



Parcer (CN) nº 1 de 2018

COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, DE 2018

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, DE 2018

Institui a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado OSMAR TERRA

I - RELATÓRIO

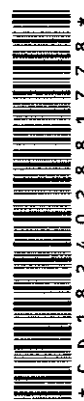
A medida provisória (MP) em epígrafe possui oito artigos, sendo que o art. 1º institui a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas. No art. 2º, declara-se que a referida política tem a finalidade de promover condições razoáveis à realização de fretes no território nacional, de forma a proporcionar a adequada retribuição ao serviço prestado.

O art. 3º traz as definições dos tipos de cargas rodoviárias consideradas na MP, a saber: carga geral, a granel, frigorificada, perigosa e neogranel; e o art. 4º estabelece que o transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional, deve obedecer aos preços fixados com base na MP.

O art. 5º determina que a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT – publique, em até cinco dias úteis, tabela com preços mínimos de fretes com base na distância e por eixo carregado, consideradas as especificidades das cargas definidas no art. 3º. Referida tabela teria vigência inicial até 20 de janeiro de 2019.

Ainda no art. 5º é estabelecida a revisão semestral da tabela, com publicação até os dias 20 de janeiro e 20 de julho de cada ano. Caso nova tabela não seja publicada até essas datas, a tabela anterior permaneceria em vigor, com

OS





valores atualizados pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA – acumulado no período, ou por outro que o substitua.

Os preços mínimos fixados na tabela têm natureza “vinculativa” e sua não observância sujeita o infrator a indenizar o transportador em valor equivalente ao dobro do que seria devido, descontado o valor já pago.

No art. 6º fica estabelecido que o processo de fixação dos preços mínimos deve contar com a participação de representantes das cooperativas de transporte de cargas e dos sindicatos de empresas de transportes e de transportadores autônomos de carga.

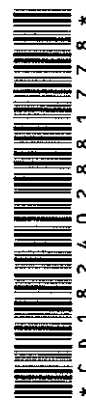
Por fim, o art. 7º determina que, na fixação dos preços mínimos, deverão ser considerados, “prioritariamente”, os custos do óleo diesel e dos pedágios, e o art. 8º estabelece a vigência imediata da MP.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS INTERMINISTERIAL

De acordo com a Exposição de Motivos Interministerial (EMI) do Poder Executivo, a MP tem a finalidade de promover condições razoáveis à realização de fretes no território nacional, de forma a proporcionar a adequada retribuição ao serviço prestado, observando o princípio de valorização do trabalho humano e da existência digna.

Ressalta-se que a urgência e relevância da MP são notórias, notadamente em decorrência da greve dos transportadores de carga iniciada no dia 21 de maio de 2018. Considera-se que a tabela de fretes mínimos é um pleito antigo do setor, em pauta desde as negociações da greve dos caminhoneiros autônomos ocorrida em 2015.

Como a ANTT publicou, em 2015, norma que estabelece tão somente parâmetros de referência para cálculo dos custos de frete do serviço de transporte rodoviário, o atual contexto de descasamento entre a oferta e demanda dos serviços de transporte rodoviário de cargas gerou preços de fretes subestimados, por vezes abaixo do custo do serviço.





Considera-se que o contexto de excesso de oferta, combinado às elevações dos custos associados à operação dos transportadores rodoviários de cargas, originou relevante distorção no setor. Essa distorção, aliada à grande pulverização do setor, com importante participação de autônomos, fez com que seus custos não pudessem ser diluídos no restante da cadeia produtiva, recaindo majoritariamente sobre o transportador.

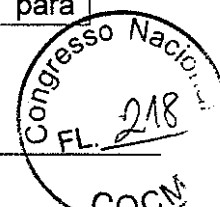
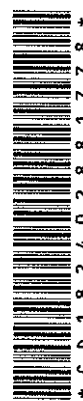
Essa situação atípica justificaria a atuação do Estado de forma excepcional, buscando atenuar as distorções e valorizar o trabalhador do transporte rodoviário de cargas, assegurando-lhe existência digna.

EMENDAS APRESENTADAS

No prazo regimental, foram apresentadas, perante a Comissão Mista, 55 emendas à Medida Provisória nº 832, de 2018, cujo resumo se encontra no quadro a seguir:

DESCRIÇÃO DAS EMENDAS

Número	Autor:	Descrição
1	Senador Antonio Carlos Valadares (PSB/SE)	Retirada pelo Autor.
2	Deputado Rogério Rosso (PSD/DF)	Acrescenta artigo que altera a Lei nº 9.847, de 1999, para permitir a venda de etanol hidratado pelos agentes produtores diretamente para os postos revendedores, nas condições estabelecidas pela ANP.
3	Deputado André Figueiredo (PDT/CE)	Altera o art. 6º para incluir, no processo de fixação da tabela de preços mínimos, representantes da CNA, da CNC e da CNI.
4	Senador Eduardo Amorim (PSDB/SE)	Altera o art. 7º para incluir "as condições físicas do trecho a ser percorrido, bem como o tempo necessário" nas considerações prioritárias para





		fixação dos preços mínimos.
5	Deputado Nilson Leitão (PSDB/MT)	Altera o art. 6º para incluir, no processo de fixação da tabela de preços mínimos, representantes de embarcadores contratantes do frete.
6	Deputado Arnaldo Jardim (PPS/SP)	Altera três artigos com objetivo de transformar a natureza vinculativa em referencial.
7	Deputado Arnaldo Jardim (PPS/SP)	Suprime o §4º do art. 5º e os artigos 6º e 7º.
8	Deputado Arnaldo Jardim (PPS/SP)	Altera o art. 6º para incluir, no processo de fixação da tabela de preços mínimos, representantes dos contratantes de fretes.
9	Deputada Flávia Moraes (PDT/GO)	Acrescenta artigo para instituir período mínimo de trinta dias entre aumentos do preço de combustíveis derivados de petróleo.
10	Deputado Aelton Freitas (PR/MG)	Altera o inciso IV do art. 3º para dar nova definição de "carga perigosa" e incluir nela o transporte de valores e de bens de alto valor agregado, realizado por empresas de segurança.
11	Deputado Valdir Colatto (MDB/SC)	Altera o art. 6º para incluir, no processo de fixação da tabela de preços mínimos, representantes dos contratantes de fretes.
12	Deputado Carlos Melles (DEM/MG)	Retirada pelo Autor.
13	Deputado Luis Carlos Heinze (PP/RS)	Acrescenta artigo que altera a Lei nº 13.540, de 2017, para alterar a alíquota do calcário para fins de incidência da compensação financeira pela exploração de recursos minerais. Comando da emenda refere-se a outra Medida Provisória!
14	Deputado Luis Carlos Heinze (PP/RS)	Altera o art. 6º para incluir, no processo de fixação da tabela de preços mínimos, representantes do setor produtivo, por meio do segmento da indústria e da produção.

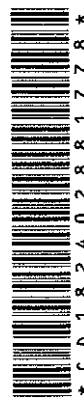


OT





15	Deputado Luis Carlos Heinze (PP/RS)	Altera o §4º do art. 5º da MP, para estabelecer que a indenização pelo descumprimento da tabela mínima somente pode ser exigida "até o momento da entrega do serviço, quando se caracteriza o cometimento da infração".
16	Deputado Luis Carlos Heinze (PP/RS)	Altera o art. 5º para exigir a publicação da forma de cálculo utilizada para a definição dos preços.
17	Deputado Assis do Couto (PDT/PR)	Altera o art. 7º para considerar "a oscilação e a importância do valor do óleo diesel e dos pedágios na composição dos custos do frete" e não somente o custo em si.
18	Deputado Assis do Couto (PDT/PR)	Altera os §§1º e 2º do art. 5º para permitir o reajuste da tabela vigente caso a oscilação do preço do óleo diesel seja maior que sete por cento.
19	Deputado Assis do Couto (PDT/PR)	Altera o §1º do art. 5º para retirar o tempo de vigência da tabela, e suprime o §2º do mesmo artigo.
20	Senador Wilder Moraes (DEM/GO)	Acrescenta artigo para garantir que os transportadores autônomos de carga sejam beneficiados com a política de preços mínimos.
21	Deputado Rodrigo Garcia (DEM/SP)	Altera o art. 4º e o §4º do art. 5º para instituir a "prevalência e precedência dos valores fruto de negociação entre as partes envolvidas", e retirar a natureza vinculativa da tabela.
22	Senador Acir Gurgacz (PDT/RO)	Suprime o §4º do art. 5º e os artigos 4º, 6º e 7º.
23	Senador Acir Gurgacz (PDT/RO)	Altera o §4º do art. 5º e os artigos 4º e 6º para conferir natureza referencial à tabela, e o art. 7º para retirar o custo do pedágio das considerações prioritárias para fixação dos preços.
24	Deputado Osmar Serraglio (PP/PR)	Acrescenta inciso VI ao art. 3º para incluir a definição de "ociosidade de frete retorno" e acrescenta §5º ao art. 5º para determinar condições de aplicação da remuneração desse

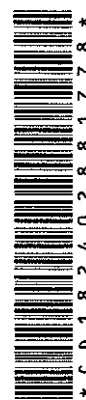


* C D 1 8 2 4 0 2 8 8 1 7 7 8 *





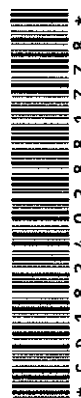
		tipo de frete.
25	Deputado Osmar Serraglio (PP/PR)	Altera o art. 4º para determinar que somente os transportadores autônomos sejam regidos pela tabela de preços mínimos, excluindo empresas de transporte de cargas e cooperativas de transporte de cargas.
26	Deputado Osmar Serraglio (PP/PR)	Altera o §4º e acrescenta §5º ao art. 5º para determinar que os contratos celebrados antes de 27/05/2018 não estejam sujeitos à tabela de preços mínimos.
27	Deputado Osmar Serraglio (PP/PR)	Altera o art. 6º para incluir, no processo de fixação da tabela de preços mínimos, representantes das confederações de representação dos embarcadores.
28	Deputado Jerônimo Goergen (PP/RS)	Altera o art. 7º para considerar "custos inerentes à operação dos veículos, notadamente os custos do óleo diesel e dos demais insumos operacionais" para fixação dos preços.
29	Deputado Jerônimo Goergen (PP/RS)	Altera o art. 8º, cláusula de vigência, que passaria a ser de 30 dias após a publicação.
30	Deputado Jerônimo Goergen (PP/RS)	Acrescenta parágrafo único ao art. 7º para determinar a realização de audiências públicas para elaboração da metodologia da formação dos preços.
31	Deputado Jerônimo Goergen (PP/RS)	Altera o art. 6º para incluir, no processo de fixação da tabela de preços mínimos, representantes dos usuários dos transportes de cargas.
32	Deputado Jerônimo Goergen (PP/RS)	Altera o art. 5º para incluir desmembrar a tabela, que passaria a considerar faixa quilométrica e tipo de veículo.
33	Deputado Jerônimo Goergen (PP/RS)	Altera o §1º do art. 5º para transformar a validade da tabela, de semestral para anual.



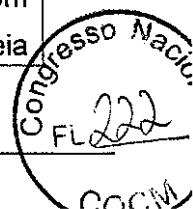
* C D 1 8 2 4 0 2 8 8 1 7 7 8 *



34	Deputado Jerônimo Goergen (PP/RS)	Acrescenta §5º ao art. 5º para excluir a responsabilidade solidária ou subsidiária quando houver subcontratação.
35	Deputado Jerônimo Goergen (PP/RS)	Altera o §4º do art. 5º para incluir o termo "trajeto contratado".
36	Deputado Jerônimo Goergen (PP/RS)	Altera o art. 4º para determinar que somente os transportadores autônomos sejam regidos pela tabela de preços mínimos, excluindo empresas de transporte de cargas e cooperativas de transporte de cargas.
37	Deputado Jerônimo Goergen (PP/RS)	Acrescenta parágrafo único ao art. 4º para permitir livre negociação entre contratantes e Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas, restringindo a tabela aos trabalhadores autônomos.
38	Deputado Jerônimo Goergen (PP/RS)	Altera o inciso IV do art. 3º para dar nova definição de "carga perigosa", relacionando-a ao Decreto nº 96.044, de 1988, e resoluções da ANTT.
39	Deputada Erika Kokay (PT/DF)	Acrescenta artigo para excluir as operações intramunicipais e as que utilizam veículos com dois eixos ou com carga máxima de três e meia toneladas.
40	Deputada Erika Kokay (PT/DF)	Acrescenta artigo para excluir os fretes realizados para transporte de carga fracionada.
41	Senador Pedro Chaves (PRB/MS)	Acrescenta §5º ao art. 5º para reforçar a aplicação da tabela nos casos em que a empresa de transporte de cargas contrata transportador autônomo de cargas.
42	Deputado Vicente Candido (PT/SP)	Acrescenta artigo para excluir os fretes realizados para transporte de carga fracionada.
43	Deputado Vicente Candido (PT/SP)	Acrescenta artigo para excluir as operações intramunicipais e as que utilizam veículos com dois eixos ou com carga máxima de três e meia

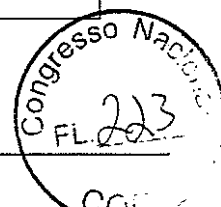
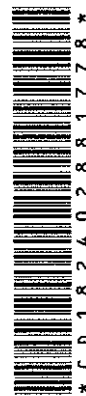


* C D 1 8 2 4 0 2 8 8 1 7 7 8 *





		toneladas.
44	Deputado Beto Rosado (PP/RN)	Altera o art. 4º para permitir acordo entre as partes na negociação dos preços e o §2º do art. 5º para permitir que as partes negociem o índice de atualização caso nova tabela não seja publicada.
45	Deputado Beto Rosado (PP/RN)	Altera o §4º do art. 5º para explicitar que a tabela tem validade para contratos celebrados após sua publicação, e acrescenta §5º ao mesmo artigo para vedar indenizações referentes a contratos anteriores.
46	Deputado Paulo Pimenta (PT/RS)	Altera o art. 6º para incluir no texto a expressão "ampla e plural".
47	Deputado Paulo Pimenta (PT/RS)	Acrescenta três artigos para determinar a política de formação de preços pela Petrobras para a gasolina, diesel e GLP.
48	Deputado Paulo Pimenta (PT/RS)	Altera o texto do art. 4º com inclusão da expressão "preços mínimos".
49	Deputado Paulo Pimenta (PT/RS)	Acrescenta artigo que altera a Lei nº 12.351, de 2010, para incluir, nas licitações, percentual mínimo de petróleo a ser destinado ao refino no País.
50	Deputado Paulo Pimenta (PT/RS)	Inclui alterações no art. 3º da Lei nº 7.689, de 1988, que " <i>Institui contribuição social sobre o lucro das pessoas jurídicas</i> " e revoga o art. 1º da Lei nº 13.586, de 2017, que trata da determinação do lucro real e da base de cálculo da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) nas atividades de exploração e de produção de jazidas de petróleo e de gás natural.
51	Deputado Alfredo Kaefer (PP/PR)	Altera o §4º do art. 5º e os artigos 6º e 7º para transformar a natureza vinculativa da tabela em referencial.





52	Deputado Alfredo Kaefer (PP/PR)	Suprime o §4º do art. 5º e os artigos 6º e 7º.
53	Deputado Nelson Marquezelli (PTB/SP)	Acrescenta §5º ao art. 5º para atribuir à ANTT a competência para adotar medidas para o cumprimento do §4º.
54	Deputado Nelson Marquezelli (PTB/SP)	Acrescenta art. 8º para dar anistia às multas e sanções ocorridas em virtude das paralisações entre os dias 21 de maio e 4 de junho de 2018.
55	Deputado José Guimarães (PT/CE)	Acrescenta artigo para determinar a aplicação de, no mínimo, trinta por cento do total de fretes gastos pela União, na contratação de entidades de transportadores autônomos de cargas.

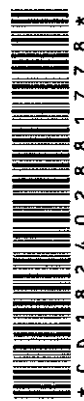
II - VOTO DO RELATOR

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

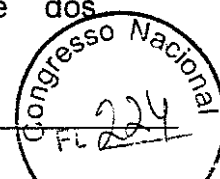
DA ADMISSIBILIDADE – REQUISITOS DE URGÊNCIA E RELEVÂNCIA E ATENDIMENTO AO ART. 2º, § 1º, DA RESOLUÇÃO Nº 1, DE 2002- CN

O art. 62 da Constituição Federal estabelece que, em caso de urgência e relevância, o Presidente da República poderá adotar medidas provisórias, com força de lei, devendo submetê-las de imediato ao Congresso Nacional. Cabe avaliar, aqui, se esses pressupostos se acham presentes.

Quanto à relevância e urgência dos temas tratados na Medida Provisória nº 832, de 2018, não se pode negar que a presença desses pressupostos é notória, notadamente em decorrência da greve dos



* C D 1 8 2 4 0 2 8 8 1 7 7 8 *





transportadores de carga iniciada no dia 21 de maio de 2018, com prejuízos sociais e econômicos de grande monta, como o desabastecimento de combustíveis, produtos alimentícios e insumos essenciais, além de restrições à circulação de pessoas e bens.

Nesse sentido, nos parece clara a necessidade de solução rápida para os problemas então enfrentados, razão pela qual consideramos atendidos os pressupostos de relevância e urgência da Medida Provisória nº 832, de 2018.

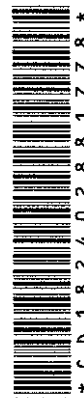
DOS DEMAIS REQUISITOS DE CONSTITUCIONALIDADE, JURIDICIDADE E TÉCNICA LEGISLATIVA

Com fundamento no art. 62, § 5º, da Constituição Federal, que condiciona a possibilidade de deliberação de cada uma das Casas do Congresso Nacional sobre o mérito das medidas provisórias ao juízo prévio favorável sobre o atendimento de seus pressupostos constitucionais, passaremos à sua análise.

Inicialmente destaco que o mérito da proposta não se insere no rol de vedações insculpidas no art. 62, § 1º, da Constituição Federal, uma vez que não aborda os temas relativos à nacionalidade, cidadania, direitos políticos, partidos políticos e direito eleitoral; não legisla sobre direito penal, processual penal e processual civil; não trata da organização do Poder Judiciário e do Ministério Público, a carreira e a garantia de seus membros; não trata das leis orçamentárias; tampouco possui qualquer relação com a detenção ou sequestro de bens, de poupança popular ou qualquer outro ativo financeiro.

Ademais, por não constituir matéria reservada a lei complementar, nem tratar de tema já aprovado pelo Congresso Nacional e pendente de sanção ou veto do Presidente da República, entendo presentes os requisitos constitucionais formais conducentes à emissão de parecer favorável à constitucionalidade da MP nº 832, de 2018, ora analisada.

Inexistem também objeções a levantar quanto aos requisitos de juridicidade e de técnica legislativa. Também em relação às emendas, não existem óbices. Dessa forma, votamos pela constitucionalidade, juridicidade e boa





técnica legislativa da MP nº 832, de 2018, bem como das emendas a ela oferecidas.

DA ADEQUAÇÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA

O exame de adequação orçamentária e financeira da MP nº 832, de 2018, teve início com a produção da Nota Técnica nº 19, de 2018, da Consultoria de Orçamento e Fiscalização Financeira da Câmara dos Deputados, em respeito ao disposto no art. 19 da Resolução nº 1, de 2002, do Congresso Nacional, cujo § 1º do art. 5º estabelece que o exame da compatibilidade e adequação orçamentária e financeira das medidas provisórias abrange a análise da repercussão sobre a receita ou sobre a despesa pública da União e da implicação quanto ao atendimento das normas orçamentárias e financeiras vigentes.

De acordo com a mencionada Nota Técnica, a MP nº 832, de 2018, tem a finalidade de normatizar serviços privados existentes, o que não provoca qualquer implicação orçamentária e financeira, visto que quase todos os contratos de fretes são feitos entre agentes privados e não constam, especificamente, nas despesas do orçamento da União.

Assim, conclui-se na Nota Técnica nº 19, de 2018, que *“com relação à receita orçamentária da União, a Medida Provisória não tem nenhum impacto, de sorte que não haverá nenhuma modificação no equilíbrio orçamentário do Orçamento da União vigente. Portanto, do ponto de vista do exame de adequação orçamentária e financeira, a MP cumpre os requisitos mínimos previstos nas legislações vigentes”*.

Diante disso, não vislumbramos óbices em relação à adequação orçamentária e financeira da Medida Provisória nº 832, de 2018, e das emendas a ela apresentadas, considerando atendidas as exigências legais pertinentes.



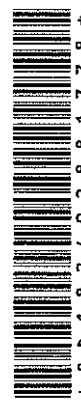


DO MÉRITO

No âmbito da Comissão Mista da Medida Provisória nº 832, de 2018, foram realizadas três audiências públicas com o objetivo de ouvir todos os segmentos envolvidos com a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

A primeira audiência pública ocorreu no dia 26 de junho de 2018, às 09h30, e tiveram os convidados doravante relacionados: Fábio Luiz Roque (representante da Transporte Forte Digital), Maurício Dutra (Presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga de Formosa/GO), Nelson de Carvalho Junior (Delegado Sindical do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga de Volta Redonda e Região Sul Fluminense), Cleverson Massao Kaimoto (Advogado da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos), Wallace Costa Landim (Autônomo), Carlos Alberto Litti Dahmer (Presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga de Ijuí/RS), Janir Bottega (Presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga do Sudoeste do Paraná), Rodney de Melo (Autônomo), Jefferson Luis Huchak Souza (Autônomo), Plínio Nestor Dias (Presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga de São José dos Pinhais-PR), Paulo João Estausia (Presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte e Logística), e José da Fonseca Lopes (Presidente da Associação Brasileira dos Caminhoneiros).

A segunda audiência pública ocorreu no dia 26 de junho de 2018, às 14h30, e teve os seguintes convidados: Luiz Henrique Teixeira Baldez (Presidente da Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga), Luiz Antônio Fayet (Consultor de Infraestrutura e Logística da CNA), José Hélio Fernandes (Presidente da NTC & Logística), André Nassar (Presidente Executivo da Abiove), Flávio Benatti (Presidente da Federação das Empresas de Transporte de Cargas de São Paulo), Tânia Zanella (Gerente Geral da Organização das Cooperativas Brasileiras), Gilson Pedro Pelicioni (Representante do Movimento dos Transportes de Grãos de Mato Grosso), e Joel Almir Rocha.





No dia 3 de julho de 2018, às 9h30, foi realizada a terceira audiência pública e foram ouvidos os convidados aqui relacionados: Marcelo Vinaud Prado (Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT), Pietro Adamo Sampaio Mendes (Assessor da Diretoria-Geral da ANP), Ariel Antonio Mendes (Diretor de Relações Institucionais da ABPA), Flavio Castelo Branco (Gerente-Executivo de Políticas Econômicas da CNI), Arney Antonio Frasson (Diretor-Presidente da Associação das Empresas Cerealistas do Brasil – ACEBRA).

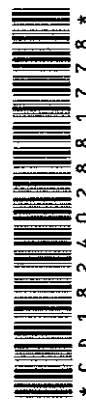
Ouvidas as partes interessadas na matéria, formamos nossa convicção quanto ao delicado mérito do tema, e sua importância para o País. Nesse sentido, nos pareceu claro que o transportador autônomo de cargas é o elo mais fraco da cadeia de transportes e, muitas vezes, os valores dos fretes contratados são pactuados em patamar inferior ao custo operacional do serviço.

Entretanto, a busca por uma medida legislativa que permita o alcance de solução negociada e equilibrada entre todos os integrantes da cadeia produtiva e do setor de transportes é essencial. Essa busca pautou os trabalhos realizados na relatoria desta Medida Provisória.

Quanto à tabela a que se refere a Medida Provisória, consideramos que os valores a serem estipulados em regulamentação da ANTT devem refletir os pisos mínimos para a prestação dos serviços de transporte, em suas diversas categorias e veículos, com base nos custos operacionais desses serviços. Nesse sentido, vislumbramos que o texto da Medida Provisória pode e deve ser aprimorado.

Não se trata de definir e tabelar os preços a serem praticados no mercado. A definição que se busca é de um piso mínimo, referente ao custo operacional do serviço. Provavelmente, valores mais altos que o piso mínimo serão praticados na maior parte do ano e as relações de mercado naturalmente deverão se reequilibrar a partir de um referencial mínimo.

Esse referencial deve garantir a adequada manutenção dos veículos e o tempo de descanso necessário para os motoristas, com evidentes reflexos positivos para a segurança viária e de todos os usuários das rodovias.





Por fim, as manifestações nas rodovias e as informações e debates promovidos por esta Comissão não deixam dúvidas de que as condições mínimas de subsistência dos transportadores autônomos não vinham sendo alcançadas, com as regras cruas de mercado, desprovidas de regulamentação, que até então reinavam.

É certo que os princípios constitucionais da livre iniciativa devem ser respeitados. No entanto, a Carta Magna é una, e no mesmo patamar estão dispostos os princípios da dignidade da pessoa humana e da valorização de seu trabalho, o que nos impõe a análise conjunta e equilibrada de nossa Lei Maior, buscando-se a solução negociada dos conflitos que se apresentam.

Diante do exposto, acolhemos, quanto ao mérito, o dispositivo original da Medida Provisória.

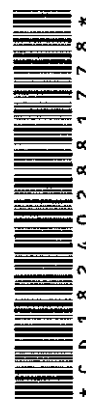
DAS EMENDAS

Foram apresentadas, perante a Comissão Mista, 55 emendas à Medida Provisória nº 832, de 2018. As emendas de nº 1 e nº 12 foram retiradas pelos autores. As demais emendas estão sumariadas no quadro descritivo apresentado anteriormente.

Quinze das emendas apresentadas serão acatadas, pelas razões expostas adiante.

As Emendas de nºs 3, 6, 8, 11, 14, 27 e 31 pretendem incluir no processo de fixação da tabela de preços mínimos representantes dos setores contratantes e embarcadores dos fretes rodoviários. A Emenda nº 46 pretende que a participação seja “ampla e plural”. Entendemos que esse processo deve ter ampla publicidade e contar com a participação de todas as partes interessadas.

As Emendas de nºs 16, 17, 18 e 19 tratam da publicidade da forma de cálculo utilizada para a fixação de valores mínimos de frete, bem como da importância da oscilação dos preços do óleo diesel na composição dos custos, além da previsão de um “gatilho” para a edição de novos valores mínimos, caso a





oscilação do combustível seja considerável. Consideramos essas propostas como importantes avanços no texto da Medida Provisória.

A Emenda nº 38 propõe a adequação da definição de “carga perigosa” para se compatibilizar à normatização referente ao transporte de produtos perigosos, regido, em grande medida, por normas e padrões internacionais de segurança. Consideramos adequada a proposta.

A Emenda nº 46 tem por objetivo explicitar, acertadamente, que as normas não devem fixar tabelas com preços fixos, mas, sim, valores mínimos de fretes. A Emenda nº 53 tenciona oferecer à ANTT base legal para sua atuação no sentido de garantir a aplicação dos dispositivos da Lei e da normatização dela decorrente.

Com respeito às demais emendas, consideramos não encontrar nelas razões bastantes para propor alteração no texto da Medida Provisória nº 832, de 2018. Conforme a descrição oferecida, algumas delas tratam de temas que fogem ao estrito escopo da proposição, outras prejudicariam os objetivos declarados na Medida Provisória, com os quais concordamos.

CONCLUSÃO

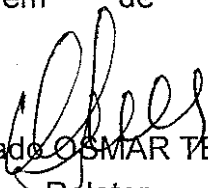
Diante de todo o exposto, voto pela admissibilidade, constitucionalidade e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 832, de 2018, e de suas emendas. Voto, ainda, pela adequação financeira e orçamentária da iniciativa, assim como de suas emendas. Voto, por fim, pela APROVAÇÃO, no mérito, da Medida Provisória nº 832, de 2018, **na forma do Projeto de Lei de Conversão anexo**. Com relação às emendas, voto pela APROVAÇÃO das Emendas de nºs 3, 6, 8, 11, 14, 16, 17, 18, 19, 27, 31, 38, 46, 48 e 53, na forma do Projeto de Lei de Conversão; voto, ainda, pela REJEIÇÃO, no mérito, das Emendas de nºs 2, 4, 5, 7, 9, 10, 13, 15, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 47, 49, 50, 51, 52, 54 e 55.

É o voto.

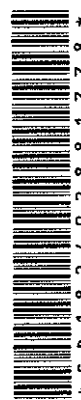




Sala da Comissão, em de de 2018.


Deputado OSMAR TERRA
Relator

2018-8106





COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, DE 2018

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2018

(Medida Provisória nº 832, de 2018)

Institui a Política Nacional de Pisos
Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica instituída a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

Art. 2º A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas tem a finalidade de promover condições mínimas para a realização de fretes no território nacional, de forma a proporcionar a adequada retribuição ao serviço prestado.

Art. 3º Para fins do disposto nesta Lei, entende-se por:

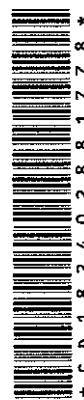
I – carga geral: a carga embarcada e transportada com acondicionamento, com marca de identificação e com contagem de unidades;

II – carga a granel: a carga líquida ou seca embarcada e transportada sem acondicionamento, sem marca de identificação e sem contagem de unidades;

III – carga frigorificada: a carga que necessita ser refrigerada ou congelada para conservar as qualidades essenciais do produto transportado;

IV – carga perigosa: a carga ou produto que seja perigoso ou represente risco para a saúde de pessoas, para a segurança pública ou para o meio ambiente; e

V – carga neogranel: a carga formada por conglomerados homogêneos de mercadorias, de carga geral, sem acondicionamento específico





cujo volume ou quantidade possibilite o transporte em lotes, em um único embarque.

Art. 4º O transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional, deverá ter seu frete remunerado em patamar igual ou superior aos pisos mínimos de frete fixados com base nesta Lei.

§ 1º Os pisos mínimos de frete deverão refletir os custos operacionais totais do transporte, definidos e divulgados nos termos de regulamentação da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT –, com priorização dos custos referentes ao óleo diesel e aos pedágios.

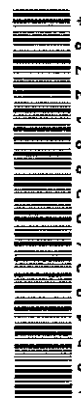
§ 2º É expressamente vedada a celebração de qualquer acordo ou convenção, individual ou coletivamente, ou mesmo por qualquer entidade ou representação de qualquer natureza, em condições que representem a prática de fretes em valores inferiores aos pisos mínimos estabelecidos na forma desta Lei.

Art. 5º Para a execução da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a ANTT publicará norma com 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, bem como a planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos.

§ 1º A publicação dos pisos e da planilha a que se refere o *caput* ocorrerá até os dias 20 de janeiro e 20 de julho de cada ano e os valores serão válidos para o semestre em que a norma for editada.

§ 2º Na hipótese da norma a que se refere o *caput* não ser publicada nos prazos estabelecidos no § 1º, os valores anteriores permanecerão válidos, atualizados pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA –, ou por outro que o substitua, no período acumulado.

§ 3º Sempre que ocorrer oscilação no preço do óleo diesel no mercado nacional superior a dez por cento em relação ao preço considerado na planilha de cálculos de que trata o *caput*, para mais ou para menos, nova norma





com pisos mínimos deverá ser publicada pela ANTT, considerando a variação no preço do combustível.

§ 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o *caput* têm natureza vinculativa e sua não observância sujeitará o infrator a indenizar o transportador em valor equivalente ao dobro do que seria devido, descontado o valor já pago, sem prejuízo de multa a ser aplicada pela ANTT.

§ 5º A norma de que trata o *caput* poderá fixar pisos mínimos de frete diferenciados para o transporte de contêineres e de veículos de frotas específicas, dedicados ou fidelizados por razões sanitárias ou por outras razões consideradas pertinentes pela ANTT, consideradas as características e especificidades do transporte.

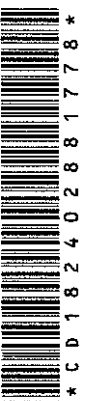
§ 6º Cabe à ANTT adotar medidas administrativas, coercitivas e punitivas necessárias ao fiel cumprimento do disposto no § 4º, nos termos de regulamento.

Art. 6º O processo de fixação dos pisos mínimos deverá ser técnico, ter ampla publicidade e contar com a participação dos representantes dos embarcadores, dos contratantes dos fretes, das cooperativas de transporte de cargas, dos sindicatos de empresas de transportes e de transportadores autônomos de cargas.

Parágrafo único. A ANTT regulamentará a participação das diversas partes interessadas no processo de fixação dos pisos mínimos de que trata o *caput*, garantida a participação igualitária de transportadores autônomos e demais setores.

Art. 7º Toda operação de transporte rodoviário de cargas deverá ser acompanhada de documento referente ao contrato de frete, com informações do contratante e do contratado, da carga, origem e destino, forma de pagamento do frete e indicação expressa do valor do frete e do piso mínimo de frete aplicável.

Parágrafo único. O documento de que trata o *caput*, com o devido registro realizado junto à ANTT, na forma de regulamento, será de porte obrigatório pelo motorista do veículo durante o transporte.



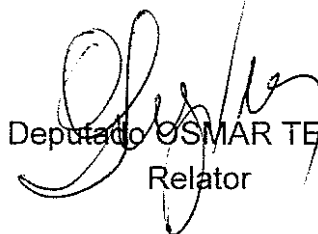


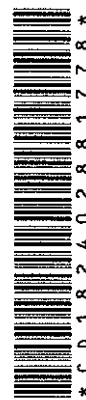
Art. 8º Respondem subsidiariamente pelo pagamento da indenização a que se refere o § 4º do art. 5º, os responsáveis por anúncios de ofertas de frete em valores inferiores aos pisos mínimos estabelecidos na forma desta Lei.

Parágrafo único. Também respondem subsidiariamente os responsáveis por plataforma tecnológica por meio de Internet, aplicativo ou outra tecnologia, que permita ou possibilite a veiculação dos anúncios a que se refere o *caput*.

Art. 9º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2018.


Deputado OSMAR TERRA
Relator



* CD 182402881778 *





COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, DE 2018

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, DE 2018

Institui a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado OSMAR TERRA

COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

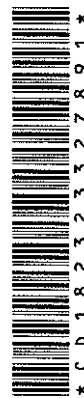
Durante a discussão do parecer e do Projeto de Lei de Conversão (PLV) oferecido à Medida Provisória nº 832, de 2018, na reunião da Comissão Mista ocorrida em 03/07/2018, foi acordada a realização dos seguintes ajustes no texto, que englobam a aprovação, no mérito, da Emenda nº 54, bem como a correção na manifestação quanto ao mérito das Emendas de nºs 5 e 6.

Assim, nosso voto é pela admissibilidade, constitucionalidade e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 832, de 2018, e de suas emendas. Voto, ainda, pela adequação financeira e orçamentária da iniciativa, assim como de suas emendas. Voto, por fim, pela APROVAÇÃO, no mérito, da Medida Provisória nº 832, de 2018, **na forma do Projeto de Lei de Conversão anexo**. Com relação às emendas, voto pela APROVAÇÃO das Emendas de nos 3, 5, 8, 11, 14, 16, 17, 18, 19, 27, 31, 38, 46, 48, 53 e 54, na forma do Projeto de Lei de Conversão; voto, ainda, pela REJEIÇÃO, no mérito, das Emendas de nos 2, 4, 6, 7, 9, 10, 13, 15, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 47, 49, 50, 51, 52 e 55.

É o voto.

Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2018.

Deputado OSMAR TERRA
Relator



236



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado Federal **Osmar Terra**

2

2018-8275



237



COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, DE 2018

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2018

(Medida Provisória nº 832, de 2018)

Institui a Política Nacional de Pisos
Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica instituída a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

Art. 2º A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas tem a finalidade de promover condições mínimas para a realização de fretes no território nacional, de forma a proporcionar a adequada retribuição ao serviço prestado.

Art. 3º Para fins do disposto nesta Lei, entende-se por:

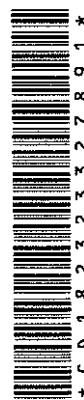
I – carga geral: a carga embarcada e transportada com acondicionamento, com marca de identificação e com contagem de unidades;

II – carga a granel: a carga líquida ou seca embarcada e transportada sem acondicionamento, sem marca de identificação e sem contagem de unidades;

III – carga frigorificada: a carga que necessita ser refrigerada ou congelada para conservar as qualidades essenciais do produto transportado;

IV – carga perigosa: a carga ou produto que seja perigoso ou represente risco para a saúde de pessoas, para a segurança pública ou para o meio ambiente; e

V – carga neogranel: a carga formada por conglomerados homogêneos de mercadorias, de carga geral, sem acondicionamento específico e



OS

238



cujo volume ou quantidade possibilite o transporte em lotes, em um único embarque.

Art. 4º O transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional, deverá ter seu frete remunerado em patamar igual ou superior aos pisos mínimos de frete fixados com base nesta Lei.

§ 1º Os pisos mínimos de frete deverão refletir os custos operacionais totais do transporte, definidos e divulgados nos termos de regulamentação da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT –, com priorização dos custos referentes ao óleo diesel e aos pedágios.

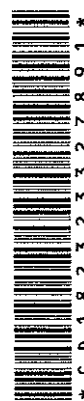
§ 2º É expressamente vedada a celebração de qualquer acordo ou convenção, individual ou coletivamente, ou mesmo por qualquer entidade ou representação de qualquer natureza, em condições que representem a prática de fretes em valores inferiores aos pisos mínimos estabelecidos na forma desta Lei.

Art. 5º Para a execução da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a ANTT publicará norma com 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, bem como a planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos.

§ 1º A publicação dos pisos e da planilha a que se refere o *caput* ocorrerá até os dias 20 de janeiro e 20 de julho de cada ano e os valores serão válidos para o semestre em que a norma for editada.

§ 2º Na hipótese da norma a que se refere o *caput* não ser publicada nos prazos estabelecidos no § 1º, os valores anteriores permanecerão válidos, atualizados pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA –, ou por outro que o substitua, no período acumulado.

§ 3º Sempre que ocorrer oscilação no preço do óleo diesel no mercado nacional superior a dez por cento em relação ao preço considerado na planilha de cálculos de que trata o *caput*, para mais ou para menos, nova norma



239



com pisos mínimos deverá ser publicada pela ANTT, considerando a variação no preço do combustível.

§ 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o *caput* têm natureza vinculativa e sua não observância sujeitará o infrator a indenizar o transportador em valor equivalente ao dobro do que seria devido, descontado o valor já pago, sem prejuízo de multa a ser aplicada pela ANTT.

§ 5º A norma de que trata o *caput* poderá fixar pisos mínimos de frete diferenciados para o transporte de contêineres e de veículos de frotas específicas, dedicados ou fidelizados por razões sanitárias ou por outras razões consideradas pertinentes pela ANTT, consideradas as características e especificidades do transporte.

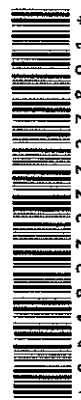
§ 6º Cabe à ANTT adotar medidas administrativas, coercitivas e punitivas necessárias ao fiel cumprimento do disposto no § 4º, nos termos de regulamento.

Art. 6º O processo de fixação dos pisos mínimos deverá ser técnico, ter ampla publicidade e contar com a participação dos representantes dos embarcadores, dos contratantes dos fretes, das cooperativas de transporte de cargas, dos sindicatos de empresas de transportes e de transportadores autônomos de cargas.

Parágrafo único. A ANTT regulamentará a participação das diversas partes interessadas no processo de fixação dos pisos mínimos de que trata o *caput*, garantida a participação igualitária de transportadores autônomos e demais setores.

Art. 7º Toda operação de transporte rodoviário de cargas deverá ser acompanhada de documento referente ao contrato de frete, com informações do contratante e do contratado, da carga, origem e destino, forma de pagamento do frete e indicação expressa do valor do frete e do piso mínimo de frete aplicável.

Parágrafo único. O documento de que trata o *caput*, com o devido registro realizado junto à ANTT, na forma de regulamento, será de porte obrigatório pelo motorista do veículo durante o transporte.



OS

240



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.

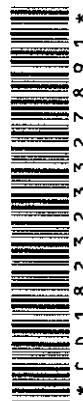
Parágrafo único. Também respondem subsidiariamente os responsáveis por plataforma tecnológica por meio de Internet, aplicativo ou outra tecnologia, que permita ou possibilite a veiculação dos anúncios a que se refere o *caput*.

Art. 9º É concedida anistia às multas e sanções, previstas na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e em outras normas ou decisões judiciais, aplicadas em decorrência das paralisações dos caminhoneiros nas manifestações ocorridas entre 21 de maio e 4 de junho de 2018.

Art. 10. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2018.

Deputado OSMAR TERRA
Relator



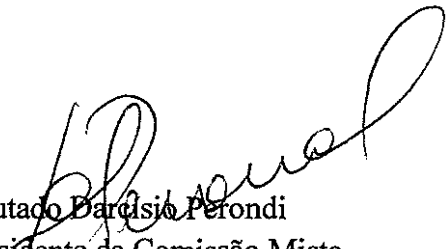


CONGRESSO NACIONAL
Comissão Mista da Medida Provisória nº 832/2018

DECISÃO DA COMISSÃO

Reunida nesta data a Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 832, de 2018, foi aprovado, por unanimidade, o relatório do Deputado Osmar Terra, que passa a constituir o Parecer da Comissão, o qual conclui pela admissibilidade, constitucionalidade e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 832, de 2018, e de suas emendas; pela adequação financeira e orçamentária da iniciativa, assim como de suas emendas; pela aprovação, no mérito, da Medida Provisória nº 832, de 2018, na forma do Projeto de Lei de Conversão apresentado; com relação às emendas, pela aprovação das Emendas de nºs 3, 5, 8, 11, 14, 16, 17, 18, 19, 27, 31, 38, 46, 48, 53 e 54, na forma do Projeto de Lei de Conversão apresentado; e pela rejeição, no mérito, das Emendas de nos 2, 4, 6, 7, 9, 10, 13, 15, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 47, 49, 50, 51, 52 e 55.

Brasília, 4 de julho de 2018.


Deputado Barcísio Perondi
Vice-Presidente da Comissão Mista



PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 20, DE 2018

(Proveniente da Medida Provisória nº 832, de 2018)

Institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica instituída a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

Art. 2º A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas tem a finalidade de promover condições mínimas para a realização de fretes no território nacional, de forma a proporcionar a adequada retribuição ao serviço prestado.

Art. 3º Para fins do disposto nesta Lei, entende-se por:

I – carga geral: a carga embarcada e transportada com acondicionamento, com marca de identificação e com contagem de unidades;

II – carga a granel: a carga líquida ou seca embarcada e transportada sem acondicionamento, sem marca de identificação e sem contagem de unidades;

III – carga frigorificada: a carga que necessita ser refrigerada ou congelada para conservar as qualidades essenciais do produto transportado;

IV – carga perigosa: a carga ou produto que seja perigoso ou represente risco para a saúde de pessoas, para a segurança pública ou para o meio ambiente; e

V – carga neogranel: a carga formada por conglomerados homogêneos de mercadorias, de carga geral, sem acondicionamento específico e cujo volume ou quantidade possibilite o transporte em lotes, em um único embarque.

Art. 4º O transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional, deverá ter seu frete remunerado em patamar igual ou superior aos pisos mínimos de frete fixados com base nesta Lei.

§ 1º Os pisos mínimos de frete deverão refletir os custos operacionais totais do transporte, definidos e divulgados nos termos de regulamentação da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT –, com priorização dos custos referentes ao óleo diesel e aos pedágios.

BP



§ 2º 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.

Art. 5º Para a execução da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a ANTT publicará norma com 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, bem como a planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos.

§ 1º A publicação dos pisos e da planilha a que se refere o *caput* ocorrerá até os dias 20 de janeiro e 20 de julho de cada ano e os valores serão válidos para o semestre em que a norma for editada.

§ 2º Na hipótese da norma a que se refere o *caput* não ser publicada nos prazos estabelecidos no § 1º, os valores anteriores permanecerão válidos, atualizados pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA –, ou por outro que o substitua, no período acumulado.

§ 3º Sempre que ocorrer oscilação no preço do óleo diesel no mercado nacional superior a dez por cento em relação ao preço considerado na planilha de cálculos de que trata o *caput*, para mais ou para menos, nova norma com pisos mínimos deverá ser publicada pela ANTT, considerando a variação no preço do combustível.

§ 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o *caput* têm natureza vinculativa e sua não observância sujeitará o infrator a indenizar o transportador em valor equivalente ao dobro do que seria devido, descontado o valor já pago, sem prejuízo de multa a ser aplicada pela ANTT.

§ 5º A norma de que trata o *caput* poderá fixar pisos mínimos de frete diferenciados para o transporte de contêineres e de veículos de frotas específicas, dedicados ou fidelizados por razões sanitárias ou por outras razões consideradas pertinentes pela ANTT, consideradas as características e especificidades do transporte.

§ 6º Cabe à ANTT adotar medidas administrativas, coercitivas e punitivas necessárias ao fiel cumprimento do disposto no § 4º, nos termos de regulamento.

JP



Art. 6º O processo de fixação dos pisos mínimos deverá ser técnico, ter ampla publicidade e contar com a participação dos embarcadores, dos contratantes dos fretes, das cooperativas de transporte de cargas, dos sindicatos de empresas de transportes e de transportadores autônomos de cargas.

Parágrafo único. A ANTT regulamentará a participação das diversas partes interessadas no processo de fixação dos pisos mínimos de que trata o *caput*, garantida a participação igualitária de transportadores autônomos e demais setores.

Art. 7º Toda operação de transporte rodoviário de cargas deverá ser acompanhada de documento referente ao contrato de frete, com informações do contratante e do contratado, da carga, origem e destino, forma de pagamento do frete e indicação expressa do valor do frete e do piso mínimo de frete aplicável.

Parágrafo único. O documento de que trata o *caput*, com o devido registro realizado junto à ANTT, na forma de regulamento, será de porte obrigatório pelo motorista do veículo durante o transporte.

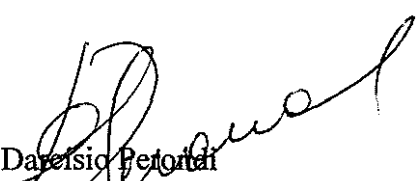
Art. 8º Respondem subsidiariamente pelo pagamento da indenização a que se refere o § 4º do art. 5º, os responsáveis por anúncios de ofertas de frete em valores inferiores aos pisos mínimos estabelecidos na forma desta Lei.

Parágrafo único. Também respondem subsidiariamente os responsáveis por plataforma tecnológica por meio de Internet, aplicativo ou outra tecnologia, que permita ou possibilite a veiculação dos anúncios a que se refere o *caput*.

Art. 9º É concedida anistia às multas e sanções, previstas na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e em outras normas ou decisões judiciais, aplicadas em decorrência das paralisações dos caminhoneiros nas manifestações ocorridas entre 21 de maio e 4 de junho de 2018.

Art. 10. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, 04 de julho de 2018.


Deputado Darcião Petroni
Vice-Presidente da Comissão

