



CÂMARA DOS DEPUTADOS

MEDIDA PROVISÓRIA N.º 832, DE 2018

(Do Poder Executivo)

Mensagem nº 287/2018
Aviso nº 249/2018 - C. Civil

Institui a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas; tendo parecer da Comissão Mista, pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência; pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa; e pela adequação financeira e orçamentária desta e das Emendas apresentadas; e no mérito, pela aprovação desta e das Emenda 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 de nº 20/2018, adotado; e pela rejeição das Emendas de nº 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 (relator: Dep. OSMAR TERRA)

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

SUMÁRIO

I - Medida inicial

II - Na Comissão Mista:

- Emendas Apresentadas (55)
- Parecer do relator
- 1º Projeto de Lei de Conversão oferecido pelo relator
- Complementação de voto
- 2º Projeto de Lei de Conversão oferecido pelo relator
- Decisão da Comissão
- Projeto de Lei de Conversão nº 20/2018, adotado.

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, DE 27 DE MAIO DE 2018

Institui a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas

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

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

Art. 3º Para fins do disposto nesta Medida Provisória, 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 passível de provocar acidentes, ocasionar ou potencializar riscos, danificar cargas ou meios de transporte e gerar perigo às pessoas que a manipulem; 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, obedecerá aos preços fixados com base nesta Medida Provisória.

Art. 5º Para a execução da Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT publicará tabela com os preços mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as especificidades das cargas definidas no art. 3º.

§ 1º A publicação da tabela a que se refere o **caput** ocorrerá até os dias 20 de janeiro e 20 de julho de cada ano e a tabela será válida para o semestre em que for editada.

§ 2º Na hipótese da tabela a que se refere o **caput** não ser publicada nos prazos estabelecidos no § 1º, a tabela anterior continuará válida e seus valores serão atualizados pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, ou por outro que o substitua, no período acumulado.

§ 3º A ANTT publicará a primeira tabela a que se refere o **caput**, a qual vigorará até 20 de janeiro de 2019, no prazo de cinco dias, contado da data de publicação desta Medida

Provisória.

§ 4º Os preços fixados na tabela a que se refere o **caput** têm natureza vinculativa e a sua não observância sujeitará o infrator a indenizar o transportador em valor equivalente ao dobro do que seria devido, descontado o valor já pago.

Art. 6º O processo de fixação dos preços mínimos contará com a participação dos representantes das cooperativas de transporte de cargas e dos sindicatos de empresas de transportes e de transportadores autônomos de cargas.

Art. 7º Para a fixação dos preços mínimos, serão considerados, prioritariamente, os custos do óleo diesel e dos pedágios.

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

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

MICHEL TEMER
Valter Casimiro Silveira
Eliseu Padilha



EMI Nº 34 MTPA/CC

Brasília, 27 de maio de 2018.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República.

1. Submetemos à consideração de Vossa Excelência proposta de Medida Provisória que institui a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.
2. A Medida Provisória proposta 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 em que a ordem econômica deve ser fundada, visando a assegurar a todos existência digna, nos termos do art. 170 da Constituição Federal.
3. A urgência e relevância da Medida Provisória são notórias, tendo em vista a greve dos transportadores de carga iniciada no dia 21 de maio, a qual alcança o seu sétimo dia. O estabelecimento de uma política de preços mínimos do transporte rodoviários de cargas é um dos itens da pauta de reivindicação do setor. Tal iniciativa, nesse contexto, possui o condão de reduzir a instabilidade nas relações com o setor de transporte rodoviário de cargas que, por sua vez, podem resultar em prejuízos sociais e econômicos de grande monta, como o desabastecimento e restrições para à circulação de pessoas e bens.
4. Durante as negociações realizadas em 2015 com os caminhoneiros autônomos que atuam no transporte rodoviário de cargas, a tabela de frete mínimo foi pontada na ocasião como uma das principais demandas do setor. Essa demanda, embora não tenha sido contemplada na Lei 13.103, de 2 de março de 2015, foi objeto de várias discussões realizadas no âmbito do Ministério dos Transportes e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), resultando na publicação, pela ANTT, da Resolução nº 4810, de 19 de agosto de 2015, que estabelece metodologia e publica parâmetros de referência para cálculo dos custos de frete do serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas por conta de terceiros.
5. Por se tratar de parâmetros de referência, este ato normativo foi apenas um instrumento facilitador, sem caráter impositivo, para que os custos possam ser calculados tanto pelo transportador (autônomo ou empresa), quanto por quem o contrata (embarcador). Adicionalmente, a ANTT disponibilizou uma planilha de cálculos para facilitar a determinação do valor de frete por estes usuários, cujo uso é discricionário.
6. Atualmente, contudo, vem sendo verificado um descasamento entre a oferta de serviços de transporte de cargas rodoviário e a sua demanda, fazendo com que os preços sejam subestimados, ficando por vezes abaixo do seu custo. Atribui-se esse fenômeno, sobretudo, aos recentes incentivos ao crescimento da oferta, por meio da política de subsídios à aquisição de novos veículos, associada à queda da atividade econômica brasileira, a qual impactou severamente o setor do transporte rodoviário de cargas proporcionalmente superiores à queda do Produto Interno Bruto (PIB) nacional.
7. Esse contexto de excesso de oferta, combinado às elevações dos custos associados à operação dos transportadores rodoviários de cargas, deu origem a relevante distorção no setor, em que os custos totais de operação dos transportes, fixos e variáveis, não são propriamente remunerados pelos preços praticados no mercado. A grande pulverização existente no setor, com importante participação de autônomos, fez com que os seus



custos não pudessem ser diluídos no restante da cadeia produtiva, recaindo majoritariamente sobre o transportador.

8. Embora a livre concorrência seja um princípio previsto na Constituição Federal (inciso IV, art. 170, CF), a ordem econômica é fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, e tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social (art. 170, CF). A situação atípica que se configura justifica que o Estado atue de forma excepcional, buscando atenuar as distorções que se processam no setor, considerando-se a valorização do trabalhador do transporte rodoviário de cargas, assegurando-lhe existência digna.
9. Essas, Excelentíssimo Senhor Presidente da República, são as razões que justificam a adoção da Medida Provisória que ora submetemos à apreciação de Vossa Excelência.

Respeitosamente.

Assinado por: Valter Casimiro e Eliseu Padilha

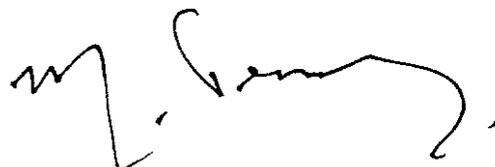


Mensagem nº 287

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do art. 62 da Constituição, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências o texto da Medida Provisória nº832 , de 27 de maio de 2018, que "Institui a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas."

Brasília, 27 de maio de 2018.



Ofício nº 366 (CN)

Brasília, em 4 de julho de 2018.

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

Assunto: Encaminha processado de Medida Provisória.

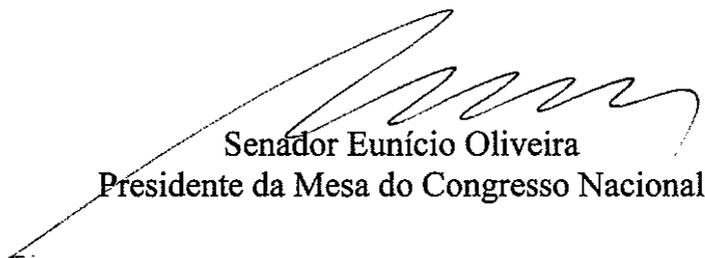
Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, nos termos do § 8º do art. 62 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, o processado da Medida Provisória nº 832, de 2018, que “Institui a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas”.

À Medida foram oferecidas 55 (cinquenta e cinco) emendas e a Comissão Mista emitiu o Parecer nº 1, de 2018 (CM MPV nº 832, de 2018), que conclui pelo PLV nº 20, de 2018.

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

Atenciosamente,


Senador Eunício Oliveira
Presidente da Mesa do Congresso Nacional

tksa/mpv18-832

Secretaria de Expediente

MPV Nº 832/18 (PLV 20/18)
Fls. 285

Secretaria-Geral da Mesa SERMO 04/07/2018 19:52
Porto: 4553
Ass.: Franjete
Of.19em: CN



CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória N° 832**, de 2018, que "*Institui a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.*"

PARLAMENTARES	EMENDAS N°S
Senador Antonio Carlos Valadares (PSB/SE)	001
Deputado Federal Rogério Rosso (PSD/DF)	002
Deputado Federal André Figueiredo (PDT/CE)	003
Senador Eduardo Amorim (PSDB/SE)	004
Deputado Federal Nilson Leitão (PSDB/MT)	005
Deputado Federal Arnaldo Jardim (PPS/SP)	006; 007; 008
Deputada Federal Flávia Morais (PDT/GO)	009
Deputado Federal Aelton Freitas (PR/MG)	010
Deputado Federal Valdir Colatto (MDB/SC)	011
Deputado Federal Carlos Melles (DEM/MG)	012
Deputado Federal Luis Carlos Heinze (PP/RS)	013; 014; 015; 016
Deputado Federal Assis do Couto (PDT/PR)	017; 018; 019
Senador Wilder Morais (DEM/GO)	020
Deputado Federal Rodrigo Garcia (DEM/SP)	021
Senador Acir Gurgacz (PDT/RO)	022; 023
Deputado Federal Osmar Serraglio (PP/PR)	024; 025; 026; 027
Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	028; 029; 030; 031; 032; 033; 034; 035; 036; 037; 038
Deputada Federal Erika Kokay (PT/DF)	039; 040
Senador Pedro Chaves (PRB/MS)	041
Deputado Federal Vicente Candido (PT/SP)	042; 043
Deputado Federal Beto Rosado (PP/RN)	044; 045
Deputado Federal Paulo Pimenta (PT/RS)	046; 047; 048; 049; 050
Deputado Federal Alfredo Kaefer (PP/PR)	051; 052
Deputado Federal Nelson Marquezelli (PTB/SP)	053; 054
Deputado Federal José Guimarães (PT/CE)	055

TOTAL DE EMENDAS: 55

DESPACHO: Encaminhe-se à Comissão Mista da Medida Provisória nº 832, de 2018





MPV 832
00001

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador ANTONIO CARLOS VALADARES

EMENDA Nº – CM
(à MPV nº 832, de 2018)

Acrescente-se ao texto da Medida Provisória nº 832, de 2018, o seguinte art. 8º, renumerando-se os demais:

“**Art. 8º** Até que seja editada a tabela referida no art. 5º desta Lei, ficam definidos os seguintes valores mínimos, com aplicação imediata em âmbito nacional:

I - carga geral, carga a granel e carga neogranel: R\$ 0,70 (setenta centavos de real) por quilômetro rodado para cada eixo carregado; e

II – carga frigorificada (refrigerada) e carga perigosa: R\$ 0,90 (noventa centavos de real) por quilômetro rodado para cada eixo carregado.

Parágrafo único. Nos fretes curtos, realizados em distâncias inferiores a oitocentos quilômetros, os valores mencionados nos incisos I e II do caput desse artigo ficam acrescidos de, no mínimo, 15% (quinze por cento).”

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 832 foi editada para assegurar preços mínimos ao transporte rodoviário de cargas, deixando a cargo da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, publicar tabela com referidos preços, referentes ao quilômetro rodado.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador ANTONIO CARLOS VALADARES

Ocorre que, até que a referida tabela seja publicada pela ANTT, a norma veiculada pela Medida Provisória terá eficácia limitada. Ou seja, dependerá da edição do ato administrativo competente para que, de fato e de direito, sejam assegurados preços mínimos preestabelecidos.

Por isso, optamos em inserir, no texto da Medida Provisória, dispositivo já aprovado pela Câmara dos Deputados no âmbito do Projeto de Lei da Câmara nº 121, de 2017, que serviu de base para a formulação da presente Medida Provisória.

Com a presente emenda, teremos, desde logo, com eficácia imediata, ainda que temporária, valores mínimos para o transporte rodoviário de cargas, até que a ANTT venha a publicar a tabela de preços que vinculará a realização dos fretes no País.

Sendo assim, faz-se mister a atuação deste Parlamento, no sentido de prestar auxílio aos caminhoneiros, que passam por momento de extrema dificuldade. Ante todo o exposto, pedimos o apoio dos ilustres parlamentares para a aprovação da presente emenda.

Sala das Comissões,

Senador ANTONIO CARLOS VALADARES
PSB - SE



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 832
ETIQUETA
00002

Data	PROPOSIÇÃO Medida Provisória nº 832/2018.
------	---

autor Dep. Rogério Rosso– PSD/DF	Nº do prontuário
--	------------------

1 Supressiva	2. substitutiva	3. modificativa	4. (X) aditiva	5. () Substitutivo global
--------------	-----------------	-----------------	----------------	----------------------------

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

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se à Medida Provisória nº 832/2018, onde couber, a seguinte redação:

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

Art. 1º

.....

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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

PARLAMENTAR

Dep. Rogério Rosso
PSD/DF



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 832

00003 ETIQUETA

DATA

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, de 2018

AUTOR
Dep. André Figueiredo

Nº PRONTUÁRIO

TIPO

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

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Altere-se o art. 6º da Medida Provisória 832 de 27 de maio de 2018:

“Art. 6º O processo de fixação dos preços mínimos contará com a participação dos representantes das cooperativas de transporte de cargas, dos sindicatos de empresas de transportes, de transportadores autônomos de cargas e de representantes das Confederações da Agricultura e Pecuária - CNA, do Comércio de Bens, serviço e Turismo - CNC e Nacional da Indústria – CNI.” (NR)

JUSTIFICATIVA

A proposta do governo em criar uma tabela mínima de frete exclui os contratantes dos serviços de transporte rodoviário de carga nas discussões que balizarão os preços mínimos a serem editados pela ANTT.

Em razão dos embarcadores serem parte interessada e afetada diretamente pelo tema, torna-se necessário a ampliação dos participantes responsáveis pela fixação dos preços mínimos e, desta forma, trazer ao debate todos os aspectos de mercado necessários ao tema.

Assinatura

DEP. André Figueiredo

Brasília, de maio de 2018.



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 30/05/2018	Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018.
---------------------------	---

Autor Senador Eduardo Amorim	Nº do Prontuário
---	-------------------------

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

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

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Emenda nº

Dê-se a seguinte redação ao art. 7º da Medida Provisória nº 832, de 2018:

“Art. 7º Para fixação dos preços mínimos, serão considerados, prioritariamente, os custos do óleo diesel, dos pedágios, e as condições físicas do trecho a ser percorrido, bem como o tempo necessário.”

JUSTIFICAÇÃO

A emenda em apreço tem por fim incluir na fixação dos preços mínimos do transporte rodoviário de carga a consideração das situações físicas das estradas a serem percorridas até o destino final, bem como o tempo a ser gasto neste itinerário.

É de conhecimento público que estradas em condições ruins podem causar inúmeros prejuízos aos proprietários de caminhões, seja pela diminuição da vida útil de inúmeros componentes, seja pela destruição de outros (como pneus e suspensão), demandando sua substituição precoce ou até mesmo emergencial.

Da mesma forma, o tempo demandado nestes trechos é superior ao dispendido em viagens semelhantes, em estradas com condições adequadas de conservação.

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA
MPV 832
00005

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

<p>data</p> <p>29/05/2018</p>	<p>Proposição</p> <p>Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018</p>
-------------------------------	--

<p>Autor</p> <p>Deputado Nilson Leitão</p>	<p>nº do prontuário</p>
---	-------------------------

1 Supressiva 2. substitutiva 3 modificativa 4. aditiva 5. Substitutivo global

Página	Art.	Parágrafo	Inciso	Alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

Dê-se ao art. 6º da Medida Provisória nº 832, de 27/05/2018, a seguinte redação:

“Art. 6º O processo de fixação dos preços mínimos contará com a participação dos representantes das cooperativas de transporte de cargas, dos sindicatos de empresas de transportes, de transportadores autônomos de cargas e de embarcadores contratantes do frete.

----- (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A proposta do governo em criar uma tabela mínima de frete exclui os contratantes dos serviços de transporte rodoviário de carga nas discussões que balizarão os preços mínimos a serem editados pela ANTT.

Em razão dos embarcadores serem parte interessada e afetada diretamente pelo tema, torna-se necessário a ampliação dos participantes responsáveis pela fixação dos preços mínimos e, desta forma, trazer ao debate todos os aspectos de mercado necessários ao tema.

PARLAMENTAR

--



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA MODIFICATIVA

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, DE 27 DE MAIO DE 2018

*Institui Política de Preços Mínimos
do Transporte Rodoviário de Cargas*

Os art. 5º, 6º e 7º da Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 5º

.....
§4º Os preços fixados na tabela a que se refere o caput têm natureza referencial.

Art. 6º O processo de fixação dos preços referenciais contará com a participação dos representantes das cooperativas de transporte de cargas e dos sindicatos de empresas de transportes e de transportadores autônomos de cargas.

Art. 7º Para a fixação dos preços referenciais, serão considerados, preferencialmente, os custos do óleo diesel e do pedágio.”

JUSTIFICATIVA

O objetivo do governo ao editar a presente Medida Provisória 832/2018 é o de mitigar falhas do mercado no transporte rodoviário de cargas. Entretanto, acreditamos que a proposta corre sérios riscos de ser considerada inconstitucionalidade, uma vez que fere a livre iniciativa e a livre concorrência, princípios basilares da ordem econômica da Constituição de 1988.

Visando sanar estes vícios propomos as mudanças em tela, para que a MP não seja questionada judicialmente ou por órgãos de controle da atividade econômica.

Sala das Sessões, em de junho de 2018.

**Deputado Arnaldo Jardim
PPS/SP**



**MPV 832
00007**

CONGRESSO NACIONAL

EMENDA SUPRESSIVA

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, DE 27 DE MAIO DE 2018

Institui Política de Preços Mínimos
do Transporte Rodoviário de Cargos

Suprima-se o §4º do Art. 5º e os artigos 6º e 7º da Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018.

JUSTIFICATIVA

Apesar dos meritórios intuitos sociais, a proposta do governo especificada nesta Medida Provisória deverá gerar graves distorções se não for regulada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. Desta forma, a presente emenda pretende determinar que cabe somente ao órgão definir os critérios de ajuste de preços, evitando desequilíbrios no mercado.

Sala das Sessões, em de junho de 2018.

Deputado Arnaldo Jardim

PPS/SP



**MPV 832
00008**

CONGRESSO NACIONAL

EMENDA MODIFICATIVA

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, DE 27 DE MAIO DE 2018

*Institui Política de Preços Mínimos
do Transporte Rodoviário de Cargos*

O art. 6º da Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 6º O processo de fixação dos preços mínimos contará com a participação dos representantes das cooperativas de transporte de cargas, dos sindicatos de empresas de transporte, de transportadores autônomos de cargas e de representantes dos contratantes de fretes.

.....(NR)”

JUSTIFICATIVA

O texto da presente Medida Provisória exclui os contratantes dos serviços de transporte rodoviário de carga nas discussões que irão instituir a nova política de preços.

Acreditamos que qualquer política pública ou a regulação das mesmas deve contar com a mais ampla participação da sociedade civil, especialmente aqueles interessados ou afetados diretamente por essas políticas. Dessa forma, sugerimos a inclusão dos contratantes dos serviços de transporte rodoviário de cargas nas rodadas de discussão e elaboração da política dos preços.

Sala das Sessões, em de junho de 2018.

Deputado Arnaldo Jardim

PPS/SP



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 832

00009 ETIQUETA

DATA

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, de 2018

AUTOR
Dep. FLÁVIA MORAIS

Nº PRONTUÁRIO

TIPO

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

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Inclua-se o seguinte artigo ao texto da Medida Provisória 832, de 27 de maio de 2018:

“Art. Os reajustes e revisões de preços dos combustíveis derivados de petróleo, praticados pelas unidades produtoras, de processamento ou distribuidoras, que impliquem em seu aumento, não serão efetuados em períodos inferiores a trinta dias após o último aumento, com divulgação prévia de pelo menos cinco dias úteis dos índices de referência utilizados”.

JUSTIFICATIVA

A previsibilidade é condição básica para qualquer modelo econômico sustentável no médio e no longo prazo. Uma política de preços de combustíveis que admite a variação diária é, no mínimo, inconsequente. Não podemos permitir que os agentes econômicos e as famílias continuem submetidas à atual condição em que a Petrobras, empresa pública criada a partir do esforço e dos investimentos do povo brasileiro, nos colocou ao não apenas dolarizar mas permitir que seus preços flutuem diariamente.

O consumo de combustíveis é elemento básico da economia. Afeta o frete, o custo de todas as mercadorias, o transporte de passageiros, o deslocamento dos trabalhadores e contamina todos os custos das famílias e das empresas. Nesses momentos, percebemos que os interesses por lucros exagerados de uns poucos acionistas não podem se sobrepor às necessidades dos cidadãos brasileiros nem às da própria Petrobras, que no médio prazo também seria contaminada pela desorganização econômica criada por sua equivocada política de preços.

Nesse sentido, os preços dos combustíveis, em que pese deverem acompanhar os preços internacionais para não prejudicar o caixa da Petrobras em dólar, não podem refletir a volatilidade dos preços do petróleo nos mercados internacionais nem as oscilações cambiais de curto prazo, muitas vezes artificialmente afetadas por interesses especulativos de curtíssimo prazo.

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

Assinatura

DEP. FLÁVIA MORAIS

Brasília, de maio de 2018.

MEDIDA PROVISÓRIA 832 DE 27 DE MAIO DE 2018
EMENDA ADITIVA Nº /2018

Institui a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Carga

Alterar a redação do inciso IV, do artigo 3º, com o seguinte teor:

“IV– carga perigosa – a carga passível de provocar acidentes, ocasionar ou potencializar riscos, danificar cargas ou meios de transporte e gerar perigo às pessoas que a manipulem, e o transporte de valores e de bens de alto valor agregado, realizado por empresas de segurança privada autorizadas nos termos da lei.”

JUSTIFICATIVA

As empresas de transporte de valores, conquanto sejam especializadas em segurança privada, também executam serviços de transporte rodoviário de cargas definidas como perigosas, de forma que não podem ficar à margem da regulamentação específica, já que a Presente Medida Provisória estabelece valor mínimo para todas as categorias de cargas. A própria ANTT reconhece as empresas de Transporte de Valores como subespécie de empresas de transporte rodoviário de carga, de forma que a regulamentação deverá contemplar os valores e bens de alto valor transportados por essa natureza de transportadoras.

Sala das sessões, maio de 2018.



AELTON FREITAS
Deputado Federal
PR/MG

**COMISSÃO MISTA DESTINADA A PROFERIR PARECER À
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832/2018**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, DE 2018

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

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Dê-se ao 6º da Medida Provisória n.º 832, de 2018, a seguinte
redação:

Art. 6º O processo de fixação dos preços mínimos contará com a participação dos representantes das cooperativas de transporte de cargas, dos sindicatos de empresas de transportes, de transportadores autônomos de cargas e de representantes dos contratantes do frete.

.....”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

A proposta do governo em criar uma tabela mínima de frete exclui os contratantes dos serviços de transporte rodoviário de carga nas discussões que balizarão os preços mínimos a serem editados pela ANTT.

Em razão dos embarcadores serem parte interessada e afetada diretamente pelo tema, torna-se necessário a ampliação dos participantes responsáveis pela fixação dos preços mínimos e, desta forma, trazer ao debate todos os aspectos de mercado necessários ao tema.

Submeto, portanto, esta Emenda aos demais Parlamentares, com a expectativa de poder contar com o necessário apoio para sua aprovação.

Sala da Comissão, em de de 2018.

Deputado VALDIR COLATTO



EMENDA MODIFICATIVA

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832. DE 27 DE MAIO DE 2018

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

Dê-se aos arts. 4º e 5º da Medida Provisória nº 832 de 27 de maio de 2018, a seguinte redação:

“Art. 4º O transporte rodoviário de cargas em âmbito nacional, obedecerá aos preços fixados com base nesta Medida Provisória, salvo acordo livremente negociado entre as partes.” (NR)

“Art. 5º

.....
§ 2º Na hipótese da tabela a que se refere o caput não ser publicada nos prazos estabelecidos no § 1º, a tabela anterior continuará válida e seus valores serão atualizados pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, ou por outro que seja negociado livremente entre as partes contratantes.
.....” (NR)

JUSTIFICATIVA:

A emenda tem como objetivo trazer a possibilidade de livre negociação entre as partes nas negociações de frete. A existência da tabela de frete mínimo aos transportadores autônomos de carga não pode impedir o exercício da livre vontade das partes em negociar termos diferentes. A livre iniciativa é um direito constitucional (art. 170 da CF), impedindo o Estado Brasileiro de dirigismo econômico. Naturalmente que, caso não seja este o desejo do transportador autônomo de carga, ele sempre poderá se valer da imposição dos valores da tabela frete editada pela ANTT. As inserções, portanto,



Congresso Nacional

procuram sanar franca inconstitucionalidade ligada à injustificável interferência no direito à livre iniciativa e auto-determinação dos cidadãos.

Sala da Comissão, em 04 de junho de 2018.


Deputado **CARLOS MELLES**
DEM/MG



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data 04/06/2018	proposição Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018
---------------------------	--

autor Deputado Luis Carlos Heinze – PP/RS	nº do prontuário 500
---	--------------------------------

1. <input type="checkbox"/> Supressiva Página	2. <input type="checkbox"/> Substitutiva Artigo	3. <input type="checkbox"/> Modificativa Parágrafo	4. <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva Inciso	5. <input type="checkbox"/> Substitutivo Global Alínea
---	---	--	---	--

Acrescenta-se o seguinte artigo na Medida Provisória nº 828, de 27 de abril de 2017:

Art. XXº o Anexo da lei 13.540, de 18 de dezembro de 2017, passa a vigorar com a seguinte redação:

ALÍQUOTAS PARA FINS DE INCIDÊNCIA DA COMPENSAÇÃO FINANCEIRA PELA EXPLORAÇÃO DE RECURSOS MINERAIS (CFEM)

a) Alíquotas das substâncias minerais:

ALÍQUOTA	SUBSTÂNCIA MINERAL
(VETADO)	(VETADO)
0,2% (dois décimos por cento)	Calcário para uso como corretivo de solo
1% (um por cento)	Rochas, areias, cascalhos, saibros e demais substâncias minerais quando destinadas ao uso imediato na construção civil; rochas ornamentais; águas minerais e termais
1,5% (um inteiro e cinco décimos por cento)	Ouro
2% (dois por cento)	Diamante e demais substâncias minerais
3% (três por cento)	Bauxita, manganês, nióbio e sal-gema
3,5% (três inteiros e cinco décimos por cento)	Ferro, observadas as letras <i>b</i> e <i>c</i> deste Anexo

Justificativa

As mudanças nas regras do setor de mineração anunciadas pelo governo no final de julho – MP 789 - elevou a alíquota da Compensação Financeira pela Exploração Mineral – CFEM – incidente sobre o calcário para uso agrícola, em mais de mil por cento. Durante a votação dessa norma, conseguimos, com muito esforço aprovar uma emenda que reduzia a alíquota de 2% para 0,2%. No entanto, ao sancionar a norma – convertida na lei 13.540/17 – o presidente da República vetou esse dispositivo que incluía outros minérios nessa alíquota reduzida.

Portanto, justamente no momento em que o foco do trabalho do setor rural é voltado para reduzir os custos de produção dos alimentos, não há como concordar com mais esse aumento de impostos e ainda incidente sobre um insumo fundamental para a boa produção agrícola.

Esta emenda recupera parte do texto que o Congresso Nacional aprovou no final de 2017, estipulando a alíquota de 0,2% exclusivamente para o calcário para uso como corretivo de solo.

Sala das Comissões, em 4 de junho de 2018

LUIS CARLOS HEINZE
Deputado Federal – PP/RS



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data 04/06/2018	proposição Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018
---------------------------	--

autor Deputado Luis Carlos Heinze – PP/RS	nº do prontuário 500
---	--------------------------------

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
Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

Dê-se a seguinte redação ao artigo 6º da Medida Provisória 832, de 27 de maio de 2018:

Art. 6º O processo de fixação dos preços mínimos contará com a participação dos representantes das cooperativas de transporte de cargas, dos sindicatos de empresas de transportes e de transportadores autônomos de cargas e do setor produtivo, por meio do segmento da indústria e da produção, em igualdade de condições com os demais integrantes da comissão.

JUSTIFICATIVA

Esta medida tem por objetivo viabilizar que o setor diretamente afetado pelo tabelamento de preços possa ser envolvido nas negociações quanto ao valor e metodologia adotados. Uma vez que o referido tabelamento suprime a livre negociação das partes contratantes, busca-se proporcionar a participação do segmento contratante na ponderação quanto à forma do cálculo e valores considerados. Muitas são as nuances a serem observadas para a definição de preços, que perpassam a qualidade do trecho percorrido, segurança, além de retorno, quilometragem e tipo de carga, as quais merecem uma apreciação mais sistêmica para que o tabelamento possa funcionar sem fraudes. Além disso, busca-se promover a análise de fatores de mercado que devem ser considerados, sob pena de o tabelamento proposto sucumbir pela própria inaplicabilidade.

LUIS CARLOS HEINZE
Deputado Federal – PP/RS



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data 04/06/2018	proposição Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018
---------------------------	--

autor Deputado Luis Carlos Heinze – PP/RS	nº do prontuário 500
---	--------------------------------

1. <input type="checkbox"/> Supressiva Página	2. <input type="checkbox"/> Substitutiva Artigo	3. <input type="checkbox"/> Modificativa Parágrafo	4. <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva Inciso	5. <input type="checkbox"/> Substitutivo Global Alínea
---	---	--	---	--

Dê-se a seguinte redação ao § 4º do artigo 5º da Medida Provisória 832, de 27 de maio de 2018:

Art. 5º

.....

.....

§ 4º Os preços fixados na tabela a que se refere o caput têm natureza vinculativa e a sua não observância sujeitará o infrator a indenizar o transportador em valor equivalente ao dobro do que seria devido, descontado o valor já pago, desde que seja exigida até o momento da entrega do serviço, quando se caracteriza o cometimento da infração.

JUSTIFICATIVA

Esta medida visa a conferir segurança jurídica nas relações contratuais, de forma a que os preços mínimos definidos em tabela, na forma disposta por Resolução da ANTT possam ser cumpridos sem margem para especulações ou deturpações propositais no mercado, de modo a configurar verdadeira extorsão ao setor dependente do transporte rodoviário..

LUIS CARLOS HEINZE
Deputado Federal – PP/RS



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data 04/06/2018	proposição Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018			
autor Deputado Luis Carlos Heinze – PP/RS	nº do prontuário 500			
1. <input type="checkbox"/> Supressiva Página	2. <input type="checkbox"/> Substitutiva Artigo	3. <input type="checkbox"/> Modificativa Parágrafo	4. <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva Inciso	5. <input type="checkbox"/> Substitutivo Global Alínea

Dê-se a seguinte redação ao artigo 5º da Medida Provisória 832, de 27 de maio de 2018:

Art. 5º Para a execução da Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT publicará tabela com os preços mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as especificidades das cargas definidas no art. 3º, bem como o cálculo utilizado para a definição do preço mínimo.

JUSTIFICATIVA

A medida proposta objetiva a abertura dos números utilizados pela Agência, além da metodologia aplicada, visando a transparência na definição de custos e valores que compõem o preço mínimo definido.

LUIS CARLOS HEINZE
Deputado Federal – PP/RS



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 832

00017 ETIQUETA

DATA
04/06/2018

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, de 2018

AUTOR
Dep. ASSIS DO COUTO

Nº PRONTUÁRIO

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

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Altere-se a redação do artigo 7º da Medida Provisória 832, de 27 de maio de 2018, conforme se segue:

“Art. 7º Para a fixação dos preços mínimos, serão considerados, prioritariamente, a oscilação e a importância do valor do óleo diesel e dos pedágios na composição dos custos do frete.” (NR)

JUSTIFICATIVA

A alteração proposta visa aproximar, ainda mais, o texto do Projeto de Lei de Conversão da redação original do Projeto de Lei 528, de 2015.

Mais que o custo em si do óleo diesel ou do pedágio, entendemos que a tabela de preços mínimos deve levar em consideração as oscilações havidas nesses preços e destacar sua importância no custo do frete.

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

Assinatura

DEP. ASSIS DO COUTO
Brasília, 4 de junho de 2018.



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 832

00018 ETIQUETA

DATA
04/06/2018

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, de 2018

AUTOR
Dep. ASSIS DO COUTO

Nº PRONTUÁRIO

TIPO

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

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Altere-se a redação dos §§ 1º e 2º do artigo 5º da Medida Provisória 832, de 27 de maio de 2018, que passa a ter a seguinte redação:

“Art. 5º Para a execução da Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT publicará tabela com os preços mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as especificidades das cargas definidas no art. 3º.

*§ 1º A publicação da tabela a que se refere o **caput** ocorrerá até os dias 20 de janeiro e 20 de julho de cada ano.*

§ 2º A qualquer tempo, desde que a variação do preço do óleo diesel oscile mais de sete por cento em relação ao preço utilizado como referência para a produção da tabela de preços mínimos vigente, será possível às entidades previstas no art. 6º solicitar seu reajuste antecipado, com vistas à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro das operações de transporte rodoviário de carga.

*§ 3º A ANTT publicará a primeira tabela a que se refere o **caput**, a qual vigorará até 20 de janeiro de 2019, no prazo de cinco dias, contado da data de publicação desta Medida Provisória.*

*§ 4º Os preços fixados na tabela a que se refere o **caput** têm natureza vinculativa e a sua não observância sujeitará o infrator a indenizar o transportador em valor equivalente ao dobro do que seria devido, descontado o valor já pago.” (NR)*

JUSTIFICATIVA

A publicação por parte da Petrobras, em 30 de junho de 2017, de “Fato Relevante” que informava sobre a alteração da política de preços de combustíveis, esclarecia que o reajuste de preços seria mais frequente, com a possibilidade de se dar diariamente, e decidida pela área técnica de marketing e combustíveis da empresa, “desde que os reajustes acumulados por produto estejam, na média Brasil, dentro de uma faixa determinada (-7% a +7%)”. O “Fato Relevante” ainda esclarecia que alterações fora dessa faixa teriam de ser autorizadas pelo Grupo Executivo de Mercado e Preços, composto pelo Presidente da Petrobras, seu Diretor Executivo de Refino e Gás Natural e seu Diretor Executivo Financeiro e de Relacionamento com Investidores.

Utilizamos a faixa de 7% (sete por cento) como referência e para caracterizar que alterações superiores a esse limite se constituem em excepcionalidade que deve ser entendida como um risco imprevisível, extemporâneo e de excessiva onerosidade, sendo, portanto, insuportável aos operadores de transporte de cargas. Nesse sentido, não se pode exigir que a parte prejudicada arque com as pesadas consequências por um período de tempo arbitrário.

A alteração na redação do § 2º visa a criar uma válvula de escape para situações extemporâneas de descontrole de preços.

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

Assinatura



DEP. ASSIS DO COUTO
Brasília, 4 de junho de 2018.



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 832

00019 ETIQUETA

DATA
04/06/2018

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, de 2018

AUTOR
Dep. ASSIS DO COUTO

Nº PRONTUÁRIO

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

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Dê-se ao artigo 5º da Medida Provisória 832, de 27 de maio de 2018, a seguinte redação:

“Art. 5º Para a execução da Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT publicará tabela com os preços mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as especificidades das cargas definidas no art. 3º.

*§ 1º A publicação da tabela a que se refere o **caput** ocorrerá até os dias 20 de janeiro e 20 de julho de cada ano.*

*§ 2º A ANTT publicará a primeira tabela a que se refere o **caput**, a qual vigorará até 20 de janeiro de 2019, no prazo de cinco dias, contado da data de publicação da Medida Provisória 832, de 27 de maio de 2018.*

*§ 3º Os preços fixados na tabela a que se refere o **caput** têm natureza vinculativa e a sua não observância sujeitará o infrator a indenizar o transportador em valor equivalente ao dobro do que seria devido, descontado o valor já pago.” (NR)*

JUSTIFICATIVA

A redação original da MPV 832/2018 previa que o reajuste da tabela com preços mínimos de frete, em caso de não publicação de nova tabela até as datas indicadas no § 1º, se daria pelo IPCA.

Consideramos que a definição do índice geral de inflação não é o mais adequado pois não espelha adequadamente as variações específicas de preço que mais afetam o setor.

Nesse sentido, propomos esta emenda para assegurar que a negociação entre os agentes envolvidos,

conforme definidos pelo art. 6º da MPV, para a confecção de uma nova tabela de preços mínimos, predomine sobre o reajuste automático por um índice que espelha apenas parcialmente as variações de custo dos transportadores, em especial dos transportadores autônomos.

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

Assinatura



DEP. ASSIS DO COUTO
Brasília, 4 de junho de 2018.

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 832, de 2018)

A MPV nº 832, de 2018, passa a vigorar com a inclusão do seguinte art. 6º, renumerando-se os demais:

“Art. 6º Os preços mínimos de que dispõe o art. 5º devem ser aplicados tanto quando uma empresa de transporte rodoviário de cargas contrata um transportador autônomo de cargas, como quando estas empresas são contratadas pelo dono ou embarcador da carga.”

JUSTIFICAÇÃO

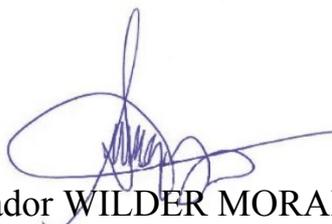
Nossa emenda tem a finalidade de garantir que os transportadores autônomos de carga sejam beneficiados com a MPV nº 832, de 2018.

Foram os caminhoneiros autônomos os profissionais mais prejudicados pelos aumentos sucessivos dos custos de combustíveis e pedágios, foram eles também os mais aguerridos nas manifestações pacíficas da última semana. Não podemos correr o risco de, tomando uma medida em atendimento às suas reivindicações, permitir que estes trabalhadores continuem prejudicados. Não podemos aceitar soluções pela metade.

De fato, da forma como está redigida, a MPV pode dar margem à interpretação (equivocada) de que os preços mínimos do frete devem ser praticados apenas quando as ETC são contratadas, e não quando estas subcontratam o serviço a um terceiro (autônomo).

A emenda, portanto, visa a evitar esse tipo de dúvida, e garantir que o caminhoneiro seja o grande beneficiário dos preços mínimos impostos por essa Medida Provisória.

Sala da Comissão,



Senador WILDER MORAIS

**COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 832, DE 27 DE MAIO DE 2018**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, DE 2018

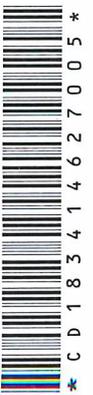
Institui a Política de Preços Mínimos
do Transporte Rodoviário de Cargas.

EMENDA N.º

Dê-se as seguintes redações ao caput do art. 4º e ao § 4º do art. 5º da MP 832, de 2018:

“Art. 4º O transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional, obedecerá aos preços fixados com base nesta Medida Provisória, respeitadas a prevalência e precedência dos valores fruto de negociação entre as partes envolvidas.” (NR)

“§ 4º Os preços fixados na tabela a que se refere o caput têm natureza vinculativa e a sua não observância sujeitará o infrator a indenizar o transportador em valor equivalente ao dobro do que seria devido, descontado o valor já pago, ressalvado o caso em que a negociação entre as partes envolvidas resulte em preços diferentes dos da tabela, situação em que prevalecerão estes últimos.” (NR)



JUSTIFICAÇÃO

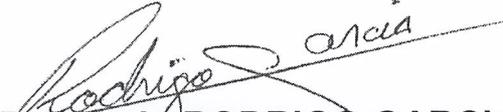
A fixação de preços mínimos para o transporte rodoviário de cargas é um verdadeiro retrocesso. Esse tipo de medida, que bate de frente com o princípio da livre iniciativa, sempre se mostrou ineficaz. É muito provável que a população arque com esse equívoco, na forma de aumento geral de preços.

Há oposição quanto a esse tipo de solução inclusive dentro do governo. O Cade costuma se posicionar de forma bem firme contra a fixação de preços mínimos, pois considera esse tipo de política indutor da cartelização, situação que deve ser condenada por todos nós que somos pró-consumidores.

Ademais, a definição de preço mínimo para o frete no Brasil encontraria dificuldades intransponíveis. Como considerar variáveis tão distintas quanto tipo de rodovia (asfaltada ou não), necessidade de frete especial, transporte de animais vivos, entre outras características difíceis de serem esgotadas em uma tabela de preços.

Diante do exposto, proponho que sempre seja privilegiada a negociação, isto é, o preço fruto de acordo entre as partes envolvidas. Dessa forma, é possível diminuir os indesejáveis efeitos dessa política de preços mínimos para o transporte rodoviário de cargas.

Sala da Comissão, em de de 2018.


Deputado RODRIGO GARCIA

Democratas/SP





MPV 832
00022

SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 832, de 2018)

Suprimam-se o §4º do art. 5º, e os arts. 4º, 6º e 7º, da Medida Provisória nº 832, de 27 de maio, de 2018.

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de tabelamento de preços mínimos contida na MPV nº 832, de 2018, apresenta sério risco de gerar graves distorções se não for bem regulada pela ANTT. Desta forma, a emenda pretende determinar que cabe somente ao órgão definir os critérios de ajuste de preços, evitando desequilíbrios de participação de grupos de interesse que podem enviesar a proposta, gerando distorções no mercado de transporte de cargas.

Sala da Comissão, 04 de junho de 2018.

Senador **ACIR GURGACZ**
PDT/RO



**MPV 832
00023**

SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 832, de 2018)

Dê-se ao § 4º do art. 5º, e aos arts. 4º, 6º e 7º da Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018, a seguinte redação:

Art. 4º O transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional, será balizado pelos preços mínimos fixados com base nesta Lei.

Art. 5º

§ 4º Os preços fixados na tabela a que se refere o *caput* têm natureza referencial.

Art. 6º O processo de fixação dos preços de que trata esta Lei contará com a participação dos representantes das cooperativas de transporte de cargas e dos sindicatos de empresas de transportes e de transportadores autônomos de cargas.

Art. 7º Para a fixação dos preços de que trata esta Lei, serão considerados, prioritariamente, os custos do óleo diesel.”

JUSTIFICAÇÃO



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

O governo editou a MPV nº 832, de 2018, com objetivo de mitigar falhas de mercado no transporte rodoviário de cargas. Entretanto, a proposta sofre de riscos de inconstitucionalidade, uma vez que fere a livre iniciativa e a livre concorrência, princípios basilares da ordem econômica da Constituição Federal de 1988.

Visando sanar estes vícios, propomos a mudança redacional em tela, para permitir que a MPV possa ser aprovada no Congresso Nacional.

Sala da Comissão, 04 de junho de 2018.

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large loop at the top and a series of connected strokes below, identifying the signatory as Acir Gurgacz.

Senador **ACIR GURGACZ**

PDT/RO

**EMENDA ADITIVA
MEDIDA PROVISÓRIA 832, DE 2018**

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

Dê-se aos artigos 3º e 5º da Medida Provisória 832, de 2018, a seguinte redação:

“Art. 3º Para fins do disposto nesta Medida Provisória, entende-se por:

.....
VI – ociosidade de frete retorno - frete em que se impõe o retorno a origem sem carga por condições específicas do tipo de produto transportado anteriormente, pela sua natureza, em que há risco de contaminação por questões sanitárias ou químicas, ou, ainda, para a preservação da segurança rodoviária como nos casos exemplificativos dos containers, frigorificados, tanques, entre outros. (NR)

“Art. 5º Para a execução da Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT publicará tabela com os preços mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as especificidades das cargas definidas no art. 3º.

.....
§ 5º A remuneração do frete de retorno somente se aplicará para as cargas dos modais de transporte de cargas frigorificadas, containers, tanque e cargas perigosas transportadas em implementos específicos.” (NR)

JUSTIFICATIVA

A atividade do transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros, mediante remuneração é disciplinada pela Lei 11.442 de 2007, que em seu art. 2º, determina que a atividade econômica de que ela trata é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência.

Assim, os transportadores são livres para negociar valores de seus fretes, bem como aceitar ou não tipos de cargas e/ou destinos.

Com o advento da publicação da tabela mínima de fretes, veio à baila, a interrogação se o embarcador seria obrigado ou não a remunerar o transportador, caso este não conseguisse angariar uma nova carga para retornar a sua base, dúvida esta que foi levantada por grupos ou entidades que não conhecem a fundo a efetiva operação comercial da atividade de transporte remunerado de cargas.

Cabe esclarecer que a prática de mercado já é estabelecida e de pleno conhecimento de todos os transportadores, sejam TAC (transportador autônomo de cargas), ETC (empresa de transporte de cargas), ou ainda CTC (cooperativa de transporte de cargas).

A prática de mercado nada mais é do que a remuneração pelo transporte do volume de carga contratado até o destino final, e para o seu retorno, ou ainda para seguir para um terceiro destino o transportador buscará nova carga a ser transportada. Situação que até parece óbvia, onde o contratante, paga pelo que está interessado em transportar e o transportador recebe pelo que efetivamente transportou.

A título de exceção, temos as cargas ditas de “ociosidade de retorno”, que são aquelas que por questões de legislação, especificidade de modal, ou ainda questões sanitárias ou de contaminação, impedem que o transportador contrate um novo volume de cargas para retornar a sua base. Neste grupo de exceções podemos citar containers, caminhões frigorificados, caminhões tanque de transporte de combustíveis e/ou óleos vegetais, entre outros.

Portanto nada mais que justo, que para este grupo de exceções seja efetivamente criado o disciplinamento da remuneração pelo retorno, visto que o transportador terá custos para voltar com seu caminhão vazio até sua origem.

Ressalta-se ainda que ao criar este disciplinamento, a dúvida interpretação de que qualquer tipo de carga poderia ter a obrigatoriedade de remuneração de retorno será sanada em legislação.

Considerando que o maior volume de cargas transportadas no País se encaixa no conceito geral da prática de mercado, torna-se requisito a clareza e transparência para a forma da composição e precificação do frete. Como exemplo citamos o volume de transporte de soja e milho para as áreas de processamento que é realizado 100% pelo modo rodoviário, em geral por distâncias menores que 200 km, em rodovias estaduais e algumas federais, dentro do próprio estado. Este tipo de transporte seria diretamente afetado caso a legislação não trate a excepcionalidade como já descrita.

Diante da exposição, justifica-se a inserção do texto sugerido dentro da Medida Provisória em Epígrafe.

Sala das Sessões, de de 2018.



Dep. Osmar Serraglio (PP/PR)

**EMENDA MODIFICATIVA
MEDIDA PROVISÓRIA 832, DE 2018**

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

Dê-se ao artigo 4º da Medida Provisória 832, de 2018, a seguinte redação:

“Art. 4º O transporte rodoviário de cargas, realizado por transportador autônomo, em âmbito nacional, obedecerá aos preços fixados com base nesta Medida Provisória.

Parágrafo único. As categorias de ETC (Empresa de Transporte de Cargas) e CTC (Cooperativa de Transporte de Cargas) não estão sujeitas à tabela de preços mínimos, prevalecerá a relação comercial fixada em contrato.” (NR)

JUSTIFICATIVA

A atividade do transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros, mediante remuneração é disciplinada pela Lei 11.442 de 2007, que em seu art. 2º, determina que a atividade econômica de que ela trata é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência.

A Medida Provisória 832/2018 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 em que a ordem econômica deve ser fundada, visando a assegurar a todos existência digna, nos termos do art. 170 da Constituição Federal.

A publicação da tabela de preços mínimos de fretes já é uma reivindicação antiga. Deve-se lembrar que durante as negociações realizadas em 2015 com os caminhoneiros autônomos que atuavam no transporte rodoviário de cargas, a tabela de frete mínimo foi apontada na ocasião como uma das

principais demandas do setor, fato que voltou à tona na recente paralisação do setor.

Essa demanda, embora não tenha sido contemplada na Lei 13.103, de 2 de março de 2015, foi objeto de várias discussões realizadas no âmbito do Ministério dos Transportes e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), onde os principais interessados sempre foram os transportadores autônomos.

Deve-se registrar que o TAC (transportador autônomo de cargas), apesar de mais numeroso, totalizando 482.137 transportadores em todo País (Figura 1), sempre foi o elo mais frágil sob a ótica do poder de negociação comercial.

Figura 2 - RNTRC em números



Atualizado em: 31/05/2018 às 21:46

Em média o TAC possui 1,4 caminhões, o que na prática nos mostra que a maior parte dos autônomos possui apenas um ou no máximo dois caminhões, portanto não tem autonomia de negociar volume de frete, nem tão pouco arguir sobre o valor a ser recebido.

Por outro lado, as ETCs (empresas de transporte de cargas) e as CTCs (cooperativas de transporte de cargas), já possuem tal possibilidade, pois além de contar com uma frota dedicada significativa, conseguem aumentar o

tempo de estrada de seus caminhões e ainda contar com maior capilaridade de atendimentos de origens e destinos.

Diante de tal afirmação as ETCs e as CTCs, podem firmar contrato com os embarcadores considerando suas margens e também a garantia de fretes para reduzir impactos de sazonalidade, como exemplo em períodos de entressafra, onde teoricamente o volume de fretes reduz para os modais graneleiros.

Considerando que a livre concorrência é um princípio previsto na Constituição Federal (inciso IV, art. 170, CF), a ordem econômica é fundada na valorização **do trabalho humano** e na livre iniciativa, e tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social (art. 170, CF).

A situação atípica que se configura justifica que o Estado atue de forma excepcional, somente para aqueles que efetivamente não tem a autonomia ou poder de barganha comercial, ou seja, os transportadores autônomos. Buscando atenuar as distorções que se processam no setor, considerando-se a valorização do transportador autônomo do transporte rodoviário de cargas, assegurando-lhe existência digna.

Deve-se considerar que quando é citada a necessidade da valorização do trabalho humano, vislumbra-se tal fragilidade somente na categoria de autônomos, pois na categoria de empresas os motoristas são funcionários regidos pela CLT agregados as garantias da Lei 13.103/2015 e nas cooperativas de transporte, são associados, ou seja, donos conforme prerrogativas da Lei 5.764/71.

Empiricamente constata-se a diferença na composição de custos entres as categorias, principalmente quando lançamos o olhar para o principal fator de composição de custos, ou seja, o óleo diesel. O transportador autônomo está à mercê do preço de bomba e suas variações diárias, já as categorias organizadas com maiores frotas (ETC e CTC), podem usar de TRRs (Transportador-Revendedor-Retalhista) e adquirir este insumo com menor valor, da mesma forma a teoria se aplica a pneus, óleos lubrificantes, peças e até seguros.

Tal diferença entre transportador autônomo e outras categorias que já foi ressaltada em Lei, quando o legislador determinou que a forma de

pagamento para o TAC seja imposta por Lei, e para a categoria ETC conforme acordo comercial (Art. 5º-A Lei 11.442).

A título de exemplificação ainda pode-se utilizar a metodologia de “Intercooperação” entre cooperativas, ou seja, cooperativas do ramo agropecuário contratando cooperativas do ramo transporte, esta relação acaba poder ser benéfica para os dois lados e conseqüentemente para um grande volume de associados. Geralmente as duas cooperativas possuem sede no mesmo município, e a agropecuária por muitas vezes garante o volume de frete mesmo nos períodos mais escassos, fato positivo para os transportadores da CTC. Tendo a relação contratual da garantia de volume de fretes, por sua vez a cooperativa de transporte pode contratar grande volume de insumos (combustíveis, peças, etc), esta ação acaba por baratear o custo do frete, que pode ser repassado a agropecuária.

Nitidamente a Intercooperação garantira a remuneração justa para os transportadores, não onerará o custo de produção da agropecuária e por fim gerará riquezas e tributos para o município, estado e união.

Portanto as categorias CTC e ETC, tem a possibilidade de celebrar contrato a preço justo com os embarcadores, onde os dois lados saem ganhando e por conseqüência a economia Brasileira também contará com reflexos.

Diante da exposição, justifica-se a inserção do texto sugerido dentro da Medida Provisória em Epígrafe.

Sala das Sessões , de 2018.



Deputado Osmar Serraglio (PP/PR)

**EMENDA MODIFICATIVA
MEDIDA PROVISÓRIA 832, DE 2018**

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

Dê-se ao artigo 5º da Medida Provisória 832, de 2018, a seguinte redação:

“Art. 5º Para a execução da Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT publicará tabela com os preços mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as especificidades das cargas definidas no art. 3º.

.....

§ 4º A não observância dos preços fixados na tabela a que se refere o **caput** sujeitará o infrator a indenizar o transportador em valor equivalente ao dobro do que seria devido, descontado o valor já pago.

§ 5º Os contratos de prestação de serviços de transporte rodoviário de cargas vigentes e celebrados antes de 27.05.2018 não estão sujeitos à tabela de preços mínimos.” (NR)

JUSTIFICATIVA

A atividade do transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros, mediante remuneração é disciplinada pela Lei 11.442 de 2007, que em seu art. 2º, determina que a atividade econômica de que ela trata é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência.

A Lei 11.332 também ressalta que o contrato a ser celebrado entre a ETC (empresa de transporte de cargas) e o TAC (transportador autônomo de cargas) ou entre o dono ou embarcador da carga e o TAC definirá a forma

de prestação de serviço desse último, como agregado ou independente (art.4º).

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

Destaca-se que para a manutenção da sua viabilidade operacional e comercial, grande parte de embarcadores (sejam industrias, comércios, exportadores, cooperativas, etc.), celebraram contratos da prestação de serviços de fretes com seus parceiros, visto que representavam parcela significativa da composição de seus custos. Com base nesta premissa também puderam celebrar contrato de venda futura de seus produtos, seja no mercado doméstico ou internacional.

Registra-se que a vinculação de contratos de fretes anteriores a publicação da medida provisória, certamente gerará impacto na composição de custos destes embarcadores, que por sua vez não conseguirão renegociar a venda/exportação já contratada.

É tácito que as partes são livres para contratar de acordo com as suas vontades, ante a natureza do negócio jurídico que pretendem celebrar entre si. Entretanto, esse livre arbítrio encontra limites em comandos principiológicos na lei, como o artigo 422 do Código Civil, que trata, bem como positiva na norma legal, os princípios da probidade e boa-fé objetiva como regras gerais aplicáveis a todos os tipos de contrato.

Por força de tais princípios, as partes são legalmente obrigadas a cumprir o quanto ajustado contratualmente seguindo um padrão de conduta com base em valores como a probidade, a honestidade e a lealdade, tanto na execução como na conclusão do contrato. Tais regras principiológicas nada mais são que a própria função social do contrato, que trazem segurança jurídica aos contratantes. No caso específico em apreço, em linhas gerais, a empresa embarcadora é obrigada a remunerar o transporte e a transportadora realizar pelo valor ora firmado.

O não cumprimento destes contratos originários ante a MP, gerará significativo impacto de desequilíbrio econômico.

Não obstante as perdas estimadas com este desequilíbrio, deve-se ainda considerar que os embarcadores aqui citados, ainda contabilizam as perdas de 10 dias de paralização de suas atividades operacionais, sejam de indústria, comércio ou serviços.

Estas questões tratadas de forma consolidada, poderá inclusive trazer a interrupção de operações com a insolvabilidade de algumas empresas, visto que serão obrigadas a honrar seus contratos de venda, mas sem contemplar a sobre oneração da movimentação de cargas trazidos pela MP 832.

Torna-se imperioso destacar que a manutenção dos contratos firmados antes da publicação da MP, não gerará impactos negativos aos transportadores, visto que o custo do seu principal insumo (óleo diesel) sofreu redução de R\$ 0,46 (quarenta e seis centavos de Real), por litro, ou seja, o efeito vinculante nestes contratos traria o desequilíbrio econômico de forma negativa somente para os embarcadores.

Diante da exposição, justifica-se a inserção do texto sugerido dentro da Medida Provisória em Epígrafe.

Sala das Sessões , de 2018.



Deputado Osmar Serraglio (PP/PR)

**EMENDA MODIFICATIVA
MEDIDA PROVISÓRIA 832, DE 2018**

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

Dê-se ao artigo 6º da Medida Provisória 832, de 2018, a seguinte redação:

“Art. 6º O processo de fixação dos preços mínimos contará com a participação dos representantes das cooperativas de transporte de cargas, dos sindicatos de empresas de transportes, de transportadores autônomos de cargas e confederações de representação dos embarcadores, de forma igualitária e paritária.” (NR)

JUSTIFICATIVA

O princípio da isonomia encontra-se previsto em nossa Carta Magna como um dos direitos fundamentais dos cidadãos, alcançado por relevante esforço daqueles que, anos e anos atrás lutaram em busca da igualdade e da aplicação da verdadeira democracia preconizada no Estado Democrático de Direito.

Reza o artigo 5º, caput, da Constituição Federal vigente que: "todos são iguais perante a Lei sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes(...)". Depreende-se do mencionado dispositivo constitucional que é assegurada a igualdade a todos os cidadãos, sem distinção alguma.

No sistema tributário nacional, o aludido princípio constitucional possui papel de grande relevo, podendo-se afirmar que constitui a base, o alicerce do conjunto de normas e princípios que regem o direito tributário, estando intimamente relacionado à segurança jurídica que deve experimentar o contribuinte perante o ente tributante, de modo que seja propiciada uma relação jurídica justa e igualitária.

Partindo-se deste princípio e considerando que a sociedade deve estar efetivamente envolvida nas discussões que lhe trazem impacto econômico, torna-se requisito colocar todos os interessados de forma justa, paritária e igualitária para discutir os impactos e quais seriam os valores justos para a aplicação da tabela de fretes.

Restará prejudicado o setor produtivo/industrial, caso estes não tenham assento para discussão de um dos principais componentes do custo de seus produtos e/ou serviços, ou seja, o frete.

A representação sugerida já acontece no Fórum Permanente para o Transporte Rodoviário de Cargas (Fórum TRC). A criação do Fórum permanente foi um dos compromissos resultantes da Mesa de Diálogo iniciada em 25 de fevereiro de 2016, entre governo e representantes dos caminhoneiros e transportadores.

Cabe ressaltar, que a negociação sempre é o a melhor alternativa para se solucionar as diferenças demandadas.

Diante da exposição, justifica-se a inserção do texto sugerido dentro da Medida Provisória em Epígrafe.

Sala das Sessões , de 2018.



Deputado Osmar Serraglio (PP/PR)



Congresso Nacional

**MPV 832
00028**

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 04/06/2018	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, DE 2018
----------------------------	---

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

Supressiva Substitutiva Modificativa Aditiva Substitutiva Global

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

EMENDA ADITIVA

Dê ao art. 7º a seguinte redação:

“Art. 7º Para a fixação dos preços mínimos, a ANTT considerará os custos inerentes à operação dos veículos, notadamente os custos do óleo diesel e dos demais insumos operacionais.”

JUSTIFICAÇÃO

Necessário esclarecer o critério a ser utilizado na metodologia da tabela da ANTT e retirar os pedágios da composição do preço do transporte, dado que pela Lei 10.209 de 2001 o pedágio é pago pelo contratante, em modelo específico ditado pela Agência, sendo proibida a sua incorporação no frete. Frise-se que a Resolução ANTT 5.820/2018 não considerou o frete na composição do preço mínimo, sendo tal adequação necessária para sanar a contradição estabelecida.

Por estas razões, fica justificada a presente emenda.

Sala da Comissão, 4 de junho de 2018.

Assinatura:

Deputado Jerônimo Goergen
Progressistas/RS



Congresso Nacional

**MPV 832
00029**

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 04/06/2018	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, DE 2018
----------------------------	---

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

Supressiva Substitutiva Modificativa Aditiva Substitutiva Global

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

EMENDA ADITIVA

Dê ao art. 8º a seguinte redação:

“Art. 8º Esta Medida Provisória entra em vigor após decorridos 30 (trinta) dias de sua publicação.”

JUSTIFICAÇÃO

A súbita alteração do panorama legislativo que regula a matéria dos transportes rodoviários de cargas não proporcionou tempo suficiente para adequada estabilização e transição das relações comerciais. Tal fato gera grandes incertezas e inseguranças para o setor. O período de 30 dias é fundamental para adequada renegociação de contratos e entendimento acerca da adequada interpretação das disposições da Resolução ANTT 5.280/2018, sendo imperativa a realização de audiência pública para fins de publicidade acerca da metodologia que será empregada no cálculo do frete mínimo.

Por estas razões, fica justificada a presente emenda.

Sala da Comissão, 4 de junho de 2018.

Assinatura:

Deputado Jerônimo Goergen
Progressistas/RS



Congresso Nacional

**MPV 832
00030**

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 04/06/2018	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, DE 2018
----------------------------	---

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

Supressiva
 Substitutiva
 Modificativa
 Aditiva
 Substitutiva Global

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

EMENDA ADITIVA

Inclua-se no art. 7º o Parágrafo único com a seguinte redação:

“Art. 7º
.....”

Parágrafo Único - Os conceitos e a metodologia a ser empregada na elaboração da tabela de preços mínimos deverão ser objeto de participação social, via Audiências Públicas, dentro das normativas existentes no âmbito da ANTT”

JUSTIFICAÇÃO

Tornar transparente os princípios e métodos adotados nas formulações das tabelas semestrais que virão, possibilitando uma discussão democrática dos termos que vincularão o estabelecimento das condições do transporte rodoviário no país.

Por estas razões, fica justificada a presente emenda.

Sala da Comissão, 4 de junho de 2018.

Assinatura:

Deputado Jerônimo Goergen
Progressistas/RS



Congresso Nacional

**MPV 832
00031**

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 04/06/2018	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, DE 2018
----------------------------	---

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

Supressiva Substitutiva Modificativa Aditiva Substitutiva Global

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

EMENDA ADITIVA

Dê ao art. 6º a seguinte redação:

“Art. 6º O processo de fixação dos preços mínimos contará com a participação dos representantes das cooperativas de transporte de cargas, das entidades representativas de empresas de transportes e dos transportadores autônomos de cargas, bem como dos representantes dos usuários dos transportes de cargas.”

JUSTIFICAÇÃO

De forma evidente, a participação dos agentes econômicos envolvidos na atividade do transporte de carga não pode se restringir aos transportadores, devendo, até por equidade contar a presença dos representantes dos usuários do transporte – produtores e comerciantes – que efetivamente pagam os fretes e tem a responsabilidade com a competitividade dos nossos produtos seja no mercado interno ou exportação. Assim sendo, uma vez que a tabela impacta diretamente os resultados operacionais e financeiros dos embarcadores é fundamental que seja assegurada a participação das entidades de classe que representam o setor produtivo tais como CNI, CNT, CNA e ANUT.

Por estas razões, fica justificada a presente emenda.

Sala da Comissão, 4 de junho de 2018.

Assinatura:

Deputado Jerônimo Goergen
Progressistas/RS



Congresso Nacional

--

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 04/06/2018	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, DE 2018
----------------------------	---

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

Supressiva Substitutiva Modificativa Aditiva Substitutiva Global

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



Congresso Nacional

**MPV 832
00032**

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 04/06/2018	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, DE 2018
----------------------------	---

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

Supressiva Substitutiva Modificativa Aditiva Substitutiva Global

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

EMENDA ADITIVA

Dê ao art. 5º a seguinte redação:

“Art. 5º Para a execução da Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT publicará tabela com os preços mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por faixa quilométrica, consideradas as especificidades das cargas definidas no art. 3º e tipos de veículos a serem utilizados no transporte.”

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de fixação de preços mínimos do transporte de cargas por meio desta Medida Provisória tem o risco de gerar graves distorções no mercado de livre concorrência como deve ser o mercado de fretes rodoviários, conforme dita a Lei 11.442 de 5 de janeiro de 2007.

A proposta de uma tabela de preço de R\$/km eixo é muito simplista, podendo gerar valores distorcidos da realidade do mercado, ao desconsiderar as distâncias do transporte a ser feito, bem como o tipo de veículo utilizado durante a execução do transporte. Assim sendo, a adição da faixa quilométrica e do tipo de veículo utilizado no transporte minimizará as distorções e melhorará a qualidade da tabela.

Por estas razões, fica justificada a presente emenda.

Sala da Comissão, 4 de junho de 2018.

Assinatura:



Congresso Nacional

--

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 04/06/2018	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, DE 2018
----------------------------	---

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

Supressiva Substitutiva Modificativa Aditiva Substitutiva Global

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

Deputado Jerônimo Goergen Progressistas/RS



Congresso Nacional

**MPV 832
00033**

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 04/06/2018	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, DE 2018
----------------------------	---

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

Supressiva
 Substitutiva
 Modificativa
 Aditiva
 Substitutiva Global

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

EMENDA MODIFICATIVA

Dê ao §1º do art. 5º a seguinte redação:

“Art. 5º

§ 1º A publicação da tabela a que se refere o caput ocorrerá até o dia 20 de janeiro de cada ano e a tabela será válida para o ano em que for editada.”

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de fixação de preços semestrais foge a lógica de mercado que baliza suas métricas com base anual. Neste sentido, a fim de possibilitar a adequada revisão dos valores, bem como possibilitar a adequada previsibilidade dos custos operacionais, sugere-se que o prazo seja anual e não semestral.

Por estas razões, fica justificada a presente emenda.

Sala da Comissão, 4 de junho de 2018.

Assinatura:

Deputado Jerônimo Goergen
Progressistas/RS



Congresso Nacional

**MPV 832
00034**

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 04/06/2018	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, DE 2018
----------------------------	---

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

Supressiva
 Substitutiva
 Modificativa
 Aditiva
 Substitutiva Global

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

EMENDA ADITIVA

Inclua-se o §5º no art. 5º a seguinte redação:

“Art. 5º

§ 5º Inexistirá responsabilidade solidária ou subsidiária em relação à indenização prevista no §4º, na hipótese em que o contratante houver arcado com os preços mínimos previstos no art. 5º e o transportador promover subcontratação do serviço em valor inferior.”

JUSTIFICAÇÃO

Necessário aclarar a responsabilidade prevista pelo §4º com vistas a limitar a sua extensão, evitando, desta forma, qualquer tipo de injustiça ou transferência de responsabilidade em relação ao pagamento do preço fixado para o transporte.

Por estas razões, fica justificada a presente emenda.

Sala da Comissão, 4 de junho de 2018.

Assinatura:

Deputado Jerônimo Goergen
Progressistas/RS



Congresso Nacional

**MPV 832
00035**

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 04/06/2018	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, DE 2018
----------------------------	---

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

Supressiva
 Substitutiva
 Modificativa
 Aditiva
 Substitutiva Global

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

EMENDA MODIFCATIVA

Dê ao §4º do art. 5º a seguinte redação:

“Art. 5º

§ 4º Os preços fixados na tabela a que se refere o caput têm natureza vinculativa para o trajeto contratado e a sua não observância sujeitará o infrator a indenizar o transportador em valor equivalente ao dobro do que seria devido, descontado o valor já pago.”

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de fixação do preço ao trajeto contratado decorre da extrapolação dos termos MPV no âmbito da Resolução n. 5.820/2018, publicada pela ANTT. A referida resolução estabeleceu o pagamento em dobro para cobertura do custo da volta na hipótese de inexistência de carga de retorno, independentemente do trajeto contratado (se ida e volta ou se somente ida), o que por si só caracteriza manifesta incongruência já que os custos associados ao transporte com o veículo vazio são absolutamente distintos daqueles com o veículo carregado. Outrossim, não houve nenhum esclarecimento quanto à questão dos pedágios no trajeto de retorno no âmbito da Resolução.

A logística associada ao transporte de cargas rodoviárias no Brasil é bastante dinâmica de modo que, no segmento de carga geral, é corriqueira a contratação de apenas um trecho, conferindo-se ao transportador autonomia para definição de seu próximo destino, conforme disposições da Lei n. 11.442/2007. Como o embarcador/contratante não possui meios para fiscalizar se num transporte onde o contrato tenha abarcado somente o trajeto de ida o transportador efetivamente voltaria descarregado, a ampliação da responsabilidade do custeio para além do acordado entre as partes fere princípios jurídicos basilares (autonomia da vontade) e onera indevidamente o embarcador/contratante.



Congresso Nacional

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

--

Data: 04/06/2018	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, DE 2018
----------------------------	---

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

Supressiva Substitutiva Modificativa Aditiva Substitutiva Global

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

Por estas razões, fica justificada a presente emenda.

Sala da Comissão, 4 de junho de 2018.

Assinatura:



Deputado Jerônimo Goergen
Progressistas/RS



Congresso Nacional

**MPV 832
00036**

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 04/06/2018	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, DE 2018
----------------------------	---

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

Supressiva Substitutiva Modificativa Aditiva Substitutiva Global

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

EMENDA MODIFICATIVA

Dê nova redação ao art. 4º:

“Art. 4º O transporte rodoviário de cargas por Trabalhadores Autônomos de Cargas, em âmbito nacional, obedecerá aos preços fixados com base nesta Medida Provisória.”

JUSTIFICAÇÃO

A MPV tem por objetivo trazer garantias aos trabalhadores autônomos cuja renda é impactada pelas variações de preço de mercado (diesel, lubrificantes, pneus etc). Neste sentido, a medida de vinculação de preço mínimo de frete deve abarcar exclusivamente os trabalhadores autônomos, visto que não há hipossuficiência no âmbito das relações comerciais entre embarcadores e Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas cujos empregados recebem salários fixos que não são impactados por variações de preços nos insumos que eventualmente influenciem o custo do frete.

Por estas razões, fica justificada a presente emenda.

Sala da Comissão, 4 de junho de 2018.

Assinatura:

Deputado Jerônimo Goergen
Progressistas/RS



Congresso Nacional

**MPV 832
00037**

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 04/06/2018	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, DE 2018
----------------------------	---

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

Supressiva
 Substitutiva
 Modificativa
 Aditiva
 Substitutiva Global

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

EMENDA ADITIVA

Inclusão de Parágrafo Único no art. 4º:

“Art. 4º
.....”

Parágrafo único - Os preços negociados entre contratantes e Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas serão de livre negociação, devendo, na hipótese de contratação de pessoas físicas com registro de Trabalhadores Autônomos de Cargas, obedecerem aos valores mínimos da tabela do art. 5º.”

JUSTIFICAÇÃO

Conforme pontuado anteriormente, a MPV tem por objetivo trazer garantias aos trabalhadores autônomos cuja renda é impactada pelas variações de preço de mercado (diesel, lubrificantes, pneus etc). Neste sentido, as relações comerciais entre embarcadores e Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas que muitas vezes possuem operações dedicadas e utilizam frota autônoma de forma subsidiária não devem sofrer os impactos da vinculação dos preços ao frete mínimo sob pena de desequilíbrio econômico no âmbito dos contratos vigente e repercussão inflacionária na cadeia produtiva.

Por estas razões, fica justificada a presente emenda.

Sala da Comissão, 4 de junho de 2018.

Assinatura:



Congresso Nacional

--

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 04/06/2018	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, DE 2018
----------------------------	---

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

Supressiva Substitutiva Modificativa Aditiva Substitutiva Global

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

Deputado Jerônimo Goergen Progressistas/RS



Congresso Nacional

**MPV 832
00038**

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 04/06/2018	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, DE 2018
----------------------------	---

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

Supressiva Substitutiva Modificativa Aditiva Substitutiva Global

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

EMENDA MODIFICATIVA

Altere-se o inciso IV do art. 3º:

“Art. 3º Para fins do disposto nesta Medida Provisória, entende-se por:

(...)

IV - carga perigosa - a carga que represente risco para a saúde de pessoas, para a segurança pública ou para o meio ambiente na forma do Decreto n. 96.044 e Resoluções da ANTT que dispõe sobre a matéria; e”

JUSTIFICAÇÃO

Aclarar que o conceito de carga perigosa de modo a mantê-lo aderente aos termos da legislação vigente evitando, assim, qualquer interpretação extensiva com base na MPV.

Por estas razões, fica justificada a presente emenda.

Sala da Comissão, 4 de junho de 2018.

Assinatura:

Deputado Jerônimo Goergen
Progressistas/RS



COMISSÃO MISTA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, DE 27 DE MAIO DE 2018.

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

Emenda aditiva nº _____, de 2018

Adiciona-se ao texto da Medida Provisória nº 832, de 2018:

“Artigo __. Serão excluídas da Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas toda a operação intramunicipal, bem como os veículos com 2 eixos ou menos e veículos com carga máxima de até 3,5 toneladas”.

JUSTIFICATIVA

A crise dos caminhoneiros, iniciada nas últimas semanas de Maio de 2018, trouxe repercussões que atingiram não somente o cotidiano das cidades – mercado principalmente pela falta de insumos variados, com destaque à gasolina –, como também medidas que impactam o ordenamento jurídico sobre o transporte rodoviário de carga, e, conseqüentemente, o exercício da atividade em si.

Como exemplo desta repercussão na atividade, foi publicada a Medida Provisória nº 832, de 2018, que institui a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

Primeiramente, o projeto de emenda guarda perfeita pertinência temática com o assunto tratado na Medida Provisória nº 832/2018, considerando que a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas tem a finalidade de promover condições razoáveis à realização de fretes no território nacional, de forma a proporcionar a adequada retribuição ao serviço prestado.

Para tanto, importante excluir da Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas os veículos com 2 eixos ou menos e veículos com carga máxima de até 3,5 toneladas.

A aplicação da política de preços às operações intramunicipais e a veículos de cargas leves tornará inviável a tomada de pequenos fretes por pessoas físicas ou jurídicas de micro e pequeno porte, retirando dos mercados prestadores de serviços autônomos e pequenas e microtransportadoras.

Sala das Comissões em, ____ de _____ de 2018.

Deputada **ERIKA KOKAY – PT/DF**



COMISSÃO MISTA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, DE 27 DE MAIO DE 2018.

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

Emenda aditiva nº _____, de 2018

Adiciona-se ao texto da Medida Provisória nº 832, de 2018:

“ Artigo __. Serão excluídas da Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas os fretes realizados para transporte de carga fracionada.”

Parágrafo único. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), por meio de Resolução, definirá o conceito de carga fracionada.

JUSTIFICATIVA

A crise dos caminhoneiros, iniciada nas últimas semanas de Maio de 2018, trouxe repercussões que atingiram não somente o cotidiano das cidades – mercado principalmente pela falta de insumos variados, com destaque à gasolina –, como também medidas que impactam o ordenamento jurídico sobre o transporte rodoviário de carga, e, conseqüentemente, o exercício da atividade em si.

Como exemplo desta repercussão na atividade, foi publicada a Medida Provisória nº 832, de 2018, que institui a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

Primeiramente, o projeto de emenda guarda perfeita pertinência temática com o assunto tratado na Medida Provisória nº 832/2018, considerando que a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas tem a finalidade de promover condições razoáveis à realização de fretes no território nacional, de forma a proporcionar a adequada retribuição ao serviço prestado.

No tocante aos fretes, importante ressaltar que no Brasil muitas cargas são transportadas de maneira fracionada. Trata-se do envio de pequenas quantidades de mercadorias, que não ocupam a capacidade total de espaço no veículo selecionado para o transporte. Com este modelo é possível agrupar diversos tipos de mercadoria em um único meio de transporte, de modo que dois ou mais contratantes dividam entre si o valor do frete.

Observa-se, portanto, ser inviável a aplicação da sistemática da MP 832 de 2018 nas hipóteses de transporte de carga fracionada, sob pena de se aumentar desproporcionalmente o custo deste tomador de serviço cuja carga não ocupa a capacidade total do veículo que a transportará, inviabilizando entregas de pequenos



CONGRESSO NACIONAL

volumes e prejudicando a atividade econômica de pequenas e médias empresas brasileiras, além de diminuir a contratação de serviços de caminhoneiros autônomos e de pequenas transportadoras em razão do alto custo.

Não excluir cargas fracionadas terá o efeito de aumentar desproporcionalmente o custo dessas, inviabilizando entregas de pequenos volumes e prejudicando a atividade econômica de todas as empresas brasileiras.

Para tanto, importante conceituar “carga fracionada” e estabelecer a necessidade de exclusão da mesma da Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas toda a carga fracionada.

Sala da Comissão, em ____ de _____ de 2018.

Deputada **ERIKA KOKAY – PT/DF**



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 832, de 2018)

O art. 5º da MPV nº 832, de 2018, passa a vigorar com a inclusão do seguinte § 5º:

“§ 5º Os preços mínimos de que trata esse artigo devem ser observados tanto quando a Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC) é contratada por um embarcador ou proprietário de carga, mas também quando a ETC contrata um Transportador Autônomo de Cargas (TAC).”

JUSTIFICAÇÃO

Na justificação da Medida Provisória aqui analisada, fica claro que o foco da preocupação do Governo é com os caminhoneiros autônomos. Nesse sentido é necessário garantir que os ganhos que podem advir do tabelamento proposto não podem se restringir às empresas, mas devem beneficiar também os autônomos, razão pela qual apresentamos esta emenda.

Sala da Comissão,

Senador PEDRO CHAVES

Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018.

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

Emenda aditiva nº __, de 2018

Adiciona-se ao texto da Medida Provisória nº 832, de 2018:

“ Artigo __. Serão excluídas da Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas os fretes realizados para transporte de carga fracionada.”

Parágrafo único. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), por meio de Resolução, definirá o conceito de carga fracionada.

JUSTIFICATIVA

A crise dos caminhoneiros, iniciada nas últimas semanas de Maio de 2018, trouxe repercussões que atingiram não somente o cotidiano das cidades – marcado principalmente pela falta de insumos variados, com destaque à gasolina –, como também medidas que impactam o ordenamento jurídico sobre o transporte rodoviário de carga, e, conseqüentemente, o exercício da atividade em si.

Como exemplo desta repercussão na atividade, foi publicada a Medida Provisória nº 832, de 2018, que institui a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

Primeiramente, o projeto de emenda guarda perfeita pertinência temática com o assunto tratado na Medida Provisória nº 832/2018, considerando que a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas tem a finalidade de promover condições razoáveis à realização de fretes no território nacional, de forma a proporcionar a adequada retribuição ao serviço prestado.

No tocante aos fretes, importante ressaltar que no Brasil muitas cargas são transportadas de maneira fracionada. Trata-se do envio de pequenas quantidades de mercadorias, que não ocupam a capacidade total de espaço no veículo selecionado para o transporte. Com este modelo é possível agrupar diversos tipos de mercadoria em um único meio de transporte, de modo que dois ou mais contratantes dividam entre si o valor do frete.

Observa-se, portanto, ser inviável a aplicação da sistemática da MP 832 de 2018 nas hipóteses de transporte de carga fracionada, sob pena de se aumentar desproporcionalmente o custo deste tomador de serviço cuja carga não ocupa a capacidade total do veículo que a transportará, inviabilizando entregas de pequenos volumes e prejudicando a atividade econômica de pequenas e médias empresas brasileiras, além de diminuir a contratação de serviços de caminhoneiros autônomos e de pequenas transportadoras em razão do alto custo.

Não excluir cargas fracionadas terá o efeito de aumentar desproporcionalmente o custo dessas, inviabilizando entregas de pequenos volumes e prejudicando a atividade econômica de todas as empresas brasileiras.

Para tanto, importante conceituar “carga fracionada” e estabelecer a necessidade de exclusão da mesma da Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas toda a carga fracionada.



Vicente Cândido

Deputado Federal PT/SP

Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018.

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

Emenda aditiva nº __, de 2018

Adiciona-se ao texto da Medida Provisória nº 832, de 2018:

“Artigo __. Serão excluídas da Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas toda a operação intramunicipal, bem como os veículos com 2 eixos ou menos e veículos com carga máxima de até 3,5 toneladas”.

JUSTIFICATIVA

A crise dos caminhoneiros, iniciada nas últimas semanas de Maio de 2018, trouxe repercussões que atingiram não somente o cotidiano das cidades – mercado principalmente pela falta de insumos variados, com destaque à gasolina –, como também medidas que impactam o ordenamento jurídico sobre o transporte rodoviário de carga, e, conseqüentemente, o exercício da atividade em si.

Como exemplo desta repercussão na atividade, foi publicada a Medida Provisória nº 832, de 2018, que institui a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

Primeiramente, o projeto de emenda guarda perfeita pertinência temática com o assunto tratado na Medida Provisória nº 832/2018, considerando que a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas tem a finalidade de promover

condições razoáveis à realização de fretes no território nacional, de forma a proporcionar a adequada retribuição ao serviço prestado.

Para tanto, importante excluir da Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas os veículos com 2 eixos ou menos e veículos com carga máxima de até 3,5 toneladas.

A aplicação da política de preços às operações intramunicipais e a veículos de cargas leves tornará inviável a tomada de pequenos fretes por pessoas físicas ou jurídicas de micro e pequeno porte, retirando dos mercados prestadores de serviços autônomos e pequenas e microtransportadoras.

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized initial 'V' followed by a series of connected loops and a long horizontal stroke ending in a small flourish.

Vicente Cândido

Deputado Federal PT/SP



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

	Proposição Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018
--	--

Autor Deputado Beto Rosado – PP/RN	Nº Prontuário
--	---------------

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea
--------	---------	------------	--------	--------

EMENDA

Inclusão da possibilidade de livre pactuação dos contratos de frete, em prestígio à liberdade de contratação, com alterações no artigo 4º e no §2º do artigo 5º.

Nova Redação:

“Art. 4º O transporte rodoviário de cargas (...) obedecerá aos preços fixados com base nesta Medida Provisória, ressalvada a possibilidade de livre disposição em contrário pactuada pelas partes contratantes.

Art. 5º (...)

§ 2º Na hipótese da tabela a que se refere o caput não ser publicada nos prazos estabelecidos no § 1º, a tabela anterior continuará válida e seus valores serão atualizados pelo Índice (...) ou por outro que seja livremente pactuado pelas partes contratantes o substitua, no período acumulado.”

Justificativa:

A despeito da existência de uma tabela de frete mínimo aos transportadores de carga, o regime constitucional brasileiro da livre iniciativa e liberdade de contratação não pode sofrer alterações. Com efeito, no âmbito privado deve-se prestigiar a possibilidade de livre pactuação dos termos contratuais, regime próprio de economias de mercado. Assim, em que pese a existência de garantias legais acerca do valor mínimo a ser cobrado por serviços de frete na MPV n.º 832/18, o transportador não pode ser alijado de seu direito de cobrar valor a menor, caso seja de seu interesse e caso essa estratégia maximize seu bem-estar ao mesmo tempo em que assegure uma relação mais consistente com seu parceiro comercial, dono da carga transportada.

Ademais, não custa ressaltar que os serviços de frete não seguem um padrão único. Na verdade, são serviços complexos e repletos de vicissitudes, dentre as quais se destacam: a diferenciação do frete em relação a ofertas de longo e curto prazo; a diferenciação das

condições de frete considerando ofertas de ida e de retorno; as estratégias de precificação e fidelização de clientes etc.

Assim, as propostas ora apresentadas visam prestigiar o direito constitucional à livre iniciativa (art. 170 da CF), bem como a eficiência das relações comerciais. Dessa forma, sana-se possíveis inconstitucionalidades envolvendo à injustificável interferência pública no âmbito privado de negociações contratuais. Além disso, prestigia-se a maior eficiência das relações comerciais, que certamente resultarão em maior competitividade do País como um todo nos mais variados segmentos econômicos.

ASSINATURA

Deputado Beto Rosado



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

--

Proposição Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018
--

Autor Deputado Beto Rosado – PP/RN
--

Nº Prontuário

1. <input type="checkbox"/> Supressiva	2. <input type="checkbox"/> Substitutiva	3. <input type="checkbox"/> Modificativa	4. Aditiva	5. <input type="checkbox"/> Substitutivo Global
--	--	--	------------	---

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea
--------	---------	------------	--------	--------

EMENDA

No §4º do art. 5º: Inserção dos termos “apenas e tão somente para os contratos de frete celebrados após a entrada em vigor da tabela de frete a que se refere o caput, de tal forma que”. Exclusão dos termos “e a”;

Inclusão de §5º com os seguintes termos: “§ 5º É vedado o cálculo de eventual indenização mencionada no §4º deste artigo em relação a contratos e serviços prestados anteriormente à entrada em vigor da norma da ANTT que publicar as tabelas de frete determinadas nesta Medida Provisória”.

Nova Redação:

“Art. 5º. (...)

§ 4º Os preços fixados na tabela a que se refere o caput têm natureza vinculativa apenas e tão somente para os contratos de frete celebrados após a entrada em vigor da tabela de frete a que se refere o caput, de tal forma que e a sua não observância sujeitará o infrator a indenizar o transportador em valor equivalente ao dobro do que seria devido, descontado o valor já pago.

§ 5º É vedado o cálculo de eventual indenização mencionada no §4º deste artigo em relação a contratos e serviços prestados anteriormente à entrada em vigor da norma da ANTT que publicar as tabelas de frete determinadas nesta Medida Provisória”.

Justificação:

A redação original da MPV abre margem para dúvidas quanto a possibilidade de que sejam pleiteadas, no âmbito do Poder Judiciário, indenizações em dobro relativas a contratos firmados anteriormente à edição da tabela de frete pela ANTT. Assim, as propostas de Emendas ora apresentadas têm por objetivo tornar claro que referido expediente não está autorizado, ou seja, as indenizações em dobro reguladas na norma

apenas se aplicarão aos contratos firmados após a edição da tabela de frete. Assim, evitar-se-á a penalização indevida de tomadores de frete que licitamente já negociaram seus contratos.

Da mesma forma, torna-se claro que o prazo de três anos da pretensão à indenização em dobro determinada pela MPV terá início com a publicação da tabela de frete pela ANTT.

ASSINATURA

Deputado Beto Rosado



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018
------	---

Autor	Nº do Prontuário
-------	------------------

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

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

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

O art.6º da MP nº 832/2018 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 6º O processo de fixação dos preços mínimos contará com a participação **ampla e plural** dos representantes das cooperativas de transporte de cargas e dos sindicatos de empresas de transportes e de transportadores autônomos de cargas.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca garantir que o processo de fixação dos preços mínimos do transporte rodoviário ocorra com uma representação ampla e plural dos atores relevantes do setor.

PARLAMENTAR

--



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018
------	---

Autor	Nº do Prontuário
-------	------------------

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

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

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Incluam-se na MP nº 832/2018, onde couberem, os seguintes artigos:

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

I - preservar o interesse nacional;

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

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

IV – reduzir a volatilidade dos preços internos;

V- promover a modicidade de preços;

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

VII- promover a eficiência geral da economia brasileira;

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

IX- garantir o abastecimento interno.

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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

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

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

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data

Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018

Autor

Nº do Prontuário

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

Página

Artigo

Parágrafo

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

O art.4º da MP nº 832/2018 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º O transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional, obedecerá aos **preços mínimos** fixados com base nesta Medida Provisória.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca esclarecer que a tabela de fretes não fixa os preços exatos, mas sim os preços mínimos para o transporte rodoviário.

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data

Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018

Autor

Nº do Prontuário

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

Página

Artigo

Parágrafo

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se na MP nº 832/2018, onde couber, o seguinte artigo:

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

“Art. 11.

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018
-------------	--

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

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

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

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Incluem-se na MP nº 832/2018, onde couberem, os seguintes artigos:

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

“Art. 3º

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

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

“Art. 3º

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

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

JUSTIFICAÇÃO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PARLAMENTAR

Deputado Paulo Pimenta – PT/RS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832. DE 27 DE MAIO DE 2018

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

EMENDA MODIFICATIVA

Alterem-se os arts. 5º, §4º, art. 6º e art. 7º, da Medida Provisória 832 de 27 de maio de 2018, para a seguinte redação:

Art.

5º

§ 4º Os preços fixados na tabela a que se refere o caput têm natureza referencial.

Art. 6º O processo de fixação dos preços referenciais contará com a participação dos representantes das cooperativas de transporte de cargas e dos sindicatos de empresas de transportes e de transportadores autônomos de cargas.

Art. 7º Para a fixação dos preços referenciais, serão considerados, prioritariamente, os custos do óleo diesel.

JUSTIFICATIVA:

O governo editou a MP 832/18 com objetivo de mitigar falhas de mercado no transporte rodoviário de cargas. Entretanto, a proposta sofre de riscos de constitucionalidade, uma vez que fere a livre iniciativa e a livre concorrência: princípios basilares da ordem econômica da Constituição Federal de 1988.

Visando sanar estes vícios, propomos a mudança redacional em tela, para que a MP não seja questionada judicialmente ou por órgãos de controle da atividade econômica.

Sala das Sessões, 04 de junho de 2018



ALFREDO KAEFER

Deputado Federal PP/PR

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832. DE 27 DE MAIO DE 2018

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

EMENDA SUPRESSIVA

***Suprima-se os artigos 6º e 7º e o parágrafo 4º do artigo 5º da Medida
Provisória 832 de 27 de maio de 2018.***

JUSTIFICATIVA:

A proposta do governo preços mínimos do transporte de cargas tem risco de gerar graves distorções se não for bem regulada pela ANTT. Desta forma, a emenda pretende determinar que cabe somente ao órgão definir os critérios de ajuste de preços, evitando desequilíbrios de participação de grupos de interesse que podem enviesar a proposta, gerando distorções no mercado de transporte de cargas.

Sala das Sessões, 04 de junho de 2018



ALFREDO KAEFER

Deputado Federal PP/PR

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, DE 2018

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

EMENDA Nº

Acrescente-se ao art. 5º da Medida Provisória o seguinte § 5º:

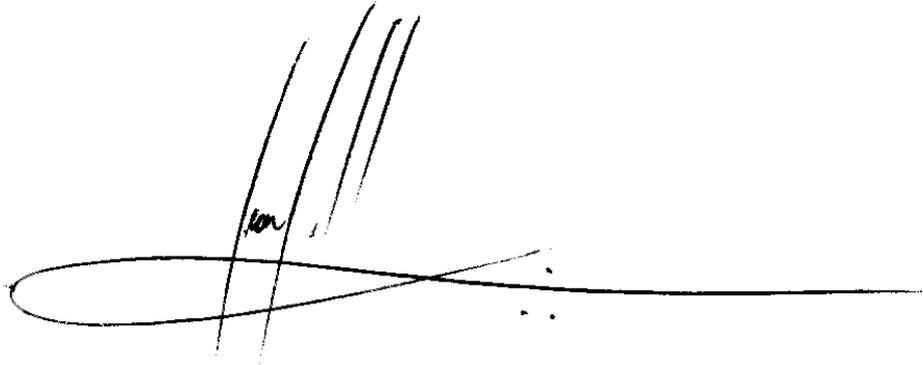
“Art. 5º

§ 5º Cabe à ANTT adotar as medidas administrativas e coercitivas necessárias ao fiel cumprimento do disposto no § 4º, nos termos de regulamento.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo atribuir funcionalidade ao comando referente à natureza vinculativa da tabela com os preços mínimos, na medida em que atribui à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT – a competência para adotar as medidas necessárias à operacionalização das indenizações decorrentes do descumprimento da tabela.

Sala da Comissão, em de de 2018.

A handwritten signature in black ink, consisting of several vertical strokes on the left and a long horizontal stroke extending to the right.

Deputado NELSON MARQUEZELLI

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, DE 2018

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

EMENDA Nº

Acrescente-se o seguinte art. 8º à Medida Provisória, renumerando-se os demais:

“Art. 8º 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.”

JUSTIFICAÇÃO

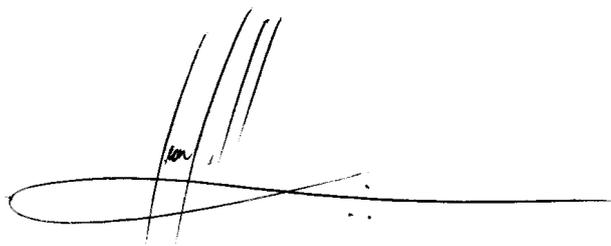
A presente emenda tem por objetivo conceder anistia a todas as multas, de trânsito ou não, aplicadas aos caminhoneiros e empresas durante a grande manifestação nacional ocorrida no final do mês de maio e início de junho deste ano de 2018.

Muitos manifestantes agiram pacificamente e de forma ordeira, e outros tantos tiveram seus veículos bloqueados, mesmo contra sua vontade. Por essa razão, não se pode punir ainda mais a

tão sofrida classe dos caminhoneiros, com pesadas multas previstas na legislação ou decorrentes de determinações judiciais.

Lembramos que foi celebrado amplo acordo com o Governo, o que colocou fim às manifestações que literalmente pararam o País.

Sala da Comissão, em de de 2018.

A handwritten signature in black ink, consisting of several vertical strokes on the left and a long horizontal stroke extending to the right.

Deputado NELSON MARQUEZELLI



**MPV 832
00055**

EMENDA Nº _____/____

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA
___/___/2018

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, DE 2018

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

AUTOR DEPUTADO JOSÉ GUIMARÃES	PARTIDO PT	UF CE	PÁGINA 01/01
----------------------------------	---------------	----------	-----------------

EMENDA ADITIVA Nº _____

Inclua-se, onde couber, artigo à MP nº 832/ 2018:

Art. Do total de recursos financeiros aplicados anualmente pelo governo federal no pagamento de transporte rodoviário de cargas, no mínimo, 30% (quarenta por cento) deverão ser utilizados na contratação de fretes realizados por:

I - cooperativa de transportadores autônomos de cargas instituída na forma prevista na [Lei nº 5.764, de 16 de dezembro 1971](#);

II - entidade sindical de transportadores autônomos de cargas; ou

III - associação de transportadores autônomos de cargas constituída nos termos previstos no [art. 53 ao art. 61 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 - Código Civil](#), que tenham, no mínimo, três anos de funcionamento.

JUSTIFICAÇÃO

A emenda estabelece que o governo federal terá que destinar 30% do total dos contratos de frete para as cooperativas de transportadores autônomos, entidade sindical de transportadores autônomos de cargas ou associação de transportadores autônomos de cargas constituída nos termos previstos no [art. 53 ao art. 61 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 - Código Civil](#), que tenham, no mínimo, três anos de funcionamento.

_____/_____/_____
DATA

ASSINATURA



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





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.

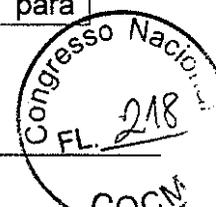
Essa situação atípica justificaria a atuação do Estado de forma excepcional, buscando atenuar as distorções e valorizar o trabalhador do transporte rodoviário de cargas, assegurando-lhe existência digna.

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.



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





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 Morais (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 *

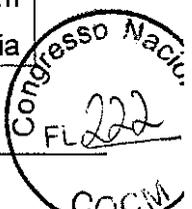
Congresso Nacional
FL. 221



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 Cândia (PT/SP)	Acrescenta artigo para excluir os fretes realizados para transporte de carga fracionada.
43	Deputado Vicente Cândia (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

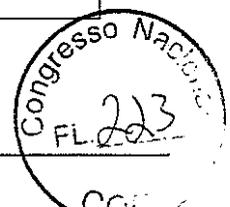


* C D 1 8 2 4 0 2 8 8 1 7 7 8 *





		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.

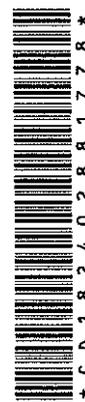
II - VOTO DO RELATOR

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.

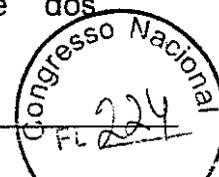
DA ADMISSIBILIDADE – REQUISITOS DE URGÊNCIA E RELEVÂNCIA E ATENDIMENTO AO ART. 2º, § 1º, DA RESOLUÇÃO Nº 1, DE 2002- CN

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



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





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.



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





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.

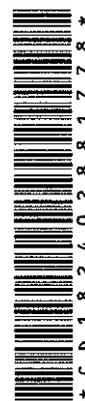
DAS EMENDAS

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.

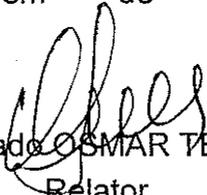


* C D 1 8 2 4 0 2 8 8 1 7 7 8 *





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



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





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





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



SEMI
236



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado Federal **Osmar Terra**

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



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





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 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



* C D 1 8 2 3 2 3 3 3 2 7 8 9 1 *

261

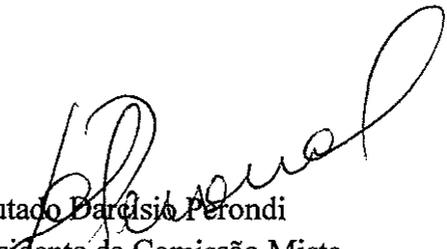


CONGRESSO NACIONAL
Comissão Mista da Medida Provisória nº 832/2018

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 Barcisio 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 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 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



FIM DO DOCUMENTO