nacional de Transportes Terrestres, na forma do regulamento, garantir a plenitude do uso da frota rodoviária instalada para os serviços rodoviários de cargas e passageiros, permitindo que os autorizados do transporte não regular de passageiros realizem o transporte de encomendas e as viagens por trecho, partindo do último destino, facultadas o retorno do grupo e veículo à origem.....  
.....(NR)”

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente Emenda propõe a otimização da logística do setor rodoviário não regular de passageiros, com a possibilidade de uso da frota instalada com liberdade para o transporte de encomendas, bem como para o transporte dos grupos de passageiros contratantes, sem a obrigação do retorno.

A proposta objetiva agregar a frota de mais de 8.000 veículos utilizados para o transporte de passageiros por fretamento à logística do transporte de encomendas para o desenvolvimento econômico nacional, e a maior racionalização do uso dessa frota ociosa, permitindo que o transporte rodoviário de passageiros e encomendas ocorram ponto a ponto, sem a obrigatoriedade do retorno, salvo quando contratado.





Não somente se propõe com a medida o aumento da eficiência do uso da frota para o transporte de coisas e pessoas, como se pretende reduzir o impacto à infraestrutura rodoviária e a redução de poluentes por veículos e objetos transportados, ao permitir que tais veículos possam ser mais bem utilizados.

Sala das Sessões, em        de        de 2022.

Deputado MÁRCIO LABRE  
PL/RJ



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Márcio Labre  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD228067249400>



**COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA N.º 1.112, DE 2022**

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País-Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**EMENDA Nº**

Inclua-se à MP 1.112/2022 o art. 16, para acrescentar o art. 47-D, à Lei 10.233/2001:

Art.16. A Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 47-D. Haverá liberdade na prestação do transporte não regular de passageiros para a redução do custo do frete e aumento da produtividade da frota instalada, devendo a ANTT se abster de exigir a obrigação de retorno, quando não contratado.

..... (NR)”

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente Emenda propõe a alteração da Lei 10.233, de 05 de julho de 2001, para a inclusão da garantia da liberdade de prestação dos serviços de transporte não regular de passageiros, na forma do contrato estabelecido entre as partes, com o objetivo de reduzir os custos do frete do serviço sob demanda, e de otimizar a frota instalada do mercado rodoviário de passageiros.

Sala das Sessões, em                      de                      de 2022.

Deputado MÁRCIO LABRE  
PL/RJ



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Márcio Labre  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD224657002900>



**COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA N.º 1.112, DE 2022**

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País-Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**EMENDA Nº**

Inclua-se onde couber, o seguinte dispositivo na Medida Provisória n.º 1.112 de 2022:

A Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.13 .....

V - autorização, quando se tratar de:

a) prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros, para a realização de viagem de ida ou de ida e volta, conforme contratação do frete por intermediário ou representante de pessoa ou do grupo de pessoas, vedada a venda de passagens

.....(NR)”

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente Emenda propõe a alteração da Lei 10.233, de 05 de julho de 2001, para tratar do serviço de transporte coletivo de passageiros não regular, que atualmente tem como ônus o entrave da barreira de mercado conhecida como “circuito fechado”, por meio do qual se obriga o retorno do mesmo grupo transportado para o local de origem, com baixíssima flexibilidade, tornando o frete mais caro em virtude da ociosidade da frota.



A regra do circuito fechado foi sinalizada como desleal pelo Ministério da Economia, por meio do FIARC, conforme parecer disponibilizado em 31/01/2022.

O circuito fechado é considerado uma barreira de mercado posta com o objetivo de preservar o serviço regular da concorrência eventualmente estabelecida por meio de um serviço substituto, com a alegação de que existe risco de continuidade e universalidade do serviço público.

Essa barreira de mercado não se sustenta, considerando que vigora no mercado o regime de autorizações desde 2014, dispensando a licitação prévia, e estabelecendo como diretrizes, a liberdade de preços e de mercado. A tutela estatal, por sua vez, está estabelecida na forma da frequência mínima por mercado definida pela ANTT, cujo risco de descontinuidade nunca foi demonstrado. Logo, não pode o mercado se manter fechado por uma presunção apoiada em argumentos de agentes que representam o setor e que defendem seus interesses de mercado. Considerando o princípio da livre iniciativa e a ordem econômica

O fretamento é o transporte prestado em condições pactuadas entre as partes, portanto, não se encontram previamente definidas, como é o caso do serviço regular, tais como valor e itinerário, que devem estar sujeitas à livre negociação entre o representante do usuário ou grupo fechado de usuários, sem o estabelecimento de relação individualizada entre o operador e o usuário dos serviços.

A garantia da liberdade contratual tem como objetivo reduzir o valor do frete, aperfeiçoar a frota do operador do fretamento, absorver novos modelos de negócios e o uso de tecnologias, reduzir custos de logística e impacto do meio ambiente, e fomentar o turismo.

Sala das Sessões, em        de        de 2022.

Deputado MÁRCIO LABRE  
PL/RJ





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
DEPUTADO FEDERAL JOÃO CAMPOS

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 31 DE MARÇO DE 2022.**

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**EMENDA MODIFICATIVA Nº /2022**

Acrescente-se ao art. 14º da Medida Provisória 1.112 de 31 de março de 2022, a seguinte redação:

“Art. 14. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Anexo I

.....

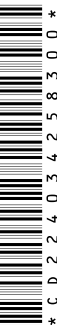
AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - agente de trânsito e policial rodoviário federal que atuam na fiscalização, no controle, na operação de trânsito, no policiamento e patrulhamento, competentes para a lavratura do auto de infração e para os procedimentos dele decorrentes, incluídos o policial militar ou os agentes referidos no art. 25-A deste Código, e ainda, excepcionalmente o guarda municipal enquanto não for instituído o cargo de agente de trânsito em carreira nos termos § 10 do art. 144 da Constituição Federal, e quando designados pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via, mediante convênio, na forma prevista neste Código.” (NR)



**JUSTIFICATIVA**

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. João Campos

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD324034258300>  
Praça dos Três Poderes – Câmara dos Deputados – Anexo IV Gabinete 315 – CEP 70160-900 Brasília-DF  
TEL. (0XX61)3215-5315 FAX (0XX61) 3215-2315 – e-mail [dep.joaocampos@camara.gov.br](mailto:dep.joaocampos@camara.gov.br)





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**DEPUTADO FEDERAL JOÃO CAMPOS**

A Emenda Constitucional 82, de 2014, estabelece a Segurança Viária atividade fim dos Agentes de Trânsito em carreira, no entanto, nos municípios que ainda não instituiu o cargo específico do Agente de Trânsito e há guardas municipais que acumula funções de proteção patrimonial e trânsito seja permitido até que se adeque a Constituição federal.

O §8º do art.144 da Constituição Federal define a carreira dos guardas municipais que se diferenciam dos Agentes de Trânsito em carreira que são previstos pelo §10 do artigo 144 da Constituição Federal. Dessa forma, as carreiras de guarda municipal e de Agentes de Trânsito devem coexistir para atuarem respectivamente em suas atribuições constitucionais.

Sala das Comissões, de abril de 2022.

**JOÃO CAMPOS**  
**Republicanos/GO**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. João Campos

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD324034258300>  
**Praça dos Três Poderes – Câmara dos Deputados – Anexo IV Gabinete 315 – CEP 70160-900 Brasília-DF**  
**TEL. (0XX61)3215-5315 FAX (0XX61) 3215-2315 – e-mail [dep.joaocampos@camara.gov.br](mailto:dep.joaocampos@camara.gov.br)**





## COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA N.º 1.112, DE 2022

### MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022.

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

### EMENDA Nº

Suprima-se o art. 14 da MEDIDA PROVISÓRIA nº 1.112, de 31 de março de 2022.

### JUSTIFICAÇÃO

Já há um conjunto muito grande de atividades financiadas pelos recursos da CIDE e distribuídas a Estados e Municípios.

A introdução de novas atividades relacionadas à reciclagem esbarra no “cobertor ‘curto” do montante disponível que já está todo comprometido.

É um caso de “soma zero” orçamentário que retirará recursos de ações fundamentais dos entes federativos em suas infraestruturas de transportes.

Sala da Comissão, em 05 de abril de 2022.





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Gabinete do Deputado Hildo Rocha - MDB/MA**

**Deputado HILDO ROCHA**  
**MDB/MA**

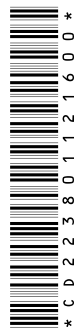


Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hildo Rocha

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD223801121600>

**Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 734 | CEP 70160-900 - Brasília/DF**

**Tels (61) 3215-5734/3734 | [dep.hildorocha@camara.leg.br](mailto:dep.hildorocha@camara.leg.br)**



\* C D 2 2 3 8 0 1 1 2 1 6 0 0 \*





## COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA N.º 1.112, DE 2022

### MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022.

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

### EMENDA Nº

O art. 13 da Medida Provisória nº 1.112, de 2022 passa a ter a seguinte redação:

Art. 13. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

*"Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, em engenharia de tráfego, em engenharia de campo, em policiamento, em fiscalização, em renovação de frota circulante, em educação de trânsito, em melhoria das condições de trabalho dos profissionais do segmento de transporte rodoviário e da segurança e do desempenho ambiental da frota circulante.*

§ 1º .....





§ 2º *O órgão responsável deverá publicar, mensalmente, na rede mundial de computadores (internet), dados sobre a receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito e sua destinação.*

§ 3º .....

## **JUSTIFICAÇÃO**

É fundamental que se incremente a frequência de publicação de dados sobre a receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito e sua destinação.

Dada a natureza de orçamento autorizativo e da natural aleatoriedade da arrecadação de multas de trânsito há sempre uma grande incerteza sobre que mês do ano serão alocados estes recursos.

É fundamental, portanto, que seja permitido aos interessados acompanhar de forma mais tempestiva o quanto está sendo arrecadado e a forma como estes recursos estão sendo distribuídos.

Assim, propomos alterar o § 2º do art. 320 do Código de Trânsito, mudando a periodicidade dos dados de anual para mensal de forma a incrementar a transparência da arrecadação e dispêndio desses recursos.

Sala da Comissão, em 05 de abril de 2022.

**Deputado HILDO ROCHA**  
**MDB/MA**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hildo Rocha

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD223672111100>

Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 734 | CEP 70160-900 - Brasília/DF

Tels (61) 3215-5734/3734 | [dep.hildorocha@camara.leg.br](mailto:dep.hildorocha@camara.leg.br)



**COMISSÃO ESPECIAL DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022**

*Ementa: Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.*

EMENDA Nº \_\_\_\_\_

Inclua-se onde couber:

Art. O recebimento de recursos advindos do programa Renovar por parte do financiador ou parceiro público ou privado, agente financeiro operador e agente financeiro operador, definidos e com atribuições previstas no art. 2º desta Medida Provisória, fica condicionado à proibição de demissão sem justa causa, à manutenção do número de empregados registrados na data de entrada em vigor do programa, a não redução salarial dos empregados e à inexistência de remunerações em atraso, inclusive dos benefícios contratuais previstos, durante todo o período de vigência de participação no programa acrescido de doze meses.

**JUSTIFICAÇÃO**

O objetivo da Emenda é garantir contraprestações sociais, econômicas e ambientais para acesso ao programa Renovar, e com isso proteger os direitos trabalhistas de manutenção do emprego, salário e conquistas sociais.

A concessão de qualquer fomento estatal deve trazer condicionantes, afinal a MP possibilita que a União possa instituir mecanismos para a realização de aporte de recursos, visando à renovação de caminhões, micro-ônibus etc. no âmbito do Renovar, daí a importância de que esses veículos observem a legislação social.

A Proposição concede subvenção econômica que, em última análise, será destinada ao setor privado das fábricas e/ou montagem dos veículos de transporte de cargas, pessoas e infraestrutura, por meio da intervenção estatal na colocação de aportes de recursos públicos. Por isso, é necessário que haja a contraprestação social e econômica sob a forma de concessão de estabilidade de emprego, não redução salarial e efetiva adequada prestação do serviço para ter o direito de usufruir de tal benefício.

Pedimos apoio dos Pares.

Sala das Comissões, em

DEPUTADA LUIZA ERUNDINA

PSOL/SP



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiza Erundina  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD221207339900>



---

**COMISSÃO ESPECIAL DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112.DE 2022,**

*Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.*

**EMENDA Nº \_\_\_\_\_**

Inclua-se onde couber:

Art. xxx - O recebimento de recursos advindos do programa Renovar por parte do financiador ou parceiro público ou privado, agente financeiro operador e agente financeiro operador, definidos e com atribuições previstas no art. 2º desta Medida Provisória, fica condicionado à proibição de demissão sem justa causa, à manutenção do número de empregados registrados na data de entrada em vigor do programa, a não redução salarial dos empregados e à inexistência de remunerações em atraso, inclusive dos benefícios contratuais previstos, durante todo o período de vigência de participação no programa acrescido de doze meses.

**JUSTIFICAÇÃO**

O objetivo da Emenda é garantir criar contraprestações sociais, econômicas e ambientais para acesso ao programa Renovar, para isso protegendo os direitos trabalhistas de manutenção do emprego, salário e conquistas sociais.

A concessão de qualquer fomento estatal deve trazer condicionantes, afinal a MP possibilita que a União possa instituir mecanismos para a realização de aporte de recursos, visando a renovação de caminhões, micro ônibus etc. veículos no âmbito do Renovar, daí a importância de que esses veículos observem a legislação social.

Ou seja, a Proposição concede subvenção econômica que, em última análise, será



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**DEPUTADA FERNANDA MELCHIONNA**  
**PSOL/RS**

---

destinada ao setor privado das fábricas e/ou montagem dos veículos de transporte de cargas, pessoas e infraestrutura, por meio da intervenção estatal na colocação de aportes de recursos públicos, daí a contraprestação social e econômica sob a forma de concessão de estabilidade de emprego, não redução salarial e efetiva adequada prestação do serviço para ter o direito de usufruir de tal benefício.

*Sala das Comissões, em 05 de abril de 2022*

**FERNANDA MELCHIONNA**  
**PSOL-RS**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fernanda Melchionna  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD221259497800>



**COMISSÃO MISTA PARA ANÁLISE DA MEDIDA  
PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022.**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 31 DE MARÇO DE  
2022.**

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**EMENDA ADITIVA Nº \_\_\_\_\_**

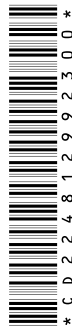
Acrescente-se ao art. 13, na Medida Provisória nº 1.112, de 31 de março de 2022, a seguinte redação:

**Art. 13.** A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte artigo 325-A, e o art.326 acrescido dos seguintes parágrafos:

Art. 325-A. Fica instituído o “Maio Amarelo”, a ser celebrado anualmente durante o mês de maio, em todo território Nacional.

Parágrafo único. Durante o mês de maio o poder público promoverá a divulgação e realização de ações preventivas à conscientização para redução de sinistros de trânsito.

Art. 326. (...)



§1º Fica instituído o Dia Nacional dos Agentes da Autoridade de Trânsito, a ser celebrado anualmente no dia 23 de setembro, em todo o território nacional.

§2º A SENATRAN, responsável pelas políticas e pela administração nacional de trânsito promoverá a divulgação da Semana Nacional de Trânsito e do Dia Nacional dos Agentes da Autoridade de Trânsito nos meios de comunicação e instituirá, por meio do CONTRAN, programas e atividades com vistas na comemoração da data.

**Art. XX** Fica revogada a Lei 12.821, de 05 de junho de 2013.

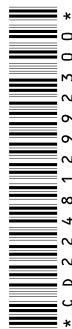
### **JUSTIFICATIVA**

A presente emenda busca incluir no CTB – Código de Trânsito Brasileiro, Lei 9.503, o Movimento Maio Amarelo e o Dia Nacional do Agente da Autoridade de Trânsito bem como a promoção destas datas e da Semana Nacional de Trânsito.

O Maio Amarelo é um movimento internacional de conscientização para redução de acidentes de trânsito, já abraçado pelo Brasil em vários níveis mas ainda não instituído oficialmente por Lei. Tem por objetivo colocar em pauta, para a sociedade, o tema trânsito. Estimular a participação da população, empresas, governos e entidades.

A escolha do mês de maio foi pelo fato de que em 11 de maio de 2011, a ONU decretou a Década de Ação para Segurança no Trânsito. Com isso, o mês de maio se tornou referência mundial para balanço das ações que o mundo inteiro realiza. Definiu-se “amarelo” porque o amarelo simboliza atenção e também a sinalização e advertência no trânsito.

Em pesquisa verifica-se que apenas o Estado do Paraná instituiu legalmente o Maio Amarelo, por meio da Lei 18.624 de 20 de novembro de 2015.



Em 2005 fui proponente do PL 6.046 que foi convertido na Lei 12.821, de 05 de junho de 2013, qual "Institui o Dia Nacional dos Agentes da Autoridade de Trânsito", data comemorativa a quem exerce a fiscalização de trânsito.

Nesta Emenda proponho que a lei vigente seja trazida para dentro do CTB junto com a designação de promover a Semana Nacional de Trânsito e o Dia Nacional do Agente da Autoridade de Trânsito.

Assim, pedimos aos nobres colegas parlamentares que votem pela aprovação desta emenda, para unificar a legislação de datas comemorativas além de buscar maior promoção destes eventos por meio da SENATRAN.

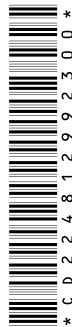
Sala das Comissões, 05 de abril de 2022.

**GONZAGA PATRIOTA**

Deputado Federal – PSB/PE



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gonzaga Patriota  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD224812992300>





**COMISSÃO MISTA PARA ANÁLISE DA MEDIDA  
PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022.**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 31 DE MARÇO DE  
2022.**

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**EMENDA ADITIVA Nº \_\_\_\_\_**

Acrescente-se ao art. 13 da Medida Provisória nº 1112, de 31 de março de 2022, a seguinte redação:

Art. 13. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

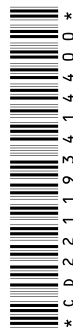
"Art. 280. ....

.....

*§ 5º O agente da autoridade de trânsito deverá ter curso de formação e participar de capacitação periódica, nos termos de regulamentação estabelecida pelo Contran; curso e atualização que poderão ser licitados/contratados ou executados pela instituição pública de trânsito a que o agente estiver vinculado."*  
(NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

A necessidade de formação e capacitação dos agentes da autoridade de trânsito existe desde 2017 e está regulamentada pela portaria 94/2017-DENATRAN. É



imperioso que essa formação e a atualização sejam obrigatórias a fim de melhorar a qualidade dos serviços prestado pelos agentes públicos que exercem a fiscalização de trânsito, ou seja, os agentes das autoridades de trânsito.

Esta inclusão na Lei Federal – CTB, trará maior organicidade às instituições públicas de trânsito pela obrigatoriedade de seguir os procedimentos legislativos corretos, ao tempo em que é fundamental para que a fiscalização e a operação do trânsito sejam eficientes. O agente de fiscalização precisa conhecer a legislação e estar atualizado quanto a esta, pois mal informado poderá criar embaraços à administração e à imagem da instituição qual é vinculado. Novas normas de trânsito são editadas quase que semanalmente e, por isso, a atualização se faz imprescindível e obrigatória.

O correto treinamento e atualização também evitará contendas judiciais trazendo melhor aproveitamento do judiciário em todos os estados.

Ante o exposto solicito aos nobres pares pela aprovação da presente Emenda a fim de trazer mais segurança para o trânsito e melhorar os serviços prestados pelas instituições públicas de trânsito Estaduais e Municipais.

Sala das Comissões, em 05 de abril de 2022.

**GONZAGA PATRIOTA**

Deputado Federal- PSB/PE



## MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

### EMENDA Nº

Acrescente-se à Medida Provisória nº 1.089, de 2021, onde couber, a seguinte alteração sobre a definição prevista no anexo I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

“AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - agente de trânsito e policial rodoviário federal que atuam na fiscalização, no controle, na operação de trânsito, no policiamento e patrulhamento, competentes para a lavratura do auto de infração e para os procedimentos dele decorrentes, incluídos o policial militar ou os agentes referidos no art. 25-A deste Código, e ainda, excepcionalmente o guarda municipal enquanto não for instituído o cargo de agente de trânsito em carreira nos termos § 10 do art. 144 da Constituição Federal, e quando designados pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via, mediante convênio, na forma prevista neste Código”.

### JUSTIFICAÇÃO

Em respeito à vontade do Congresso Nacional quando promulgou a Emenda Constitucional 82, de 2014, que estabeleceu a Segurança Viária como atividade fim dos Agentes de Trânsito em carreira, no entanto, nos municípios que ainda não instituiu o cargo específico do Agente de



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luis Miranda  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD227817171200>



Trânsito e há guardas municipais que acumula funções de proteção patrimonial e trânsito seja permitido até que se adeque a Constituição federal.

O §8º do art.144 da Constituição Federal define a carreira dos guardas municipais que se diferenciam dos Agentes de Trânsito em carreira que são previstos pelo §10 do artigo 144 da Constituição Federal. Dessa forma, as carreiras de guarda municipal e de Agentes de Trânsito devem coexistir para atuarem respectivamente em suas atribuições constitucionais.

Pelos motivos expostos, rogamos o apoio dos nobres Pares para a aprovação desta Emenda.

Sala da Comissão, em        de        de 2022.

Deputado LUIS MIRANDA  
REPUBLICANOS-SP



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luis Miranda  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD227817171200>





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Deputado Federal Jones Moura – PSD/RJ**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 31 DE MARÇO DE 2022**

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**EMENDA ADITIVA Nº**

Acrescente-se ao art. 13 da MPV nº 1.112/2022, a seguinte redação:

Art. 13. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 7º (...)

VIII - as Guardas Municipais;

.....

Art. 24-A. Compete às Guardas Municipais:

I - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados;

.....

Art. 280. (...)

§ 4º O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, guarda municipal ou policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência.” (NR)



## JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda tem por finalidade aperfeiçoar o texto da Medida Provisória, a fim de ajustar o texto do Código de Trânsito Brasileiro à decisão do **SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL**, que no âmbito do julgamento do Recurso Extraordinário nº 658.570-MG, fixou, em sede de **REPERCUSSÃO GERAL**, a seguinte tese: **“é constitucional a atribuição às guardas municipais do exercício de poder de polícia de trânsito, inclusive para imposição de sanções administrativas legalmente previstas”**.

Ademais, importante lembrar que, além de restar pacificado juridicamente o emprego do guarda municipal junto à fiscalização de trânsito, a atuação desses servidores no Sistema Viário é uma realidade sem volta em nosso país, visto que estão presentes em milhares de municípios.

Estima-se que, atualmente, no Brasil existem **130.000 guardas municipais**, deste modo, a **atuação ostensiva** desses agentes, junto à fiscalização de trânsito contribui, sobremaneira, para **materializar o objetivo instituído pelo §10 do artigo 144** da Constituição Federal, qual seja, **a segurança viária**, bem como definiu o STF, visto que a Lei Federal nº 13.022/2014 (Estatuto Geral das Guardas Municipais), prevê em seu inciso VI, art. 5º, como competência específica das guardas municipais **“exercer as competências de trânsito que lhes forem conferidas, nas vias e logradouros municipais, nos termos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), ou de forma concorrente, mediante convênio celebrado com órgão de trânsito estadual ou municipal”**.

Portanto, nossa propositura, apenas aprimora a legislação de trânsito, em consonância com a Lei Federal nº 13.022/2014 e a declaração da nossa Corte Suprema, uma vez que como demonstramos, resultam em benefícios à coletividade ampliando a preservação da ordem pública e a incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas, conforme preconiza a Carta Magna.

Ante o exposto, em se tratando de mero aperfeiçoamento legislativo, quanto a uma situação pacificada legal, social, institucional e judicialmente, sobretudo



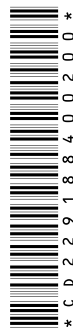
pelo STF, é que se faz necessária a presente Emenda.

Sala das Comissões, em 04 de abril de 2022.

Deputado Federal **JONES MOURA**  
PSD - RJ



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jones Moura  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229188400200>





## MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112 DE 31 DE MARÇO DE 2022.

*Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.*

### EMENDA MODIFICATIVA Nº

O *Parágrafo único* do art. 9º da Medida Provisória em epígrafe, passa a vigorar com a seguinte redação:

**Art. 9º** .....

*“Parágrafo único.* A composição, a organização, as competências e o funcionamento do Conselho do Renovar serão estabelecidas por representantes, do setor público e sociedade civil organizada, eleitos de forma paritária para um mandato de 2 (dois) anos não renováveis, por entidades relacionadas ao setor das frotas rodoviária, metroferroviária e hidroviária no País, voltado para agregar iniciativas e ações voltadas à retirada progressiva dos entes de transportes de passageiros e/ou carga em fim de vida útil, a renovação de frota ou à economia circular no sistema de mobilidade, infraestrutura e logística do País. de âmbito nacional e regional criadas, há, no mínimo, um ano a partir da publicação do presente Estatuto Legal”.







**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Gabinete da Deputada Lídice da Mata - PSB/BA**

### **JUSTIFICAÇÃO**

A razão da apresentação da Emenda em tela se justifica em função da necessidade de se dar maior transparência e caráter democrático na composição do Conselho do RENOVAR, órgão máximo na definição de políticas públicas para o programa em exame.

Pelo exposto, conto com o apoio dos nobres pares para aprovação da iniciativa em comento.

Sala das Comissões, em 05 de abril de 2022.

**Lídice da Mata**

**Deputada Federal (PSB-BA)**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lídice da Mata  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD221749205300>





**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1112, DE 2022**

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**EMENDA ADITIVA**

Acrescenta-se o art. 16 à MP 1112/2022, para incluir o inciso IV ao art. 43 da Lei 10.233/2001:

Art. 16. A Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 43. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será outorgada segundo as diretrizes estabelecidas nos arts. 13 e 14 e apresenta as seguintes características:

.....  
IV - para atendimento aos princípios da universalidade do serviço regular, que não deverá sofrer limitação de agentes salvo mediante prova da excepcionalidade do mercado, nos termos do art. 47-B, de ônus do outorgado, e da livre iniciativa do serviço não regular, a ser prestado nos termos do contrato, sem a obrigação de retorno, quando não contratado.

.....” (NR)

Art. 17. Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente Emenda propõe a alteração da Lei 10.233, de 05 de julho de 2001, para a inclusão do inciso IV do art. 43, que trata das diretrizes aos outorgados sob regime de autorização. A proposta visa dar efetividade ao referido regime de autorizações, inclusive com o objetivo de aclarar os termos do art. 47-B, que trata das excepcionalidades capazes de limitar a quantidade de agentes por mercado, cujo ônus da prova deve caber ao outorgado.





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Gabinete do Deputado Cezinha de Madureira – PSD/SP**

O regime de autorizações para o sistema rodoviário de passageiros foi estabelecido com o objetivo de melhor atender ao princípio da universalidade, ou seja, de ofertar o serviço ao maior número de pessoas, o que se tornava inviável adotando-se os regimes contratuais da concessão e permissão, pela dificuldade de licitar as linhas do serviço regular.

Ainda, a proposta visa salvaguardar o direito das empresas que operam o serviço de transporte não regular, de prestarem suas atividades em consonância com o contrato estabelecido entre as partes, ficando a obrigação de retorno, hoje prevista como mandatária por força da regulação infralegal do setor, sujeita às disposições contratuais. A medida visa eliminar a barreira de mercado apontada como anticoncorrencial pelo Ministério da Economia, no âmbito do SEAE/FIARC, e ilegal, nos termos da Lei da Liberdade Econômica.

Sala das Sessões, de                      de 2022.

**CEZINHA DE MADUREIRA**  
**DEPUTADO FEDERAL**





**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1112, DE 2022**

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**EMENDA ADITIVA**

Acrescenta-se o art. 16 à MP 1112/2022, para acrescentar o art. 47-D, à Lei 10.233/2001:

Art.16. A Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....  
“Art. 47-D. Haverá liberdade na prestação do transporte não regular de passageiros para a redução do custo do frete e aumento da produtividade da frota instalada, devendo a ANTT se abster de exigir a obrigação de retorno, quando não contratado.

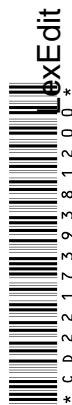
.....”(NR)  
Art. 17. Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente Emenda propõe a alteração da Lei 10.233, de 05 de julho de 2001, para a inclusão da garantia da liberdade de prestação dos serviços de transporte não regular de passageiros, na forma do contrato estabelecido entre as partes, com o objetivo de reduzir os custos do frete do serviço sob demanda, e de otimizar a frota instalada do mercado rodoviário de passageiros.

Sala das Sessões, de                      de 2022.

**CEZINHA DE MADUREIRA**  
**DEPUTADO FEDERAL**





MPV 1112  
00078

CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112, DE 2022

Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.

**EMENDA ADITIVA**

Acrescente-se ao art. 13 da Medida Provisória nº 1112, de 2022, a seguinte redação:

Art. 13. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 280. ....

.....

*§ 5º O agente da autoridade de trânsito deverá participar de capacitação periódica, nos termos de regulamentação estabelecida pelo Contran ou pelo órgão ou entidade de trânsito a que estiver vinculado." (NR)*

**JUSTIFICAÇÃO**

A capacitação dos agentes da autoridade de trânsito é fundamental para que a fiscalização e a operação do trânsito ocorram em consonância com as novas normas legais que são emanadas pelo Legislativo e pelo Executivo, respeitando assim o direito do cidadão que utiliza a via ao



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD226491802600>





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

devido processo legal, ampla defesa e contraditório. Um agente que desconheça a legislação atual pode criar embaraços difíceis de serem reparados pelos motoristas e proprietários de veículos, em especial quando abrange o transporte de cargas e de passageiros.

Ante o exposto, considerando que o objetivo da presente Medida Provisória também tem o condão de trazer mais segurança ao transporte de cargas e passageiros, rogamos o apoio dos eminentes Pares para que a presente proposta seja aprovada e que possamos conferir maior segurança para o trânsito nas vias brasileiras.

Sala das Comissões, em 04 de abril de 2022.

**HUGO LEAL**

Deputado Federal/PSD-RJ



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD226491802600>



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.112/2022**

*Institui o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País - Renovar e altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e a Lei nº 11.080, de 30 de dezembro de 2004.*

**EMENDA Nº**

Acrescenta-se ao art. 13 da MPV 1.112/2022, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a seguinte redação:

“Art. 54. ....  
.....  
.....

Parágrafo único. Os equipamentos de proteção obrigatórios, dispostos nos incisos I e III do art. 54, serão isentos de Imposto sobre a Importação e Imposto sobre Produtos Industrializados”.

**JUSTIFICAÇÃO**

O objetivo desta Emenda é baratear o preço dos Equipamentos de Proteção Individual (EPI) considerados obrigatórios para os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores por meio da isenção tributária do Imposto Sobre Produtos Industrializados e do Imposto sobre a Importação.

Desta forma beneficia-se milhões de condutores de motocicletas que, utilizando-se de equipamentos de melhor qualidade e por preço mais acessível, poderão, com sorte, sofrer menos danos em caso de acidentes.

Segundo pesquisa realizada pela Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, entre março de 2020 e julho de 2021, o SUS registrou 380 mil internações em decorrência de acidentes de trânsito, sendo 54% motociclistas.

Estudos constataam a redução na probabilidade de lesão intracerebral de 66% para motociclistas e ciclistas com uso do capacete (...) o uso do



capacete diminui a gravidade da lesão, no caso de sinistro, em cerca de 72% e a probabilidade de morte em aproximadamente 45%<sup>1</sup>

A excessiva tributação incidente sobre capacetes e vestuário protetivo para motociclistas torna os melhores produtos inacessíveis ao simples trabalhador que, sobre sua motocicleta, precisa sustentar a sua família.

Isentar esses equipamentos de proteção pode gerar a consequência benéfica de reduzir a pressão sobre o Sistema de Saúde. Por isso, rogamos aos pares que aprovelem esta emenda!

Sala das Sessões, em 05 de abril de 2022.

**Deputado Igor Timo**  
Podemos/MG

---

<sup>1</sup> <https://abramet.com.br/noticias/em-plena-pandemia-sus-bate-recorde-de-atendimento-a-vitimas-do-transito-e-motociclistas-sao-maioria/>

