



PARECER DE PLENÁRIO À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.117, DE 2022, PELA COMISSÃO MISTA

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.117, DE 2022

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

Autor: Poder Executivo

Relator: Deputado Cezinha de Madureira

I - RELATÓRIO

A Medida Provisória (MPV) nº 1.117, de 2022, altera a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, que institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

Em respeito ao art. 2º, § 1º, da Resolução nº 1, de 2002 – CN, no dia da publicação da MPV sob exame no Diário Oficial da União, o seu texto foi enviado ao Congresso Nacional, acompanhado da respectiva mensagem e de documento expondo a motivação do ato.

A Medida Provisória nº 1.117, de 2022, é composta de um artigo, o qual dispõe que, sempre que ocorrer oscilação no preço do óleo diesel no mercado nacional superior a 5% (na redação original da Lei nº 13.703/2018 a porcentagem corresponde a 10%), para mais ou para menos, em relação ao preço considerado na planilha de cálculos utilizada para obtenção dos pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, nova norma com pisos mínimos deverá ser publicada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), considerando a variação no preço do combustível.





De acordo com a Exposição de Motivos (EM) nº 25/2022 MINFRA, assinada pelo Secretário-Executivo do Ministério da Infraestrutura, em 13 de maio de 2022, o objetivo da MPV nº 1.117, de 2022, é estabelecer novos parâmetros de periodicidade para a atualização da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (também conhecida como tabela de piso mínimo de frete).

Conforme o MINFRA, tal Política foi estabelecida pela Medida Provisória nº 832, de 2018, convertida na Lei nº 13.703, de 2018, para definir as regras gerais, a metodologia e os coeficientes dos pisos mínimos, considerando a distância percorrida e o número de eixos do veículo.

Cabe à ANTT publicar norma estabelecendo os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º da citada Lei.

Assevera a Exposição de Motivos que “Atualmente, as alterações da tabela são realizadas a cada período de seis meses, denominado “ciclo”. Podem ocorrer ainda variações excepcionais, também chamado de “gatilho do diesel”, que são modificações na tabela toda vez que o valor do diesel S-10 ultrapassa 10% para mais ou para menos do valor da tabela vigente”.

Do mesmo modo, afirma que, “a presente metodologia aplicada no cálculo dos pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes visando a promover condições mínimas para a realização dos serviços de transporte rodoviário de cargas no território nacional tem se mostrado, todavia, insuficiente para aplacar a brusquidão dos movimentos ascendentes dos preços internacionais do petróleo, decorrente da nova realidade de confronto entre Rússia e Ucrânia e dos desequilíbrios que ele tem ocasionado nas conformações geopolíticas que determinam a disponibilidade e os preços dessa *commodity*”.

Portanto, conforme entendimento exarado na Mensagem, são exigidos aprimoramentos à Política Nacional de Pisos Mínimos de Frete que possibilitem maior rapidez de resposta aos reajustes do óleo diesel na bomba,





que acumula alta de 52% nos últimos doze meses, segundo o IPCA-15 em abril, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Segundo o Poder Executivo, a proposta apresentada consiste em promover o reajuste da tabela toda vez que o valor do diesel S-10 ultrapassar 5% para mais ou para menos do valor da tabela vigente.

Nos termos do art. 3º do Ato Conjunto das Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal nº 1, de 2020, foram inicialmente apresentadas 25 emendas de comissão à MPV nº 1.117, de 2022, conforme descrição a seguir.

<u>1</u>	Deputado Federal Alexis Fonteyne (NOVO/SP)	Altera o § 4º do art. 5º da Lei nº 13.703/2018 para definir que os pisos mínimos têm apenas natureza referencial, cujo objetivo é servir de orientação aos contratos de transporte rodoviário de carga.
<u>2</u>	Deputado Federal Luizão Goulart (REPUBLICA NOS/PR)	Acrescenta o §7º ao art. 5º da Lei nº 13.703/18 para determinar que o governo federal subsidie em 20% a compra de combustíveis por cooperativas de caminhoneiros autônomos que participem do Projeto Roda Bem Caminhoneiro, para abastecer os veículos de seus cooperados.
<u>3</u>	Deputado Federal Reginaldo Lopes (PT/MG)	Altera o art. 7º da Lei nº 13.703/2018 para incluir entre as informações constantes do Documento Eletrônico de Transporte DT-e as informações dos responsáveis solidários previstos no § 2º do art. 5º-A da Lei nº 11.442/2007. Estabelece ainda, por meio do parágrafo único, que valores menores que os estabelecidos pela Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas e referendados pela ANTT impedirão a emissão do DT-e.
<u>4</u>	Deputado Federal Reginaldo Lopes (PT/MG)	Modifica a redação do § 4º do art. 5º da Lei nº 13.703/2018 para determinar que a oscilação do preço considerado na planilha de cálculos se refere ao valor da média nacional de preços, publicada pela ANP, do diesel S10 comercializado pelas refinarias. Ressalta-se que, com a proposta do novo § 4º, deixaria de vigorar o atual § 4º, que estabelece a natureza vinculativa dos pisos mínimos e o valor da multa em caso de descumprimento.
<u>5</u>	Deputado Federal Reginaldo Lopes (PT/MG)	Modifica o art. 7º da Lei nº 13.703/2018 para determinar que o documento referente ao contrato de frete tenha registro na ANTT e seja de porte obrigatório pelo motorista do veículo durante o transporte. Além disso, a não observância do piso mínimo de frete, destacado no referido documento, obrigará a ANTT ao cancelamento de toda a operação de transporte e multa administrativa de duas vezes o valor do piso mínimo aplicável ao embarcador e à empresa de transporte ou cooperativa responsável pela operação de transporte.
<u>6</u>	Deputado Federal Renildo Calheiros (PCdoB/PE)	Semelhante à Emenda nº 3.
<u>7</u>	Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	Modifica o art. 13 da Lei nº 11.442/2007 para determinar que 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, seja de contratação exclusiva da ETC, sendo uma única apólice por RNTRC, vedada a sua estipulação por qualquer pessoa.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Cezinha de Madureira – PSD/SP

<u>8</u>	Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	Modifica dispositivos da MPV nº 1.051/2021, que já foi convertida na Lei nº 14.206/2021, para determinar que, no caso de operação de transporte realizada por transportador autônomo de cargas, o DT-e deverá indicar o valor do piso mínimo de frete aplicável e o valor do vale- pedágio obrigatório. Também modifica o art. 2º e o art. 3º da Lei nº 10.209/2001 e o art. 6º-A da Lei nº 11.442/2007, para determinar que as informações sobre vale-pedágio e pagamento de frete a serem inseridas no DT-e sejam aplicáveis somente no caso de transporte contratado de Transportador Autônomo de Cargas – TAC.
<u>9</u>	Deputado Federal Juninho do Pneu (UNIÃO/RJ)	Modifica o § 19 do art. 3º da Lei nº 13.703/2018. Embora, a partir do que consta da justificção, poder-se-ia inferir que pretendeu-se alterar outra lei, que trata de tributação, o art. a que se refere o comando da emenda não contém parágrafos.
<u>10</u>	Deputado Federal Márcio Labre (PL/RJ)	Inclui artigo na Lei nº 13.703/2018 para garantir aos autorizados do transporte interestadual e internacional não regular de passageiros o transporte de encomendas e as viagens por trecho, de ida ou de ida e volta, partindo do último destino, sem obrigação de retorno do grupo e do veículo à origem.
<u>11</u>	Deputado Federal Sóstenes Cavalcante (PL/RJ)	Inclui artigo na Lei nº 13.703/2018 para determinar que a contratação compartilhada do frete através do uso de plataformas de tecnologia para o transporte de pessoas e encomendas realizar-se-á por trecho, de ida ou de ida e volta, conforme demanda, sem a obrigação de retorno.
<u>12</u>	Senador Alessandro Vieira (PSDB/SE)	Idêntica à Emenda nº 10.
<u>13</u>	Senador Mecias de Jesus (REPUBLICA NOS/RR)	Acrescenta § ao art. 5º da Lei nº 13.703/2018 para determinar que a ANTT regulamente os casos em que o transporte de veículos em equipamentos típicos do serviço de guincho possa ser caracterizado como Transporte Rodoviário de Cargas (TRC).
<u>14</u>	Senadora Soraya Thronicke (UNIÃO/MS)	Idêntica à Emenda nº 11.
<u>15</u>	Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	Idêntica à Emenda nº 9.
<u>16</u>	Senador Jorge Kajuru (PODEMOS/G O)	Altera dispositivos da Lei nº 13.703/2018, doravante descritos: I – altera o <i>caput</i> do art. 4º, para incluir a expressão “sempre que possível”; II – revoga o § 2º do art. 4º, que contém o seguinte texto: “É expressamente vedada a celebração de qualquer acordo ou convenção, individual ou coletivamente, ou mesmo por qualquer entidade ou representação de qualquer natureza, em condições que representem a prática de fretes em valores inferiores aos pisos mínimos estabelecidos na forma desta Lei.” III - modifica o § 4º do art. 5º para determinar que os pisos mínimos têm natureza referencial, cujo objetivo é servir de orientação nos contratos de transporte rodoviário de cargas. IV - revoga o seguinte § 6º do art. 5º: “Cabe à ANTT adotar as medidas administrativas, coercitivas e punitivas necessárias ao fiel cumprimento do disposto no § 4º deste artigo, nos termos de regulamento.” V - revoga o seguinte art. 8º: “Respondem subsidiariamente pelo pagamento da indenização a que se refere o § 4º do art. 5º, os responsáveis por anúncios de ofertas de frete em valores inferiores aos pisos mínimos estabelecidos na forma desta Lei.”





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Cezinha de Madureira – PSD/SP

<u>17</u>	Deputada Federal Luiza Erundina (PSOL/SP)	Inclui, na MPV nº 1.117/2022, os seguintes dispositivos: - Os preços de realização da Petrobras serão fixados periodicamente e deverão ter como base os custos internos de extração (<i>lifting cost</i>) e de refino, bem como o objetivo de redução da volatilidade e a promoção da modicidade de preços. - A Petrobras alocará, anualmente, percentual da sua receita para pesquisa e infraestrutura em energia renovável, que deve ser aprovado, ou modificado, pelo Congresso Nacional e pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), com prévia oitiva de representantes da sociedade civil com notório conhecimento sobre o tema. - A Petrobras publicará relatórios trimestrais sobre a composição dos preços aplicados ao longo do período de forma a demonstrar o cumprimento dessas determinações.
<u>18</u>	Deputado Federal Franco Cartafina (PP/MG)	Idêntica às Emendas nºs 11 e 14.
<u>19</u>	Deputado Federal Nereu Crispim (PSD/RS)	Altera o art. 7º da Lei nº 13.703/2018. A alteração do caput e inclusão do § 1º é idêntica ao conteúdo da Emenda nº 3. A inclusão do § 2º visa ao cancelamento da operação de transporte no caso de descumprimento do Piso Mínimo de Frete e ao estabelecimento de valor de multa correspondente a duas vezes o valor do Piso Mínimo de Frete aplicável. A inclusão do § 3º estabelece a solidariedade pelo pagamento da multa ao embarcador, ao remetente, ao destinatário e, quando houver, o subcontratante Empresa de Transporte de Cargas – ETC ou Cooperativa de Transporte de Cargas – CTC.
<u>20</u>	Deputado Federal Franco Cartafina (PP/MG)	Idêntica às Emendas nºs 11, 14 e 18.
<u>21</u>	Deputado Federal Capitão Alberto Neto (REPÚBLICA NOS/AM)	Pretende-se incluir o § 3º no art. 26 da Lei 14.206/2021, para determinar que, “enquanto o DT-e não estiver totalmente implantado e em pleno serviço para toda e qualquer operação de pagamento de frete ou vale-pedágio, caberá à ANTT fazer o controle, o encerramento, a liquidação e a fiscalização da operação, zelando sempre pelo estrito cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos de Frete e do vale-pedágio (Lei nº 10.209/2001)”.
<u>22</u>	Senador Nelsinho Trad (PSD/MS)	Altera o <i>caput</i> do art. 7º da Lei nº 13.703/2018 e insere o § 1º para determinar que o valor do frete pago ao contratado e ao subcontratado e do piso mínimo de frete aplicável deverá ser indicado no DT-e somente quando o transporte for realizado por Transportador Autônomo de Cargas (TAC) . Também altera a redação do § 1º do art.4º da Lei nº 14.206/ 2021, que trata de dados e informações do DT-e, suprimindo a expressão “inclusive valor do frete e dos seguros contratados, bem como informações decorrentes de outras obrigações administrativas relacionadas às operações de transporte de que trata esta Lei,” Por fim, altera a redação do parágrafo único do art. 2º da Lei nº 10.209/2001 para definir que o valor do vale-pedágio obrigatório e os dados do modelo próprio deverão ser destacados em campo específico no Documento Eletrônico de Transporte (DT-e) somente quando o transporte for realizado por Transportador Autônomo de Cargas (TAC).





<u>23</u>	Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	Inclui o seguinte dispositivo na MP nº 1.117/2022, referente a atividades de carga e descarga de veículo de transporte de carga: Na realização dos serviços de carga e descarga deverão ser obrigatoriamente observados os seguintes quesitos: I - na carga-lotação, assim entendida a carga na qual há exclusividade do veículo para um tomador de serviço, salvo o estabelecido no inciso III do caput deste artigo, os serviços de carregamento, descarregamento, acondicionamento, amarração, desamarração, enlonamento, desenlonamento, colocação e retirada de travessas, e outros necessários ao carregamento ou descarregamento, são obrigações a serem promovidas e custeadas pelo expedidor e/ou recebedor; II - é vedada a realização dos serviços relacionados ao carregamento, descarregamento e acondicionamento da carga pelos motoristas, exceto no caso de transporte de mudanças, de veículos automotores, de cargas especiais ou excedentes e de produtos líquidos e gasosos a granel ou efetuados sob pressurização, com obrigatoriedade, nesses casos, da comprovação de treinamento para as tarefas; III - para maior segurança e mitigação de riscos de acidentes, as operações de carregamento, descarregamento e transbordo de produtos líquidos, gasosos, combustíveis, ou efetuados sob pressurização, serão prioritariamente realizadas pelos motoristas profissionais, os quais deverão ter comprovado treinamento para as tarefas, bem como atender às normas de segurança e saúde do trabalho; IV - na carga fracionada, assim entendida a carga na qual há mais de um tomador de serviço e múltiplas entregas e coletas, o motorista poderá realizar o carregamento e o descarregamento dos produtos, desde que os serviços estejam previstos no contrato; V - não poderá ser impedido o acompanhamento da operação de carga e descarga pelo motorista, caso ele assim deseje.
<u>24</u>	Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	Idêntica à Emenda nº 23.
<u>25</u>	Deputado Federal Capitão Alberto Neto (REPUBLICA NOS/AM)	Idêntica à Emenda nº 21.

As emendas nºs 1 e 16 foram retiradas pelos seus autores, razão pela qual não serão objeto de apreciação por parte deste parecer.

Ressalte-se que a MPV sob exame está sendo instruída perante o Plenário, em caráter excepcional, por força do parágrafo único do art. 2º do Ato Conjunto das Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal nº 1, de 2020, em vigor enquanto perdurar a situação de emergência de saúde pública de importância nacional decorrente da Covid-19.





Nesse contexto, passamos a proferir o parecer de Plenário, em substituição à Comissão Mista, no tocante à Medida Provisória nº 1.117, de 2022, e às emendas de comissão a ela apresentadas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

II.1 – DA ADMISSIBILIDADE

II.1.1 – DO ATENDIMENTO AOS PRESSUPOSTOS CONSTITUCIONAIS DE RELEVÂNCIA E URGÊNCIA

Conforme a Exposição de Motivos, justificam-se a relevância e a urgência constitucionais para a edição da MPV, a fim de se estabelecer um ajuste no ordenamento legal em tela, medida importante para assegurar um valor mais justo e atualizado para a tabela de piso mínimo de fretes, condição imprescindível para preservar a adequada retribuição ao transportador autônomo de cargas pelos serviços de transporte prestados.

Portanto, a medida provisória em análise atende aos requisitos de relevância e urgência, previstos no art. 62, *caput*, da Constituição Federal.

II.1.2 – DA CONSTITUCIONALIDADE, JURIDICIDADE E TÉCNICA LEGISLATIVA

Atendidos os requisitos de relevância e urgência, não se verifica mácula quanto aos demais aspectos formais e materiais da constitucionalidade. Assinalamos que compete à União legislar privativamente sobre trânsito e transporte (art. 22, XI, da CF).

Além disso, a matéria tratada na MPV em análise não se insere dentre as vedações estabelecidas no art. 62, §1º, e no art. 246, da Carta Magna. Também não viola as competências exclusivas do Congresso Nacional, nem as privativas de qualquer de suas Casas, previstas nos arts. 49, 51 e 52 da CF.

No que tange à juridicidade, entendemos que as disposições constantes da MPV são dotadas de abstração e generalidade, inovam o





ordenamento jurídico e não contrariam qualquer princípio ou preceito da Lei Maior.

Por fim, a técnica legislativa empregada atende aos requisitos estabelecidos na Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

Quanto às 25 emendas apresentadas perante a Comissão Mista (relembremos que foram retiradas as emendas nº 1 e nº 16), considero que são constitucionais, jurídicas e têm boa técnica legislativa.

Sendo assim, sou pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa da MPV nº 1.117, de 2022, e das emendas a ela apresentadas.

II.1.3 – DA COMPATIBILIDADE E ADEQUAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTÁRIA

A Resolução nº 1, de 2002, do Congresso Nacional, que “dispõe sobre a apreciação, pelo Congresso Nacional, das Medidas Provisórias a que se refere o art. 62 da Constituição Federal, e dá outras providências”, estabelece, no art. 8º, que o Plenário de cada uma das Casas do Congresso Nacional deve avaliar a adequação financeira e orçamentária dessas proposições. O art. 5º, § 1º, da Resolução refere-se da seguinte forma ao exame de compatibilidade e adequação orçamentária e financeira das medidas provisórias:

O exame de compatibilidade e adequação orçamentária e financeira das Medidas Provisórias abrange a análise da repercussão sobre a receita ou a despesa pública da União e da implicação quanto ao atendimento das normas orçamentárias e financeiras vigentes, em especial a conformidade com a Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, a lei do plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e a lei orçamentária da União.

Do exame da Medida Provisória

A Nota Técnica nº 26/2022, da Consultoria de Orçamento do Senado Federal, elaborada em atendimento ao art. 19 da Resolução nº 1/2002-CN, registra que, “no que se refere à MPV em questão, a alteração implementada pela proposição não acarreta qualquer impacto orçamentário e financeiro de forma direta, seja na receita ou na despesa. Sendo assim, está em conformidade com a legislação orçamentária e financeira vigente (...)”.





De nossa parte, também consideramos que a MPV nº 1.117/2022 não tem repercussão direta ou indireta de natureza financeira ou orçamentária sobre receitas ou despesas públicas da União.

Do exame das emendas apresentadas

Quanto às emendas apresentadas, façam-se as seguintes considerações.

As **Emendas nº 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 e 25** não têm repercussão direta ou indireta de natureza financeira ou orçamentária sobre receitas ou despesas públicas da União.

A **Emenda nº 2** prevê introdução de subsídio governamental a ser concedido a cooperativas de caminhoneiros autônomos na situação que discrimina.

A esse respeito, o art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT) estatui que “a proposição legislativa que crie ou altere despesa obrigatória ou renúncia de receita deverá ser acompanhada da estimativa do seu impacto orçamentário e financeiro”.

No mesmo sentido, o art. 124 da Lei de Diretrizes Orçamentárias para 2022 – LDO 2022 (Lei nº 14.194, de 20 de agosto de 2021) dispõe que:

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 (...) da União deverão ser instruídas com demonstrativo do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que devam entrar em vigor e nos dois exercícios subsequentes. (grifos nossos)

No caso de redução de receita, segundo o art. 125 da LDO 2022, a proposição deverá demonstrar a ausência de prejuízo ao alcance das metas fiscais e cumprir, para esse fim, 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 resolutiva de litígio, este último conforme disposto em lei, são positivos e não prejudicam o alcance da meta de resultado fiscal.

Entretanto, a **Emenda nº 2** não cumpre o que determinam os dispositivos mencionados do ADCT e da LDO 2022, devendo ser considerada, por conseguinte, **inadequada e incompatível** quanto aos aspectos financeiros e orçamentários.

As **Emendas nº 9 e 15**, de idêntico teor, fazem referência a dispositivo da Lei nº 13.703/2018 que não existe: o § 19 do art. 3º. No entanto, as justificativas de ambas as proposições deixam claro que elas pretendem alterar, em verdade, outra peça legal: a Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003. Por esse motivo, a proposição será examinada levando esse fato em consideração.

Na prática, o objetivo dessas emendas é estender a qualquer pessoa jurídica – para além das empresas de serviço de transporte rodoviário de carga – a possibilidade de descontar, da Cofins devida em cada período de apuração, crédito presumido calculado sobre o valor dos pagamentos efetuados pelos serviços de transporte de carga a que se refere o § 19 supramencionado. Eventual aprovação das emendas em comento provocaria, portanto, aumento da renúncia fiscal relativa à Cofins, com a ampliação do benefício de natureza tributária representado pelo crédito presumido.

A esse respeito, além das determinações do art. 113 do ADCT e dos artigos 124 e 125 da LDO 2022, devem ser observadas as determinações específicas concernentes à renúncia de receitas tributárias constantes da legislação pertinente em vigor. Em particular, considere-se o art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000) e o § 3º do art. 125 da LDO 2022.

O art. 14 da LRF assim se apresenta:

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:

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.

Por sua vez, o § 3º do art. 125 da LDO 2022 estabelece que a medida compensatória a que se refere, destinada a anular o efeito da renúncia no resultado primário, não poderá se dar por redução de despesa, mas tão somente por meio de aumento de receita corrente.

Verificamos, contudo, que as Emendas nº 9 e 15 não cumprem o que determinam os dispositivos mencionados do ADCT, da LDO 2022 e da LRF, devendo ser consideradas, por conseguinte, **inadequadas e incompatíveis** quanto aos aspectos financeiros e orçamentários.

A **Emenda nº 17** trata dos preços de realização da Petrobras, matéria esta, portanto, estranha à tratada na MPV. A proposição pretende, entre outras modificações da legislação, que esses preços sejam “fixados periodicamente” e devam “ter como base os custos internos de extração (*lifting cost*) e de refino”, em substituição à atual política da empresa de Preço de Paridade de Importação (PPI).

A esse respeito, verifica-se que, ainda que se pudesse ventilar que a aprovação da emenda poderia provocar redução de recursos da União relativos a royalties do petróleo e dividendos, entendemos que o texto do art. 1º da emenda não é suficientemente minudenciado e abrangente a ponto de se vislumbrar tal redução de receita como sendo líquida e certa. Por conseguinte, consideramos que a **Emenda nº 17** não tem repercussão direta ou indireta, líquida e certa, de natureza financeira ou orçamentária sobre receitas ou despesas públicas da União.





II.2 – DO MÉRITO

O objetivo da MPV em tela é estabelecer novos parâmetros de periodicidade para a atualização da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (conhecida como tabela de piso mínimo de frete).

Informamos que tal Política foi estabelecida pela Medida Provisória nº 832, de 2018, convertida na Lei nº 13.703, de 2018, para definir as regras gerais, a metodologia e os coeficientes dos pisos mínimos, considerando a distância percorrida e o número de eixos do veículo.

Ainda, destacamos que cabe à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) publicar norma estabelecendo os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º da citada Lei.

Nesse contexto, registramos que, via de regra, as alterações da tabela são realizadas a cada período de seis meses. No caso de variações excepcionais, ou seja, quando ocorrer variação maior que 10% no valor do *diesel* S-10 no valor constante da tabela vigente, haverá a atualização desta, o chamado “gatilho do diesel”.

Somos totalmente favoráveis ao argumento exposto pelo Poder Executivo de que a atual metodologia usada no cálculo dos pisos mínimos relativos ao quilômetro rodado na realização de fretes, com o objetivo de promover condições mínimas para a realização dos serviços de transporte rodoviário de cargas no território nacional, se encontra insuficiente para enfrentar os significativos aumentos dos preços internacionais do petróleo.

Entendemos, assim, que são realmente necessários ajustes na Política Nacional de Pisos Mínimos de Frete para que sejam minimizados os efeitos, prejudiciais aos caminhoneiros, dos reajustes do óleo diesel na bomba.





Portanto, estamos de acordo com a mudança proposta pela MPV, ou seja, promover o reajuste da tabela toda vez que o valor do diesel S-10 variar 5% em relação ao valor constante da tabela vigente.

Precisamos ter em mente que é fundamental garantirmos uma atualização mais célere da referida tabela de piso mínimo de fretes, consequentemente mais coerente e justa. O transportador autônomo de cargas representa uma categoria de suma importância para o País, a qual merece nossos esforços em uma tentativa de melhor ajustar suas condições de trabalho, resultando, assim, no seu devido reconhecimento e valorização.

Em vista do exposto, quanto ao mérito, consideramos bastante conveniente e oportuna a matéria.

II.3 – CONCLUSÃO DO VOTO

Ante o exposto, pela Comissão Mista, votamos:

a) pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência da Medida Provisória nº 1.117, de 2022;

b) pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 1.117, de 2022, e das emendas a ela apresentadas perante a Comissão Mista;

c) pela compatibilidade e adequação financeira e orçamentária da Medida Provisória nº 1.117, de 2022, e, quanto às emendas apresentadas perante a Comissão Mista:

c.1) pela não implicação sobre as despesas ou receitas públicas das Emendas nºs 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 e 25;

c.2) pela inadequação orçamentária e financeira das Emendas nºs 2, 9 e 15;

d) no mérito:

d.1) pela aprovação da Medida Provisória nº 1.117, de 2022, nos termos em que foi enviada pelo Poder Executivo; e





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Cezinha de Madureira – PSD/SP

d.2) pela rejeição de todas as emendas.

Sala das Sessões, em de de 2022.

Deputado Cezinha de Madureira
Relator

