



CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória Nº 673**, de 2015, que “Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e dá outras providências.”

PARLAMENTARES	EMENDAS Nº S
Deputado NELSON MARQUEZELLI	001;
Deputado CELSO MALDANER	002; 003;
Senador EDUARDO AMORIM	004;
Deputado HUGO LEAL	005; 006;
Deputado RICARDO BARROS	007; 008;
Deputado HILDO ROCHA	009;
Deputado ALCEU MOREIRA	010; 056;
Deputado ODELMO LEÃO	011;
Senador ACIR GURGACZ	012; 052;
Senador FERNANDO BEZERRA COELHO	013;
Deputado MAURO LOPES	014; 015; 016;
Deputado MENDONÇA FILHO	017; 018; 019; 020;
Deputado PAUDERNEY AVELINO	021; 022; 031;
Deputado CARLOS ZARATTINI	023;
Senador ALVARO DIAS	024;
Deputado COVATTI FILHO	025;
Deputado VALDIR COLATTO	026; 027; 028;
Deputado ANTONIO CARLOS MENDES THAME	029; 030;
Deputado ONYX LORENZONI	032;
Deputado DÉCIO LIMA	033;
Deputado POMPEO DE MATTOS	034;
Deputado RUBENS BUENO	035;
Deputado SANDRO ALEX	036;
Deputado JAIR BOLSONARO	037;
Deputado DAGOBERTO	038;
Deputado SERGIO VIDIGAL	039;
Deputado JORGE CÔRTE REAL	040;
Deputado JERÔNIMO GOERGEN	041; 042; 043;

PARLAMENTARES	EMENDAS Nº S
Deputado MILTON MONTI	044;
Deputado DANRLEI DE DEUS HINTERHOLZ	045;
Senador PAULO ROCHA	046;
Deputada GORETE PEREIRA	047; 048;
Deputado IZALCI	049;
Deputado PROFESSOR VICTÓRIO GALLI	050;
Deputada CLARISSA GAROTINHO	051;
Deputado ENIO VERRI	053;
Deputado ZÉ SILVA	054;
Deputado SUBTENENTE GONZAGA	055;
Deputado ALFREDO KAEFER	057; 058; 059;
Deputado MANOEL JUNIOR	060; 061; 062; 063; 064; 065; 066; 067; 068; 069; 070; 071;
Deputado ASSIS CARVALHO	072; 073;
Deputado NEWTON CARDOSO JR	074;
Deputado ROGÉRIO PENINHA MENDONÇA	075; 076; 077; 078;
Deputado WASHINGTON REIS	079;
Deputada DULCE MIRANDA	080; 081;
Senador ROMERO JUCÁ	082;

TOTAL DE EMENDAS: 82

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

Data 01/04/2015	Medida Provisória n.º 673/2015			
Autor Deputado Nelson Markezelli PTB/SP			N.º do Prontuário	
1. <u>X</u>	2. ___	3. ___	4. ___	5. ___
Supressiva	Substitutiva	Modificativa	Aditiva	Substitutivo Global
Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**EMENDA SUPRESSIVA**

Revogam-se os Art. 1º, Art. 2º e Art. 3º da Medida Provisória n.º 673, de 31 de março de 2015.

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória 673/2015 tem por objetivo obrigar o registro de tratores destinados a puxar ou arrastar maquinaria de qualquer natureza ou executar trabalhos agrícolas, incluindo, ainda, maquinaria de construção ou de pavimentação e tracionar outros veículos e equipamentos.

O texto da malfadada Medida Provisória espanca os mais comezinhos princípios de natureza constitucional, bem como fere princípios basilares de relação comercial de um setor altamente penalizado pela sociedade – o agronegócio -, com impostos em cascata e barreiras tributárias e financeiras, que encarecem em muito o setor primário brasileiro.

A Medida Provisória é uma barbaridade jurídica, pelo simples fato de que não existe exposição de motivos sobre a matéria, além do que os maquinários agrícolas são raros para uso de transporte, cerca de 98% das máquinas agrícolas permanecem nas propriedades rurais e raramente cruzam as fronteiras da propriedade rural, não existe qualquer posição jurídica de bom senso para a sua implantação, mistura-se assuntos díspares como máquina agrícola e de construção.

Só essa tentativa demonstra o fosso entre a MP e a realidade social do campo. Não cabe, por meio de uma MP, a alteração de normas gerais sobre trânsito.



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Outro ponto é o alto custo para a implementação da MP, ficando várias indagações: Os DETRANS estão capacitados para receberem mais de um milhão de tratores para emplacamento? Os agentes do DETRAN irão até a propriedade para fazerem esse emplacamento? Como se dará a transferência de propriedade, inundando-se os DETRANS com milhares e milhares de agricultores. Os custos, certamente irão ser repassados para os produtos agrícolas e esse custo aumentará a alimentação no País, gerando inflação e desemprego.

O absurdo que se pretende cometer com a MP 673/2015 irá encontrar barreiras no Poder Judiciário, por meio de decisões judiciais e o Congresso nacional, por meio da Câmara dos Deputados, não pode ficar silente ante esse monstro jurídico.

Importante é sustarmos a Medida Provisória, que não é relevante e urgente.

Já sustamos a tentativa de registro e licenciamento de tratores através dos Projetos de Decreto Legislativo n° 2459/2010 e n° 833/2013.

Por todo o exposto, contamos com o apoio dos nobres Pares para a aprovação desta importante emenda que aqui é apresentada.

PARLAMENTAR

DEPUTADO NELSON MARQUEZELLI



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

EMENDA Nº

_____/____

DATA
06/04/2015

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 673, DE 2015

TIPO

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

AUTOR
DEPUTADO CELSO MALDANER

PARTIDO
PMDB

UF
SC

PÁGINA
01/01

EMENDA

Acrescenta-se no § 4º-A do Art. 115 da Medida Provisória nº 673 de 31 de março de 2015:

Art.115.....

§ 4º - A. Os tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas **e que transitam em vias públicas** são sujeitos ao registro único em cadastro específico da repartição competente, dispensado o licenciamento e o emplacamento.

JUSTIFICATIVA

O texto publicado no Diário Oficial da União deixa dúvidas e não esclarece se as maquinas agrícolas que transitam em vias públicas estarão realmente dispensadas do licenciamento e o emplacamento. Desta forma, é importante acrescentar ao texto a expressão “e que transitam em vias públicas” o que levará a melhor compreensão do texto.

Sala das Sessões, em 06 de abril de 2015.

CELSO MALDANER
PMDB/SC

06/04/2015
DATA

ASSINATURA



Congresso Nacional

MPV 673

00003

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 06.04.15	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 673, DE 2015
--------------------------	---

Autor: Deputado Celso Maldaner - PMDB/SC	Nº do Prontuário
--	-------------------------

Supressiva Substitutiva Modificativa Aditiva Substitutiva Global

Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:	Pág. 1/1
----------------	-------------------	----------------	----------------	-----------------

EMENDA MODIFICATIVA

Acrescenta o § 4º-B ao art. 115 da Lei nº 9.503/97, constante do art. 1º da Medida Provisória:

“Art. 1º

Art. 115.

§ 4º-B. O registro único de que trata o § 4º-A será de responsabilidade da empresa que efetuar a venda ao consumidor final.

JUSTIFICAÇÃO

A alteração que propomos tem o objetivo de facilitar a vida dos agricultores brasileiros com relação aos trâmites burocráticos necessários ao registro dos tratores e máquinas agrícolas.

Dessa forma, a nossa emenda deixa o registro único no órgão competente sob a responsabilidade da empresa que efetuar a venda ao consumidor final, em razão de que a empresa revendedora terá melhores condições de executar essa tarefa imposta pela legislação de trânsito.

Sala das Sessões, em 07 de abril de 2015.

CELSO MALDANER
PMDB/SC



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 07/04/2015	Medida Provisória nº 673, de 31 de março de 2015.
--------------------	---

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

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

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

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Emenda nº

Dê-se a seguinte redação ao art. 2º da Medida Provisória nº 673, de 31 de março de 2015:

“Art. 1º

.....

Art. 2º O registro de que trata o art. 115, § 4º-A, da Lei nº 9.503, de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, somente é exigível para os aparelhos ou máquinas produzidos a partir de 1º de janeiro de 2016, e será sempre isento de custas.”

JUSTIFICATIVA

O valor relativo ao pagamento do registro dos tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas seguramente integrará o custo produtivo do setor agropecuário do país, onerando seus produtos e tornando-os menos competitivos.

Desta sorte, é de bom tom que seja aceita a isenção ora proposta.

PARLAMENTAR

--



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 673
00005

ETIQUETA

Data
07/04/2015

Proposição
Medida Provisória nº 673/2015

AUTOR
Deputado HUGO LEAL – PROS/RJ

Nº do Prontuário
306

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

Página

Artigo

Parágrafo

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e dá outras providências.

Acrescente-se à Medida Provisória, onde couber, o seguinte artigo:

Art. 1º Ficam alterados os incisos XVII do art. 24 e o art. 129 da Lei nº 9.503/1997, que passam a vigor com a seguinte redação:

Art. 24.....
XVII – registrar e licenciar, na forma da legislação, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidade e arrecadando multas decorrentes de infrações;

Art. 129. O registro e o licenciamento dos veículos de propulsão humana e dos veículos de propulsão humana e dos veículos de tração animal obedecerão à regulamentação estabelecida em legislação municipal do domicílio ou residência de seus proprietários.

JUSTIFICATIVA

Considerando que nem todos os municípios da Federação integraram-se ao SNT, temos duas situações distintas. Quando o município não integra o SNT a competência para registro e licenciamento dos ciclomotores será do Estado em razão do disposto nos arts. 22, III, 120 e 130, do CTB; já quando o município integrar o SNT a competência será dele, município, atendendo o disposto nos arts. 24, XVII e 129, do CTB.

Entendemos que a retirada dos ciclomotores da competência municipal evitará vários transtornos que hoje os órgãos de fiscalização enfrentam em razão das duas possibilidades acima alinhavadas.

PARLAMENTAR

Dep. HUGO LEAL – PROS/RJ



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 673
00006

ETIQUETA

Data
07/04/2015

Proposição
Medida Provisória nº 673/2015

AUTOR
Deputado HUGO LEAL – PROS/RJ

Nº do Prontuário
306

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

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

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, e dá outras providências.

Acrescente-se à Medida Provisória, onde couber, os seguintes artigos:

Art. Esta Lei altera os arts. 270, 271 e 328 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre retenção, remoção e leilão de veículos que passam a vigorar com as seguintes redações:

“Art. 270.

§ 2º Não sendo possível sanar a falha no local da infração, o veículo, desde que ofereça condições de segurança para circulação, poderá ser liberado e entregue a condutor regularmente habilitado, mediante recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual, contra recibo, assinalando-se prazo razoável ao condutor para sua regularização, para o que se considerará, desde logo, notificado.

.....

§ 6º Não efetuada a regularização no prazo a que se refere o § 2º, será feito registro de restrição administrativa no RENAVAM pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, que será retirada após comprovada a regularização.

§ 7º O descumprimento das obrigações estabelecidas no § 2º resultará no recolhimento do veículo ao depósito, aplicando-se, neste caso, o disposto no art. 271.” (NR)

“Art. 271.....

§ 1º A restituição dos veículos removidos só ocorrerá mediante o prévio pagamento das multas, taxas e despesas com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica.

§ 2º A liberação dos veículos removidos é condicionada ao reparo de qualquer componente ou equipamento obrigatório que não esteja em perfeito estado de funcionamento.

§ 3º Se o reparo referido no § 2º demandar providência que não possa ser tomada no depósito, a autoridade responsável pela remoção liberará o veículo para reparo, mediante autorização, assinalando prazo para a sua reapresentação e vistoria.

§ 4º A remoção, o depósito e a guarda do veículo serão realizados diretamente por órgão

público ou contratados por licitação pública.

§ 5º O proprietário ou o condutor deverá ser notificado, no ato da remoção do veículo, sobre as providências necessárias à sua restituição e sobre o disposto no art. 328, conforme regulamentação do CONTRAN.

§ 6º Caso o proprietário ou o condutor não esteja presente no momento da remoção do veículo, a autoridade de trânsito, no prazo de dez dias contados da data de apreensão, deverá expedir a notificação prevista no § 5º ao proprietário, por remessa postal ou por outro meio tecnológico hábil que assegure a sua ciência.

§ 7º A notificação devolvida por desatualização do endereço do proprietário do veículo ou por recusa deste em recebê-la será considerada recebida para todos os efeitos.

§ 8º Em caso de veículo licenciado no exterior, a notificação será feita por edital.

§ 9º Não caberá a remoção, nos casos em que a irregularidade puder ser sanada no local da infração.” (NR)

.....

“Art. 328. Os veículos apreendidos ou removidos a qualquer título e não reclamados por seus proprietários dentro do prazo de sessenta dias, contados da data de recolhimento serão avaliados e levados à leilão, a ser realizado preferencialmente por meio eletrônico.

§ 1º A preparação, publicado o leilão, poderá ser iniciada após trinta dias, contados da data de recolhimento do veículo, o qual será classificado em duas categorias:

I – conservado, na qual apresenta condições de segurança para trafegar; e

II – sucata, quando não está apto a trafegar.

§ 2º Se não houver oferta igual ou superior ao valor da avaliação, o lote será incluído no leilão seguinte, quando então será arrematado pelo maior lance, desde que por valor não inferior a cinquenta por cento do avaliado.

§ 3º Mesmo classificado como conservado, o veículo que for levado a leilão por duas vezes e não for arrematado, será leiloado como sucata.

§ 4º É vedado o retorno do veículo leiloado como sucata à circulação.

§ 5º A cobrança das despesas com estada no depósito será limitada ao prazo de seis meses.

§ 6º Os valores arrecadados em leilão deverão ser utilizados para o custeio da realização do leilão, dividindo-se os custos entre os veículos arrematados, proporcionalmente ao valor da arrematação, e destinando-se os valores remanescentes na seguinte ordem, para:

I – as despesas com remoção e estada;

II – os tributos vinculados ao veículo, na forma do § 10;

III – os credores trabalhista, tributários e titulares de crédito com garantia real, segundo a ordem de preferência do art. 186 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 – Código Tributário Nacional;

IV – as multas devidas ao órgão ou entidade responsável pelo leilão;

V – as demais multas devidas aos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, segundo a ordem cronológica; e

VI – os demais créditos, segundo a ordem de preferência legal.

§ 7º Sendo insuficiente o valor arrecadado para quitar os débitos incidentes sobre o veículo, a situação será comunicada aos credores.

§ 8º Os órgãos públicos responsáveis serão comunicados previamente do leilão para que formalizem a desvinculação dos ônus incidentes sobre o veículo no prazo máximo de dez dias.

§ 9º Os débitos incidentes sobre o veículos antes da alienação administrativa ficam dele automaticamente desvinculados, sem prejuízo da cobrança contra o proprietário anterior.

§ 10. Aplica-se o disposto no § 9º, inclusive para os débitos relativos a tributos cujo fato gerador seja a propriedade, o domínio útil, a posse, a circulação ou o licenciamento de veículo.

§ 11. Na hipótese de o antigo proprietário reaver o veículo, por qualquer meio, os débitos serão novamente vinculados ao bem, aplicando-se, neste caso, o disposto nos § 1º, 2º e 3º do art. 271.

§ 12. Quitados os débitos, o saldo remanescente será depositado em conta específica do órgão responsável pela realização do leilão e ficará à disposição do antigo proprietário, devendo ser expedida notificação a ele, no máximo em trinta dias após a realização do leilão, para o levantamento dos valores no prazo de cinco anos, após os quais os valores serão transferidos, em definitivo, para o fundo a que se refere o parágrafo único do art. 320.

§ 13. Aplica-se o disposto neste artigo, no que couber, aos animais recolhidos, a qualquer título, e não reclamados por seus proprietários no prazo de sessenta dias, a contar da data de recolhimento, conforme regulamentação do CONTRAN.” (NR)

Art. Não se aplica o disposto nesta Lei aos veículos recolhidos a depósito por ordem judicial ou aos que estejam à disposição de autoridade policial.

Art. Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e cinquenta dias de sua publicação oficial.

Art. Ficam revogados:

I – o art. 262 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997;

II – a Lei nº 6.575, de 30 de setembro de 1978.

JUSTIFICATIVA

A proposta pretende viabilizar a alienação dos veículos para que voltem à circulação. Assim, possibilitamos a realização de dois leilões, de cujo resultado negativo depende a venda subsequente do veículo como sucata, por ter restado clara a inviabilidade de seu aproveitamento econômico.

A sistemática ora proposta viabiliza a venda do veículo, possibilitando o ingresso de receitas de IPVA e de multas nos cofres públicos que, de outra forma, seriam de difícil arrecadação.

PARLAMENTAR

Dep. HUGO LEAL – PROS/RJ



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 673, de 2015.

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e dá outras providências.

EMENDA

Art. (...) A Lei nº 8.906, de 4 de julho de 1994, que passa a vigorar com as seguintes modificações:

“Art. 3º O exercício da atividade de advocacia no território brasileiro e a denominação de advogado são privativos dos inscritos na Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), mediante requerimento e concedidos automaticamente após a graduação em Direito, obtido em instituição de ensino oficialmente autorizada e credenciada, observados os demais requisitos do art. 8º, exceto o disposto no inciso IV e § 1º.” (NR)

.....
Art. 8º

.....
§ 5º O bacharel em Direito, que queira se inscrever como advogado é isento do pagamento de qualquer taxa ou despesa de qualquer natureza, a qualquer título, para o Exame da Ordem, cuja exigência está prevista no inciso IV do *caput* e regulamentado pelo disposto no § 1º, pelo número indeterminado de exames que optar por realizar até a sua final aprovação.” (AC)

.....
Art. 54.....



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Liderança do Partido Progressista

XV - colaborar com o aperfeiçoamento dos cursos jurídicos, e **aprovar**, previamente, nos pedidos apresentados aos órgãos competentes para criação, reconhecimento ou credenciamento desses cursos; (NR)

.....
XIX – **elaborar exame da Ordem, sem custo para o estudante, aplicado de forma compulsória, visando a avaliação dos cursos de Direito. (AC)**

XX – **solicitar a suspensão de matrículas para novos alunos de Direito, nas instituições que, por dois anos consecutivos, não obtenham, da maioria de seus examinados, média superior a 60% (sessenta por cento) de aproveitamento no respectivo exame, previsto no inciso anterior.” (AC)**

Art. (...) Revogam-se o inciso IV e o § 1º do art. 8º e o inciso VI do art. 58 da Lei nº 8.906, de 4 de julho de 1994, colocando-se ao final dos artigos as letras (NR).

JUSTIFICAÇÃO

Um dos objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil é a “livre expressão da atividade intelectual” (art. 5º, IX, CF), do “**livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão**” (art. 5º, XIII, CF).

A exigência de aprovação em Exame de Ordem, prevista no inciso IV do art. 8º, da Lei 8906, de 1994, que dispõe sobre o Estatuto da OAB é uma exigência que cria uma avaliação das universidades de uma carreira, com poder de veto.

Vários bacharéis não conseguem passar no exame da primeira vez. Gastam dinheiro com inscrições, pagam cursos suplementares, enfim é uma pós-graduação de Direito com efeito de validação da graduação já obtida.



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Liderança do Partido Progressista

O poder de fiscalização da Ordem, consubstanciado no Estatuto da Advocacia e no Código de Ética e Disciplina da OAB, não seria mais eficaz no combate aos maus profissionais do que realizar um simples exame para ingresso na instituição?

Estima-se que a OAB arrecade cerca de R\$ 75 milhões por ano com o Exame de Ordem, dinheiro suado do estudante brasileiro já graduado e sem poder ter o seu direito resguardado de exercício da profissão.

Sala das Sessões, em de abril de 2015.

Deputado RICARDO BARROS
(PP/PR)



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Liderança do Partido Progressista

MPV 673
00008

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 673, de 2015.

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA

O § 4º do art. 28 da Lei nº 9.096, de 19 de setembro de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 28.

.....

§ 4º As despesas realizadas por órgãos partidários municipais ou estaduais ou por candidatos majoritários nas respectivas circunscrições devem ser assumidas e pagas exclusivamente pela esfera partidária correspondente, salvo acordo expresso com órgão de outra esfera partidária, que poderá utilizar recursos próprios, inclusive os oriundos do Fundo Partidário, ainda que esteja suspensa a participação do órgão originalmente responsável no referido Fundo.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Lei dos Partidos Políticos, em seu art. 28, § 4º, admite expressamente que, mediante acordo, despesas de órgãos partidários municipais ou estaduais sejam pagas por outra esfera partidária.

Como sabemos, a redistribuição das cotas do Fundo Partidário pelo diretório nacional entre os demais diretórios estaduais e municipais segue critérios estabelecidos no estatuto de cada partido político, em homenagem à autonomia constitucional de tais organizações.

Ocorre que, muito frequentemente, os valores arrecadados por diretórios estaduais e municipais, inclusive do Fundo Partidário, são



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Liderança do Partido Progressista

insuficientes para fazer frente às despesas necessárias à manutenção do diretório, razão pela qual se veem obrigados a contar com a colaboração de diretórios de outra esfera para viabilizar a continuidade do funcionamento.

Não obstante, recentemente o Tribunal Superior Eleitoral (TSE) editou a Resolução nº 23.432, de 2014, que proíbe que órgão partidário utilize recursos legal e legitimamente recebidos do Fundo Partidário para arcar, espontaneamente, com despesas de órgão partidário de outra esfera, caso o devedor originário esteja impedido de receber recursos do referido Fundo (art. 23).

Entendemos, todavia, que a medida adotada pelo TSE fere a autonomia constitucionalmente conferida aos partidos políticos, pessoas jurídicas de direito privado que gozam de liberdade para realizar suas atividades e gerir seus recursos. Portanto, seria desprovido de razoabilidade interferir na autonomia dos partidos para impedir que utilizem recursos legalmente recebidos no pagamento de despesas que frequentemente garantem a sobrevivência de diretórios municipais ou estaduais.

Ademais, não há falar em desnaturação da sanção de suspensão das cotas do Fundo Partidário, porquanto neste caso, o órgão partidário sancionado continuará temporariamente inabilitado para receber recursos do diretório nacional e, portanto, ficará impossibilitado de planejar suas atividades com base em tais recursos pelo prazo determinado.

No entanto, assim como um órgão partidário não possui responsabilidade subsidiária pelas despesas inadimplidas por outra esfera partidária, um órgão partidário tampouco pode ser impedido de abrir mão dos próprios recursos, recebidos em conformidade com a lei e com o respectivo estatuto, bem como dos planos de utilização de tais recursos para arcar parcial ou integralmente com despesas de diretório municipal ou estadual, inclusive com recursos do Fundo Partidário, caso considere a medida conveniente, oportuna e, mesmo, necessária para a manutenção e fortalecimento da sigla partidária em todo o território nacional.

Por esta razão, entendemos que a Lei dos Partidos Políticos merece ser aperfeiçoada, a fim de permitir expressamente que as despesas de um órgão partidário sejam pagas por outro, utilizar com recursos oriundos do Fundo Partidário, mesmo que esteja suspensa a participação do órgão originalmente responsável no referido Fundo.

Sala das Sessões, em de abril de 2015.

Deputado RICARDO BARROS
(PP/PR)



Congresso Nacional

MPV 673

00009

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 06.04.15	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 673, DE 2015
--------------------------	---

Autor: Deputado Hildo Rocha - PMDB/MA	Nº do Prontuário
---	-------------------------

Supressiva Substitutiva Modificativa Aditiva Substitutiva Global

Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:	Pág. 1/1
----------------	-------------------	----------------	----------------	-----------------

EMENDA MODIFICATIVA

Altera-se a redação do § 4-A do art. 115 da Lei nº 9.503/97, constante do art. 1º da Medida Provisória:

“Art. 1º

Art. 115.

§ 4º-A. *Os tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas, são sujeitos ao registro único em cadastro específico da repartição competente do município onde for efetuada a venda ao consumidor final, dispensado o licenciamento e o emplacamento.*

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda pretende alterar a Medida Provisória para estabelecer que o registro único dos tratores e máquinas agrícolas em cadastro específico seja efetuado pelos Municípios e não pela União.

Dessa forma, as municipalidades deverão criar e manter cadastro atualizado dos aparelhos agrícolas registrados em seu território, o que poderá muito contribuir para o delineamento das políticas públicas destinadas ao setor agrícola em âmbito municipal.

Assinatura:



Congresso Nacional

**MPV 673
00010**

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 06.04.15	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 673, DE 2015
--------------------------	---

Autor: Deputado Alceu Moreira - PMDB/RS	Nº do Prontuário
---	-------------------------

Supressiva Substitutiva Modificativa Aditiva Substitutiva Global

Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:	Pág. 1/1
----------------	-------------------	----------------	----------------	-----------------

EMENDA MODIFICATIVA

Altera-se a redação do § 4-A do art. 115 da Lei nº 9.503/97, constante do art. 1º da Medida Provisória:

“Art. 1º

Art. 115.

§ 4º-A. *Os tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas, ainda que transitem em via pública, são sujeitos ao registro único em cadastro específico da repartição competente, dispensado o licenciamento e o emplacamento.*

JUSTIFICAÇÃO

A alteração proposta deixa claro no texto da medida provisória que a dispensa de licenciamento e emplacamento aplica-se a todos os tratores e demais aparelhos empregados no trabalho agrícola, inclusive àqueles que necessitam transitar em via pública.

Esta emenda é necessária para evitar interpretações equivocadas de que estariam isentos desses procedimentos apenas os automotores empregados no trabalho agrícola, mas que não necessitam sair da propriedade.

Assinatura:



Congresso Nacional

**MPV 673
00011**

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data:	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 673 DE 31 DE MARÇO DE 2015.
--------------	--

Autor: Deputado ODELMO LEÃO - PP/MG	Nº do Prontuário
---	-------------------------

Supressiva Substitutiva Modificativa Aditiva Substitutiva Global

Artigo: Art. 2º	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:	Pág.
---------------------------	-------------------	----------------	----------------	-------------

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se ao Art. 2º da Medida Provisória Nº673 de 31 de Março de 2015 o Parágrafo único, com a seguinte redação:

“Parágrafo Único: Os aparelhos e máquinas agrícolas deverão sair das indústrias fabricantes com o registro no órgão competente.”

JUSTIFICATIVA

A presente emenda dispensaria um serviço burocrático, por parte do agricultor dispensando-o dessa etapa , repassando a indústria a responsabilidade de informar diretamente ao cadastro único que está proposto nesta Medida Provisória.

Assinatura:



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

1. ETIQUETA

2. data 07.04.2015	3. proposição MEDIDA PROVISÓRIA nº 673 de 2015
-----------------------	--

4. autor SENADOR ACIR GURGACZ	5. n.º do prontuário
---	----------------------

1. <input type="checkbox"/> Supressiva	2. <input type="checkbox"/> substitutiva	3. <input type="checkbox"/> modificativa	4. <input type="checkbox"/> aditiva	5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global
--	--	--	-------------------------------------	---

7. página	8. artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
-----------	-----------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se aos artigos 1º e 3º da Medida Provisória nº 673, de 2015, as seguintes redações:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 29**.....

XI – quando uma pista de rolamento comportar faixas de circulação no mesmo sentido, são as da direita destinadas ao deslocamento de veículos mais lentos e de maior porte, quando não houver faixa especial de trânsito a eles destinada, e as da esquerda destinadas a ultrapassagem e ao deslocamento dos veículos de maior velocidade, observadas as seguintes disposições:

a) os veículos de transporte público coletivo de passageiros terão prioridade de trânsito nas faixas de circulação da direita em relação aos demais veículos;

b) a faixa especial de trânsito para os veículos de transporte público coletivo de passageiros deverá ser devidamente identificada e sinalizada;

Art. 60

I.....

e) via de trânsito exclusivo;

Art. 96

II

a)

9 – miniônibus;

10 – midiônibus;

11 – ônibus;

12 – ônibus articulado;

13 – bonde;

14 – reboque ou semi-reboque;

15 – charrete;

.....

Art. 115.

§ 4º Os aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos de construção ou de pavimentação são sujeitos, se transitarem em via pública, ao registro e ao licenciamento da repartição competente.

§ 4º-A. Os tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas são sujeitos ao registro único em cadastro específico da repartição competente, dispensado o licenciamento e o emplacamento.

.....”(NR)

.....

Art. 135.....

Parágrafo único - Os veículos destinados ao transporte público coletivo de passageiros, para fins de licenciamento, deverão dispor de saída de emergência e corredor interno central de circulação para os passageiros, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

.....

Art. 181.....

XIII.....

Infração – gravíssima

Penalidade – multa e apreensão do veículo

Medida Administrativa – remoção do veículo

Art. 182.....

XI – local destinado ao embarque e desembarque de passageiros dos serviços de transporte público coletivo.

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa: remoção do veículo.

Art. 184.....

III – faixa ou via de trânsito exclusivo regulamentada com circulação destinada aos veículos de transporte público coletivo de passageiros, salvo casos de força maior e com a autorização do poder público competente.

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa e apreensão do veículo;

Medida Administrativa: remoção do veículo

Art. 231.....

VIII – efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para

esse fim.

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa, apreensão do veículo e suspensão do direito de dirigir;

Medida Administrativa: remoção do veículo e recolhimento da carteira nacional de habilitação.

.....
Art. 309 – Dirigir veículo automotor, em via pública, sem devida permissão para dirigir ou habilitação, efetuando transporte remunerado de pessoas em serviço diverso da licença do poder público concedente, não for licenciado para esse fim ou ainda se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano.

Art 3º - O anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes definições:

MICROÔNIBUS – veículo automotor de transporte coletivo com comprimento inferior a oito metros e com capacidade de transportar até vinte passageiros sentados.

MINIÔNIBUS – veículo automotor de transporte coletivo de passageiros com comprimento inferior a dez metros e com capacidade de transportar acima de vinte passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor.

MIDIÔNIBUS – veículo automotor de transporte coletivo de passageiros com comprimento inferior a doze metros e com capacidade de transportar acima de vinte passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor.

ÔNIBUS – veículo automotor de transporte coletivo de passageiros com comprimento inferior a dezoito metros e com capacidade de transportar acima de vinte passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor.

ÔNIBUS ARTICULADO – veículo de transporte coletivo de passageiros com comprimento superior a dezoito metros. que dispõe de uma ou mais articulações sanfonadas de ligação.

VIA DE TRÂNSITO EXCLUSIVO – via destinada a circulação de trânsito de determinadas categorias de veículo.

JUSTIFICAÇÃO

A redução da carga tributária incidente sobre os automóveis e motocicletas nos últimos anos e as facilidades de obtenção de crédito e prazos longos de financiamento para sua aquisição resultou no aumento da frota de veículos circulante no país.

Em contrapartida, as cidades não evoluíram e suas vias urbanas permanecem as mesmas para atender este aumento significativo de automóveis e motocicletas. Com isso surgem diversos problemas, como congestionamentos de trânsito e o aumento no número de infrações, pois não tendo como circular devidamente na via, o motorista passa a não respeitar regras mínimas no trânsito.

Este caos urbano instalado prejudica toda sociedade, inclusive aqueles que utilizam o sistema de transporte público.

Considerando que os ônibus do transporte público utilizam as mesmas vias dos demais veículos, estes ficam presos no meio do congestionamento, atrasando assim o tempo de viagem do usuário.

Quando o veículo de transporte público tenta acessar o ponto de embarque e desembarque de passageiros é impedido, face aos congestionamentos de trânsito ou veículos estacionados nesses locais, o que resulta por muitas vezes o desembarque de usuários no meio da via, colocando em risco a vida destes.

A degradação no trânsito das cidades aliado a uma fiscalização ineficiente, face ao aumento de veículos e de uma legislação com penalidades brandas, estimula o surgimento de outras mazelas que aproveitam este cenário degradante para praticar suas atividades ilegais, como os transportadores clandestinos de passageiros que colocam em risco de vida milhares de passageiros transportando-os como carga em veículos, os quais não foram projetados para este fim.

Além disso, estes transportadores ilegais, mais preocupados em auferir um lucro fácil, realizam uma série de irregularidades que vão desde a contratação de motoristas que não possuem o treinamento e a habilitação necessária para realizar o transporte coletivo de pessoas até a utilização de veículos com licenciamento adulterado ou “clonado”.

Diante da série de problemas que está se tornando comum em algumas cidades brasileiras e na necessidade da melhoria do trânsito para deve-se buscar o aperfeiçoamento da legislação afeta ao caso, adequando melhor o poder público responsável pelo trânsito na fiscalização, mediante o estabelecimento de penalidades e medidas de maior impacto contra os infratores.

Assim, esperamos que a presente emenda seja aprovada pelos nobres pares, visando garantir a ordem e a legalidade necessária implícita no Código de Trânsito Brasileiro e assim melhorar a qualidade de vida para todos os brasileiros, principalmente os residentes nas cidades.

PARLAMENTAR



EMENDA N.º CM

(à MP n.º 673, de 2015)

Inclua-se, onde couber, no Projeto de Lei de Conversão da Medida Provisória n. 673, de 1 de abril de 2015, o seguinte artigo, renumerando-se os demais:

“Art. Ficam reduzidas a cinco por cento as alíquotas relativas às motocicletas montadas no Brasil, com motor de pistão alternativo de até 50 cm³ e a dez por cento as alíquotas relativas às motocicletas de fabricação nacional, com motor de pistão superior a 50 cm³ até 250 cm³, classificadas no capítulo 87 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados – TIPI, aprovada pelo Decreto n.º 7.660, de 23 de dezembro de 2011.”

JUSTIFICAÇÃO

Com a entrada em vigor do Decreto n.º. 7.741, de 30 de maio de 2012, as alíquotas de IPI incidentes sobre motocicletas e outros ciclomotores com motor de pistão alternativo de cilindrada não superior a 50cm³ (código 8711.10.00 da tabela TIPI) e aquelas com motor de pistão alternativo de cilindrada superior a 50cm³ mas não superior a 250cm³ (código 8711.20) da TIPI passaram de 15% e 20%, respectivamente, para 35%.

Segundo estudos realizados pela Federação Nacional de Distribuição de Veículos Automotores – FENABRAVE, apenas as três maiores fabricantes de motocicletas, todas instaladas na Zona Franca de Manaus, respondem por mais de 93% do mercado nacional. E nenhuma delas atualmente fabrica motocicletas com motorização de baixa potência (modelos com motores de cilindrada não superior até 50 cm³).

De acordo com a Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (Abraciclo), 98% das motos vendidas no Brasil são produzidas em Manaus, sendo que apenas 2% das motocicletas vendidas no País atualmente são importadas, sendo 1,7% correspondente a modelos com motores de cilindrada não superior até 50 cm³.



A despeito do intuito de proteção à indústria nacional, cuja quase totalidade da produção encontra-se instalada na Zona Franca de Manaus – ZFM, a elevação da alíquota do IPI trouxe situação não isonômica e certamente não desejada para as indústrias nacionais (que estão em fase final de instalação na região Nordeste) de fabricação de motocicletas localizadas fora da ZFM.

Na concorrência pela pequena fatia do mercado nacional representada pelas motocicletas de baixa potência, a majoração das alíquotas do IPI acabou por criar verdadeira reserva de mercado para fábricas localizadas na ZFM, em detrimento de outras instaladas fora dela, impossibilitando, portanto, a operação destas fábricas.

Empresas brasileiras e de capital 100% nacional, que pretendam produzir motocicletas em qualquer parte do território nacional fora do Polo Industrial de Manaus, além da desvantagem de não possuírem os diversos benefícios fiscais concedidos às empresas instaladas na ZFM que produzem motocicletas, acabam competindo em franca desigualdade com importadores, que nada investem no País e possuem a mesma alíquota de IPI.

Cabe destacar, ainda, que existe uma diferença absurdamente grande na carga tributária das unidades que serão instaladas na região Nordeste se comparadas com aquelas instaladas no Polo Industrial de Manaus. Estas últimas, além de contarem com isenção / alíquota zero do IPI e do II, contam com outros benefícios fiscais como a redução do IR, do PIS/COFINS e do ICMS que aquelas não têm. Ou seja, a atual alíquota do IPI reflete apenas um dos vários fatores que tornam menos competitiva a indústria nacional de motocicletas instalada na região Nordeste (fora da ZFM).

Sem esquecer o fato de que o grande mercado consumidor destas motos é a região Nordeste. Ou seja, a tributação do IPI atualmente inibe e inviabiliza a operação de uma montadora na região Nordeste.

Na prática, a manutenção das atuais alíquotas do IPI, além de reservar o mercado apenas às empresas instaladas na ZFM, inviabiliza economicamente o surgimento e a manutenção de outras em qualquer região do País, sobretudo e especialmente na região Nordeste, que é o grande mercado consumidor deste produto.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Fernando Bezerra Coelho

Diante do exposto, a presente proposta de emenda à Medida Provisória 668, de 30 de janeiro de 2015, tem por objetivo evitar a perda de investimentos programados para a região Nordeste, a perda da geração de empregos e renda (que as fábricas em fase final de instalação gerarão), a perda da arrecadação potencial com a entrada em operação das novas fábricas, bem como evitar a redução da concorrência e da competitividade neste nicho de mercado, promovendo uma política de conteúdo nacional e desenvolvimento regional.

Sala da Comissão,

FERNANDO BEZERRA COELHO
Senador

EMENDA _____

(MEDIDA PROVISÓRIA nº 673/2015)

Dê-se ao artigo 1º da Medida Provisória nº 673, de 2015, a seguinte redação:

“ Art. 1º A Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 115.

§ 4º Os aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos de construção ou de pavimentação são sujeitos, se transitarem em via pública, ao registro e ao licenciamento da repartição competente.

§ 4º-A. Os tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas são sujeitos ao registro único em cadastro específico da repartição competente, dispensado o licenciamento e o emplacamento.

.....”(NR)

Art. 145 -

§ 1º - A participação em curso especializado no inciso IV independe da observância do disposto no inciso III’.

§ 2º - Os prazos estabelecidos na alínea "a" do inciso II poderão ser reduzidos para seis meses na categoria B e três meses para categoria C, caso o condutor realize treinamento em simulador de direção veicular, conforme regulamentação do CONTRAN. "

Art.261-

§ 5º - O motorista portador da Carteira Nacional de Habilitação, nas categorias C, D e E, no exercício da atividade remunerada nos termos do § 5º do art.147, que atingir a contagem de 14 (quatorze) pontos deverá ser comunicado pelo órgão de trânsito responsável para fins de realização de curso preventivo de reciclagem, na forma estabelecida pelo Contran.

§ 6º - A conclusão do curso de reciclagem previsto no parágrafo anterior elimina os pontos computados para fins de contagem subsequente.

§ 7º - A pessoa jurídica concessionária ou permissionária de serviço público que dispôr no seu quadro de empregados de motoristas enquadrados no § 5º poderá ter acesso as informações sobre os pontos obtidos pelos seus respectivos empregados decorrentes de infrações de trânsito, para fins de planejamento e controle de sua operação, na forma estabelecida pelo Contran.

Justificativa

A Lei nº 12.587/2012, mais conhecida como a Lei de Mobilidade Urbana estabeleceu no artigo 6º, inciso II, a obrigatoriedade de priorizar o transporte público coletivo nas vias urbanas em desfavor ao transporte individual de passageiros, face aos grandes congestionamentos de trânsito que ocorrem na maioria das cidades brasileiras

Devido a essa determinação criou-se um novo cenário visando o aumento na oferta dos serviços de transporte público coletivo nas cidades, bem como a necessidade de contratação de novos motoristas profissionais para condução dos veículos desse serviço público.

Diante da morosidade para habilitar-se para o exercício profissional, há a necessidade de revisar as exigências para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, na categoria "D", quando se tratar de condutores já habilitados nas categorias "B" e "C", mediante a segurança necessária e a realização de curso de especializado, que conste a obrigatoriedade de aulas em simuladores de direção veicular, conforme regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito.

Sob o prisma da segurança no trânsito, é oportuno propor a criação de um curso de preventivo de reciclagem para os motoristas que exerçam atividade remunerada, quando atingirem a faixa de quatorze pontos, com objetivo de melhorar a condução de veículos, evitando uma penalização maior pela legislação de trânsito, que poderá inabilitá-lo ao seu exercício profissional.

Além disso, é importante permitir que os empregadores que prestem serviço público e que disponham em seus quadros motorista, que exerce atividade remunerada, tenha acesso a informação do computo total de pontos que o mesmo foi penalizado, face infrações de trânsito, de forma de gerenciar melhor a operação dos seus veículos e contribuir diretamente para segurança do trânsito.

MAURO LOPES
Deputado Federal

EMENDA Nº

(Medida Provisória 673/2015)

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

“Art. 231.....

.....
VIII- efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior e com a permissão da autoridade competente:

Infração: gravíssima

Penalidade: multa e apreensão do veículo;

Medida Administrativa: remoção do veículo.”

.....
“Art. 231-A – Efetuar o transporte remunerado de pessoas, nas modalidades interestadual, intermunicipal, metropolitana, urbana, semi-urbano e táxi, sem autorização, permissão ou concessão dos Estados membros, Distrito Federal e municípios:

Infração: gravíssima

Penalidade: multa, apreensão do veículo e perdimento;

Medida Administrativa: remoção do veículo.”(NR)

JUSTIFICATIVA

Trata-se de emenda com objetivo de conceder à Agência Nacional de Transporte Terrestres - ANTT mecanismos eficazes para coibir a prática do transporte clandestino de passageiros as linhas interestaduais e internacionais, de sua outorga, e a evasão de tributos devidos aos cofres públicos.

Por questão de isonomia, os entes federados em conformidade com as suas competências constitucionais, no tocante ao transporte coletivo de passageiros, deverão ter o mesmo tratamento dado à União, dando-lhes, também, condições eficazes de combate ao transporte clandestino ou pirata.

MAURO LOPES
DEPUTADO FEDERAL

EMENDA _____

(MEDIDA PROVISÓRIA nº 673/2015)

Dê-se ao artigo 1º da Medida Provisória nº 673, de 2015, a seguinte redação:

“ Art. 1º A Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 115.

§ 4º Os aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos de construção ou de pavimentação são sujeitos, se transitarem em via pública, ao registro e ao licenciamento da repartição competente.

§ 4º-A. Os tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas são sujeitos ao registro único em cadastro específico da repartição competente, dispensado o licenciamento e o emplacamento.

.....”(NR)

Art. 231 -

VIII – efetuando os seguintes tipos de transporte remunerado:

a) transporte de pessoas, quando não for licenciado para esse fim, salvo com permissão da autoridade competente:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa, apreensão do veículo e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa – remoção do veículo, recolhimento do documento de habilitação, e em caso de reincidência, perdimento do veículo.

b) transporte de cargas, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente.

Infração – grave;

Penalidade – multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa – remoção do veículo

§ 1º - Sem prejuízo das multas previstas nos incisos V e X, o veículo que transitar com excesso de peso ou excedendo à capacidade máxima de tração, não computado o percentual tolerado na forma do disposto na legislação, somente poderá continuar viagem após descarregar o que exceder, segundo critérios estabelecidos na referida legislação complementar.

§ 2º - Aplica-se a medida administrativa de perdimento do veículo previsto na alínea “a” do inciso VIII, quando houver reincidência na prática da infração de trânsito no prazo de 1 (um) ano contar da primeira infração.

.....

Art. 269 -

XII – perdimento do veículo.

.....

.....

Art. 312-A - Efetuar transporte remunerado de pessoas, quando não for licenciado para esse fim, salvo com permissão de autoridade competente:

Pena – detenção de seis meses a três anos e multa.

JUSTIFICATIVA

Um dos maiores problemas enfrentados no trânsito das cidades brasileiras é a prática do transporte ilegal de passageiros

Este transporte ilegal de passageiros, ou mais conhecido como transporte clandestino, é basicamente constituído por proprietários individuais que atuam com veículos não projetados para este fim em horários e linhas por eles estabelecidos, geralmente de maior fluxo de passageiros e rentabilidade. Em uma disputa predatória com o sistema de transporte público legalizado, estes transportadores colocam em risco de vida os usuários transportados.

A verdade é que os transportadores clandestinos vendem a falsa ideia de um transporte seguro, confortável e rápido aos seus inocentes usuários, e camuflam a triste realidade de um número crescente de acidentes de trânsito e vítimas envolvendo esta modalidade, contribuindo diretamente para o aumento das estatísticas de mortos em acidentes de trânsito no Brasil,

Esses veículos clandestinos, além de transportarem passageiros em excesso e sem qualquer segurança, encontram-se, na sua grande maioria, em péssimo estado de conservação, e para agravar a situação, são conduzidos por pessoas sem a devida habilitação, o que certamente estão mais propensos a se envolverem em acidentes de trânsito.

Ao colocar em risco de vida inocentes passageiros, estes transportadores estão cometendo um crime, o qual deve ser qualificado como crime de trânsito.

A lei nº 12.996/2014 que alterou a lei nº 10.233/2001 introduziu a medida administrativa de perdimento do veículo para os casos de transporte ilegal de passageiros realizado no transporte interestadual e internacional de passageiros.

Assim, a presente emenda visa capacitar as autoridades públicas com procedimentos que garantam a segurança necessária no trânsito das cidades e nas rodovias permitindo uma repressão eficaz do transporte ilegal de passageiros.

MAURO LOPES
Deputado Federal



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição Medida Provisória nº 673, de 2015.
------	--

autor Dep. Mendonça Filho	Nº do prontuário
------------------------------	------------------

1 Supressiva	2. Substitutiva	3. (X) Modificativa	4. Aditiva	5. Substitutiva global
--------------	-----------------	---------------------	------------	------------------------

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Modifique-se o parágrafo 4º-A, do art. 115, da Lei 9503, de 23 setembro de 1997 – Código Brasileiro de Trânsito, dando nova redação, nos seguintes termos:

“Art. 115

§4º

§ 4º-A Os tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas são sujeitos ao registro único em cadastro específico da repartição competente de forma simplificada e gratuita, dispensado o licenciamento e o emplacamento. (N.R)

JUSTIFICATIVA

A Emenda destina-se simplificar o procedimento de registro de veículos e equipamentos automotores utilizados na produção agrícola, de forma a não criar mais um ônus aos produtores rurais que enfrentam inúmeras dificuldades com a produção agrícola.

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição Medida Provisória nº 673, de 2015.
-------------	--

autor Dep. Mendonça Filho	Nº do prontuário
--	-------------------------

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
---------------	---------------	------------------	---------------	---------------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Modifique-se o parágrafo 4º, do art. 115, da Lei 9503, de 23 setembro de 1997 – Código Brasileiro de Trânsito, dando nova redação, nos seguintes termos:

“Art. 115

§4º Os aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos de construção ou de pavimentação são sujeitos, se transitarem em via publica ao registro da repartição competente. (N.R)

JUSTIFICATIVA

O propósito da presente emenda é fazer com que os aparelhos destinados a puxar ou a arrastar maquinaria de qualquer natureza ou executar trabalhos de construção ou pavimentação sejam somente submetidos ao registro nos órgãos competentes, ficando isentos do licenciamento.

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição Medida Provisória nº 673, de 2015.
------	---

autor Dep. Mendonça Filho	Nº do prontuário
-------------------------------------	------------------

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Modifique-se o parágrafo 4º-A, do art. 115, da Lei 9503, de 23 setembro de 1997 – Código Brasileiro de Trânsito, dando nova redação, nos seguintes termos:

“Art. 115

§4º

§ 4º-A Os tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas ficaram isentos do registro, licenciamento e emplacamento nos órgãos competentes. (N.R)

JUSTIFICATIVA

Os produtores brasileiros de soja, milho, trigo e algodão vão acumular um prejuízo de quase 2 bilhões de reais na temporada 2014/15, depois de pagarem todos seus custos e investimentos. O faturamento com estas quatro culturas deverá cair para 108,32 bilhões de reais em 2014/15, ante 112,66 bilhões em 2013/14, em meio a uma ampla oferta global, colheitas abundantes no Brasil e em outros países produtores e uma forte retração nos preços. Ao mesmo tempo, haverá um aumento de custos.

Desta forma, o resultado da temporada será de 1,98 bilhões de reais negativos, ante 4,15 bilhões de lucro em 2013/14 e 10,75 bilhões de reais em 2012/13.

O propósito da presente emenda é não onerar mais ainda o setor agrícola que passa por inúmeras dificuldades que podem se agravar ainda mais em 2015.

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição Medida Provisória nº 673, de 2015.
-------------	--

autor Dep. Mendonça Filho	Nº do prontuário
--	-------------------------

1 Supressiva	2. Substitutiva	3. (X) Modificativa	4. Aditiva	5. Substitutiva global
---------------------	------------------------	----------------------------	-------------------	-------------------------------

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
---------------	---------------	------------------	---------------	---------------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Modifique-se o parágrafo 4º, do art. 115, da Lei 9503, de 23 setembro de 1997 – Código Brasileiro de Trânsito, dando nova redação, nos seguintes termos:

“Art. 115

§4º Os aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos de construção ou de pavimentação são sujeitos, se transitarem em via publica ao registro da repartição competente de forma simplificada e gratuita. (N.R)

JUSTIFICATIVA

O propósito da presente emenda é fazer com que os aparelhos destinados a puxar ou a arrastar maquinaria de qualquer natureza ou executar trabalhos de construção ou pavimentação sejam somente submetidos ao registro nos órgãos competentes de forma simplificada e gratuita, ficando isentos do licenciamento.

PARLAMENTAR



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição Medida Provisória nº 673, de 2015.
------	---

autor Dep. Pauderney Avelino	Nº do prontuário
--	------------------

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
---------------	---------------	------------------	---------------	---------------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se o art. 302-A à Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997:

Art. 302-A. Praticar homicídio na direção de veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool, substância de efeitos análogos ou qualquer substância psicoativa que determine dependência. Penas – reclusão, de seis a vinte anos, e a proibição para dirigir veículo automotor.

Parágrafo único. Aumenta-se a pena de dois terços à metade, se ocorrer qualquer das hipóteses dos incisos do parágrafo único do art. 302.

Acrescente-se o art. 303-A à Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997:

Art. 303-A. Praticar lesão corporal na direção de veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool, substância de efeitos análogos ou qualquer substância psicoativa que determine dependência.

Penas – reclusão, de quatro a oito anos, e a proibição para dirigir veículo automotor. Parágrafo único. Aumenta-se a pena de um a dois terços, se ocorrer qualquer das hipóteses dos incisos do parágrafo único do art. 302.

Modifique-se o inciso I do art. 302 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1995, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art.302.....

Parágrafo Único

I - não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação ou, ainda, se suspenso o direito de dirigir.(N.R.)

O caput art. 366 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 306. Conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool, substância de efeitos análogos ou qualquer substância psicoativa que determine dependência, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem:(N.R)

JUSTIFICATIVA

A presente emenda já tramita nessa Casa como Projeto de Lei, no entanto o Código de Transito Brasileiro desde a sua publicação sofreu inúmeras alterações, como a Lei 11.705 de 2008, popularmente conhecida como Lei Seca que alterou a caracterização das sanções administrativas e dos crimes na hipótese de condução de veículo automotor sob a influencia de álcool. Com isso, o intuito da proposta é contribuir no agravamento das penas para quem dirigir sob a influencia de álcool.



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição Medida Provisória nº 673, de 2015.
------	---

autor Dep. Pauderney Avelino	Nº do prontuário
--	------------------

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
---------------	---------------	------------------	---------------	---------------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, de 30 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro -, passa a vigorar da seguinte forma:

“Art.21.....

VI – executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas previstas nos incisos VIII e IX, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;”(NR)

Art. 218. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida exclusivamente por lombadas eletrônicas, em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias:” (NR)

Parágrafo único. As lombadas eletrônicas somente poderão ser afixadas com o propósito de prevenção de acidentes e controle de tráfego e em locais próximos a travessia de pedestres devidamente sinalizada ou de intenso cruzamento de veículos, devendo o órgão de trânsito competente elaborar estudo técnico para fins de regulamentação sobre a necessidade da instalação do aparelho.

“Art.256.....

§ 4º As infrações verificadas por sistemas de radar móvel, fixo, ou qualquer outro equipamento tecnológico, audiovisual e fotográfico, exceto as detectadas por lombadas eletrônicas, não impõe ao condutor ou ao proprietário do veículo a penalidade de multa, devendo incidir somente a pontuação correspondente, conforme descrito no art. 259, e também as medidas administrativas previstas no Capítulo XV.

§ 5º As multas somente incidirão nos casos de infrações lavradas por agentes de trânsito e demais autoridades competentes, exceto as transgressões verificadas mediante sistema de lombadas eletrônicas, as quais estão disciplinadas na forma do art. 218 desta Lei.

§ 6º O auto de infração deve conter o ciente do condutor infrator, o qual deverá ser orientado pelo agente de trânsito sobre as normas por ele infringidas e suas consequências, sendo que, na impossibilidade de se colher a assinatura do responsável ou no caso de recusa deste, o auto deverá conter a assinatura de dois agentes de trânsito devidamente identificados.

§ 7º O infrator deverá ser advertido para assinar o auto de infração conforme documento oficial de identidade, sendo que a alteração da identificação poderá ensejar a instauração de processo criminal por falsificação e fraude.

“Art.257.....

§ 9º O fato de o infrator ser pessoa jurídica implica ao responsável pela entidade o ônus do art. 259, caso não indicado o condutor infrator.” (NR)

“Art.261.....

§ 1º Além dos casos previstos em outros artigos deste Código e excetuados aqueles especificados no art. 263, a suspensão do direito de dirigir será aplicada sempre que o infrator atingir a contagem de dezoito pontos, prevista no art. 259.” (NR).

“Art.263.....

IV – quando o infrator computar mais de cinquenta pontos decorrentes de infrações a que se refere o art. 259.

§ 3º O infrator que reincidir na penalidade de cassação da Carteira Nacional de Habilitação ficará impedido de requerer a reabilitação pelo período de cinco anos, devendo comprovar sua participação em curso de reciclagem, fornecer laudo psicotécnico e exame físico com a finalidade específica de solicitação do novo documento.”

“Art.280.....

§ 2º A infração deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN, sendo terminantemente proibida a instalação de qualquer mecanismo que não atenda aos requisitos objetivos de necessidade e adequação considerados nesta Lei.” (NR)

§ 5º As infrações verificadas pelos sistemas a que se refere este artigo serão nulas se decorrentes de aparelhagem instalada sem prévio estudo científico de necessidade e adequação, considerados critérios objetivos de prevenção de acidentes, educação de trânsito e melhoramento do trânsito a serem definidos pelo CONTRAN em cento e vinte dias contados a partir da publicação desta Lei.

§ 6º Os aparelhos instalados antes da vigência desta Lei somente estarão habilitados ao funcionamento após o estudo referido no § 5º .

§ 7º As infrações verificadas por sistemas de radar antes da vigência desta Lei serão consideradas válidas, devendo o condutor ou o proprietário do veículo arcar com as multas correspondentes, salvo se decorrentes de aparelhagem em desacordo com a regulamentação do CONTRAN vigente à época do fato, cuja irregularidade deverá ser arguida na forma dos procedimentos estabelecidos na Seção II ‘d’ Capítulo XVIII.

“Art. 280-A Os órgãos competentes de trânsito de cada unidade da federação deverão publicar, trimestralmente, na página eletrônica virtual do respectivo órgão de trânsito ou no jornal de maior circulação do município, do estado ou do Distrito Federal, respectivamente, a relação de todos os aparelhos de radar móvel, fixo, lombadas eletrônicas ou qualquer outro equipamento tecnológico, audiovisual e fotográfico que estiverem aptos ao funcionamento, segundo as condições de estudo técnico e científico estabelecidas no § 5º do artigo 280.

Art. 280-B Cada unidade da federação e seus respectivos municípios somente poderão contratar, exclusivamente mediante licitação, os serviços de fabricação e instalação dos aparelhos de radar, lombadas eletrônicas e demais aparatos tecnológicos, sendo proibida qualquer formalização direta de contrato ou convênio com entidades privadas para o fim de gerenciamento dos aparelhos. Parágrafo único. O controle, gerenciamento e manutenção dos aparelhos eletrônicos de fiscalização do trânsito deverão ser administrados pelos órgãos de trânsito competentes ou poderão ser contratados estritamente na forma da lei no 8.666/93, sendo terminantemente proibida como forma de pagamento pelos serviços qualquer cláusula de participação ou desempenho na arrecadação de recursos provenientes das multas.”

§ 1º O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança, à educação de trânsito e na manutenção e melhoramento das vias de trânsito federais. (NR)

§ 2º O restante dos valores destinados às unidades da federação deverão ser aplicados, exclusivamente, na manutenção e melhoramento das vias, sinalização de tráfego, pavimentação e instalação de novas rotas de trânsito de veículos, bem como em sistemas de prevenção de alagamentos, escoamento de enxurradas e mecanismos de mobilidade e acessibilidade para deficientes físicos e idosos.

§ 3º A utilização dos recursos arrecadados com a cobrança de multas em desconformidade com o quanto estabelecido nos parágrafos anteriores sujeitará os gestores responsáveis, agentes públicos ou não, às penalidades cominadas dos crimes contra a Administração em Geral, conforme disposição do Código Penal.

§ 4º Os agentes e demais autoridades de trânsito que forem acusados de terem forjado ou falsificado qualquer modalidade de infração ou que tiverem contra si imputada a prática de crimes tipificados pela legislação penal como corrupção serão afastados temporariamente dos seus cargos desde o ato, se decorrente de flagrante, ou do recebimento da denúncia até o trânsito em julgado do respectivo processo de apuração criminal.

§ 5º O juiz competente para o julgamento da causa, no que se referente os parágrafos deste artigo, deverá decidir sobre a manutenção ou suspensão dos proventos recebidos pelos acusados, considerada a gravidade e as circunstâncias do caso.”

JUSTIFICATIVA

De conhecimento público que as infrações de trânsito são passíveis de punições conforme sua natureza e gravidade. Dentre as modalidades de sanções previstas no Código de Trânsito Brasileiro, conforme dispõe no art. 256, II, está a previsão da multa.

Enfim, todos os mecanismos da lei convergem na ideia de que a legislação deve servir de instrumento educacional, e não como agente arrecadador ou tributário. Caso o objetivo da norma fosse tão somente o abastecimento dos cofres públicos, certamente o produto arrecadado com as multas destinariam aos gastos públicos de forma genérica, e não exclusivamente ao sistema de tráfego, conforme preconiza o Código.

Hoje em dia, o mau motorista acredita, por exemplo, que a velocidade somente deve ser moderada nos locais onde existem radares. Ao passar daqueles pontos o mesmo condutor volta a acelerar seu veículo. Irrefreável se afirmar que o sistema de radares pôs fim à uniformidade no trânsito. O objetivo da norma foi desviado. A lei pretendeu a educação no trânsito, mas hoje as multas advindas dos radares servem de instrumento arrecadatório. Essa é a verdade pura e de conhecimento geral. Fácil notar, ao transitar pelas ruas de qualquer cidade do país, que não há critério algum para a instalação dos “pardais” e das chamadas lombadas eletrônicas. Aliás, muitas das vezes o aparelho é fixado em vias onde não há riscos de acidentes ou em locais ermos, em que a presença do radar revela a avidez na busca pelo produto das multas.

Daí a necessidade de ser alterada a legislação de regência para que se fortaleça o sistema de controle de tráfego por meio de aparelhos tecnológicos, e que o mecanismo atenda os fins previstos no Código. Portanto, reitera-se não pretender o fim dos chamados “pardais”, pois o sistema nasceu com propósito legítimo, cujo objetivo ainda pode ser resgatado com a alteração da legislação em vigor, na

medida em que se propõe. A medida visa pôr um fim na rede fraudulenta de arrecadação das multas proveniente dos radares, bem como aperfeiçoar o sistema de educação no trânsito e prevenção de acidentes.

Com toda certeza, a se ver livre das mazelas aqui apontadas, o Patrimônio Público material e moral renderá inúmeros frutos e o real objetivo da norma matriz será enfim legitimado. Diante destas argumentações, solicitamos aos nobres pares a aprovação da presente emenda.

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
07/04/2015

Medida Provisória nº 673, de 1º de Abril de 2015

Autor
CARLOS ZARATTINI

Nº do Prontuário
398

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

Página

Artigo

Parágrafo

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, e dá outras providências.

Acrescente-se à Medida Provisória nº 673, de 2015, onde couber, os seguintes artigos:

Art. 1º - Esta lei acrescenta § 5º ao art. 261 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a contagem de pontos por infrações cometidas por motoristas profissionais.

Art. 2º - O art. 261 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo:

“Art. 261.....

.....

§ 5º Para o motorista profissional no exercício da sua profissão e, comprovadamente, responsável pelas infrações que lhe são atribuídas, a contagem de 20 (vinte) pontos, para os efeitos previstos no § 1º deste artigo, será a soma, exclusivamente, dos valores referentes às infrações de naturezas grave e gravíssima. (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

Pelas normas em vigor do Código de Trânsito Brasileiro, a contagem de vinte pontos atingida por infrações cometidas no período de doze meses implica na suspensão do direito de dirigir para o condutor infrator. Essa contagem inclui todas as quatro categorias de infração

conforme a sua natureza: leve, média, grave e gravíssima.

Reconhecemos que a aplicação desse sistema é inibidora da prática de infrações de trânsito, porém desperta preocupações quando os punidos são os motoristas profissionais. Isso porque a suspensão do seu direito de dirigir implica na perda do seu emprego, meio de vida e sustento seu e da sua família.

É sabido que a maior parte das infrações de trânsito cometidas por motoristas profissionais nos centros urbanos são de natureza leve e média. Somente com elas, sem contar com infrações graves, a contagem da pontuação pode chegar a vinte pontos, o que viria a prejudicar o profissional. Assim, sugerimos que essas infrações leves e médias não sejam computadas para a contagem da pontuação e consideradas apenas para a aplicação da penalidade, ou seja, a cobrança da multa.

Vale lembrar que, conforme o art. 267, do Código de Trânsito Brasileiro, as infrações de natureza leve e média podem ser transformadas em advertência por escrito, respeitadas determinadas condições como a não reincidência do infrator na mesma infração nos últimos doze meses.

Ao propor que a contagem de pontos seja, exclusivamente, a soma dos valores referentes às infrações graves e gravíssimas, não reduziremos o rigor com os infratores, apenas retardaremos, em termos, a contagem da pontuação para efeitos de suspensão do direito de dirigir para os motoristas profissionais. Dizemos em termos, porque o motorista que cometer, pelo menos, quatro infrações graves terá, de toda forma, suspenso o seu direito de dirigir.

Com esta iniciativa, tentamos evitar que as perdas de empregos pelos profissionais do volante possam ocorrer com uma frequência que, além de prejudicar essa categoria social, seja nociva ao setor de transportes, o qual, com as demissões de motoristas, será obrigado a enfrentar a renovação dos quadros de seus trabalhadores e os custos com treinamento de novos profissionais.

PARLAMENTAR

Deputado CARLOS ZARATTINI-PT/SP



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
07.04.2015

proposição
Medida Provisória nº 673, de 31/03/2015

Autor
SENADOR ALVARO DIAS (PSDB-PR)

nº do prontuário

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Art. 1º O art. 1º da Medida Provisória nº 673, de 2015, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, fica acrescido do seguinte dispositivo:

“Art. 1º.....
.....

Art. 115.....
.....

§4º-B. Os tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas estão dispensados do pagamento do seguro obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não, não havendo a cobertura deste.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A medida ora proposta visa estender aos proprietários de tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar, a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas a isenção do pagamento do seguro obrigatório denominado Seguro DPVAT.

Com isso, aumenta-se o benefício social pretendido pela Medida Provisória, que exonerou essa relevante categoria econômica dos ônus decorrentes do licenciamento e do emplacamento.

A redução do custo correspondente ao prêmio do seguro obrigatório para essa categoria trará ganhos socialmente relevantes, os quais se mostram especialmente úteis nesse momento em que se busca o incremento da atividade econômica do país.

Todavia, a ausência de licenciamento dos veículos abrangidos pela Medida Provisória nº 673, de 2015, tem o efeito prático de eliminar a fiscalização sobre o pagamento do Seguro DPVAT.

De fato, o art. 12, §1º, da Lei 6.194, de 1974, dispõe expressamente que “o Conselho Nacional de Trânsito implantará e fiscalizará as medidas de sua competência, garantidoras do não licenciamento e não licenciamento e não circulação de veículos automotores de vias terrestres, em via pública ou fora dela, a descoberto do seguro previsto nesta lei”.

Isso significa dizer que o sistema concebido para o adequado e regular funcionamento do Seguro DPVAT prevê o licenciamento do veículo com etapa indispensável ao controle do pagamento do prêmio desse seguro.

Ao desobrigar do licenciamento tratores e demais maquinários agrícolas suprime-se, na prática, a obrigatoriedade de contratação do Seguro DPVAT nesses casos. Isso altera o equilíbrio atual do Seguro DPVAT, até mesmo porque as seguradoras que operam esse seguro serão chamadas a pagar a indenização às vítimas, em qualquer hipótese, consoante dispõe o art. 7º da Lei 6.194, de 1974, conforme o qual a “indenização por pessoa vitimada por veículo não identificado, com seguradora não identificada, seguro não realizado ou vencido, será paga nos mesmos valores, condições e prazos dos demais casos por um consórcio constituído, obrigatoriamente, por todas as sociedades seguradoras que operem no seguro objeto desta lei”.

A supressão da obrigatoriedade de contratação do Seguro DPVAT, portanto, reduz os recursos garantidores da massa de beneficiários. Por isso, impõe-se, como medida da correção garantidora da higidez do sistema e de equidade,

limitar as coberturas securitárias do Seguro DPVAT àqueles proprietários de veículos que tenham realizado previamente o licenciamento periódico e, como tal, obrigados a pagar o respectivo prêmio anual do seguro.

Por outro lado, a exoneração da obrigatoriedade de contratação do Seguro DPVAT altera o equilíbrio atuarial do Seguro DPVAT, em função da ruptura da correspondência prêmio–indenização, princípio basilar em matéria de seguros.

Por isso, impõe-se, como medida da correção garantidora da higidez do sistema e de equidade, limitar as coberturas securitárias do Seguro DPVAT, nos termos da proposta.

Por estas razões, sugere-se o acolhimento do texto apresentado acima.

Sala da Comissão, de abril de 2015.

Senador **ALVARO DIAS**
PSDB/PR



MPV 673
00025

CONGRESSO NACIONAL

Emenda nº

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data:

Proposição: Medida Provisória nº 673/2015

Autor:

N.º Prontuário:

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

Página

Artigo

Parágrafo

Inciso

Alínea

TEXTO

Acrescente-se onde couber, o seguinte artigo na Medida Provisória nº 673/2015:

Art. X. A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 5º-A

§ 3º Para os fins deste artigo, equipara-se ao TAC a Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC que possuir, em sua frota, até 3 (três) veículos registrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC.

.....” (NR)

JUSTIFICATIVA

Com o objetivo de fortalecer o segmento de cooperativas de transporte de cargas, que congrega aproximadamente 140 mil associados, 1.228 cooperativas e que possui uma frota 30.000 veículos, sugerimos a alteração do § 3º do Art. 5º-A da Lei 11.442/2007, para permitir a efetiva atuação das mesmas.

A nossa frota é atualmente equiparada a TAC ou ETC, que possui até 03 veículos, o que tem gerado um ônus para as cooperativas uma vez que são obrigadas a emitir o CIOT para todos os conhecimentos (CTRC).



CONGRESSO NACIONAL

Além do ônus, a questão burocrática de emissão do CIOT pelo embarcador desestimula a contratação de cooperativas de transporte, pois se o mesmo optar pela contratação de uma transportadora (ETC) com mais de 3 veículos, ele não terá tal obrigação acessória.

Vale ressaltar que a frota de uma cooperativa é composta por, no mínimo, 20 veículos, sendo portanto muito superior aos 3 da atual equiparação.

Assinatura

Brasília, ___ de _____ de 2015.

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA
07/04/2015

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 673, DE 2015

TIPO

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

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO (A) VALDIR COLATTO	PMDB	SC	01/01

EMENDA MODIFICATIVA

§ 4º-A. Os tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos **agrícolas, pecuários e florestais** são sujeitos ao registro único, **fornecido pelo fabricante que informará ao órgão competente para registro e controle, sem custos ao produtor,** dispensado o licenciamento e o emplacamento.” (NR)

JUSTIFICATIVA

A modificação proposta justifica-se para especificar a inclusão mais detalhadas das atividades amplas do setor rural, ou seja, agricultura, pecuária e florestal. Também pretende garantir a isenção de custos ao agricultor que terá o registro único feito pelo fabricante que será encaminhado ao órgão competente para registro e arquivo público, sem ônus ao proprietário.

____/____/____
DATA

ASSINATURA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data:

Proposição: Medida Provisória nº 673/2015

Autor:

N.º Prontuário:

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

Página

Artigo

Parágrafo

Inciso

Alínea

TEXTO

Acrescente-se onde couber, o seguinte artigo na Medida Provisória nº 673/2015:

Art. X. A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 5º-A

§ 3º Para os fins deste artigo, equipara-se ao TAC a Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC que possuir, em sua frota, até 3 (três) veículos registrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC.

.....” (NR)

JUSTIFICATIVA

Com o objetivo de fortalecer o segmento de cooperativas de transporte de cargas, que congrega aproximadamente 140 mil associados, 1.228 cooperativas e que possui uma frota 30.000 veículos, sugerimos a alteração do § 3º do Art. 5º-A da Lei 11.442/2007, para permitir a efetiva atuação das mesmas.

A nossa frota é atualmente equiparada a TAC ou ETC, que possui até 03 veículos, o que tem gerado um ônus para as cooperativas uma vez que são obrigadas a emitir o CIOT para todos os conhecimentos (CTRC).

Além do ônus, a questão burocrática de emissão do CIOT pelo embarcador desestimula a contratação de cooperativas de transporte, pois se o mesmo optar pela contratação de uma transportadora (ETC) com mais de 3 veículos, ele não terá tal obrigação acessória.

Vale ressaltar que a frota de uma cooperativa é composta por, no mínimo, 20 veículos, sendo portanto muito superior aos 3 da atual equiparação.

Assinatura

Brasília, ___ de _____ de 2015.

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA
07/04/2015

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 673, DE 2015

TIPO

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

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO (A) VALDIR COLATTO	PMDB	SC	01/01

EMENDA MODIFICATIVA

§ 4º Os aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria **para** executar trabalhos de construção ou de pavimentação são sujeitos, se transitarem em via pública, ao registro e ao licenciamento da repartição competente.

JUSTIFICATIVA

As máquinas agrícolas são instrumentos de trabalho e não de passeio ou transporte, por isso, só poderão se enquadrar em uma legislação de trânsito, quando se asfaltou as ditas estradas de roça. Fica o agricultor sem opção de deslocamento com as máquinas agrícolas.

Por onde andar? Se não há nem rodovia vicinal ou outra forma de transitar. Por isso, o trânsito eventual de máquinas agrícolas em rodovias públicas, precisa de normas alternativas de proteção e segurança das autoridades de trânsito sem que para isso precise depender de grandes recursos para o deslocamento embarcado gerando mais custos ao setor rural.

Assim sendo, propomos que somente máquinas automotoras destinadas a arrastar maquinaria para executar trabalhos de construção ou pavimentação estejam sujeitas ao licenciamento se transitarem em vias públicas.

_____/____/____
DATA

ASSINATURA



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA
MPV 673
00029

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data
07/04/2015

proposição
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 673, de 1º de abril de 2015

autor
Deputado MENDES THAME (PSDB/SP)

nº do prontuário
519

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

Parágrafo

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescentem-se, onde couberem, artigos à Medida Provisória nº 673, de 1º de abril de 2015, com os seguintes dispositivos:

“Art. XX. O inciso I do art. 54 da Lei nº 9.503, de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 54. Os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias:
I – utilizando capacete de segurança, com faixa reflexiva na parte posterior, e viseira ou óculos protetores; (NR)
.....”

Art. XX. O inciso I do art. 55 desta mesma Lei passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 55. Os passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão ser transportados:
I – utilizando capacete de segurança com aplicação de faixa reflexiva na parte posterior; (NR)
.....”

Art. XX. O art. 115 passa a vigorar acrescido do seguinte § 7º:

“Art. 115. O veículo será identificado externamente por meio de placas dianteiras e traseiras, sendo esta lacrada em sua estrutura, obedecidas as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN.
.....”

§ 7º As placas de veículos de duas rodas deverão ter aplicação de faixa reflexiva, na forma aprovada pelo CONTRAN . (NR)”

Art. XX. O inciso I do art. 244 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:
I – sem usar capacete de segurança com faixa reflexiva na parte posterior e viseira ou óculos de proteção, e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN; (NR)
.....”

JUSTIFICATIVA

A tinta reflexiva utilizada na sinalização viária é de enorme importância para a segurança do transporte terrestre. Fabricada e produzida há muito tempo, essa tinta especial reflete, com muita intensidade, a luminosidade projetada pelos faróis dos veículos durante a noite. Ela é recomendada para sinalização vertical e horizontal, de advertência, de indicação, placas de identificação e de orientação de destino. Pode ser considerada elemento fundamental para reduzir o número de acidentes de trânsito nas rodovias e nas cidades.

Por esse motivo, entendemos que pode ser útil também a aplicação de uma faixa de tinta reflexiva na parte posterior dos capacetes de motociclistas e a nas placas de veículos de duas rodas. Muitos condutores já utilizam naturalmente esse faixa, por ser mais um elemento de segurança de trânsito, de pouco custo monetário. Com este projeto de lei, pretendemos tornar obrigatória, em todo o território nacional, a aplicação desta tinta reflexiva, nos capacetes de segurança e nas placas dos ciclomotores, visando a reduzir a ocorrência de acidentes com motocicletas.

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

ETI **MPV 673**
00030

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data
07/04/2015

proposição
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 673, de 1º de abril de 2015

autor
Deputado MENDES THAME (PSDB/SP)

nº do prontuário
519

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

	Parágrafo	Inciso	Alínea
--	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se, onde couber, artigo à Medida Provisória nº 673, de 1º de abril de 2015, o seguinte dispositivo:

“Art. O caput do artigo 293 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro – passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 293. A penalidade de suspensão ou de proibição de se obter a permissão ou a habilitação, para dirigir veículo automotor, tem a duração de um a sete anos.

§ 2º(NR)” ”

JUSTIFICATIVA

Os acidentes de trânsito são atualmente uma das mais presentes causas de morte no Brasil, sendo o principal motivo de sua ocorrência a falha humana A desatenção e a negligência, o excesso de velocidade e o uso de álcool ou substâncias tóxicas aliadas a direção continuam a estipar milhares de vidas a cada ano, principalmente de pessoas em idade tenra e em plena capacidade produtiva.

As mortes no trânsito, além de acarretar fortes traumas psicológicos em familiares e amigos, têm um alto custo social. As vítimas sobreviventes, por seu turno, tem a qualidade de vida fortemente reduzida em razão de elevados gastos com cirurgias, internamentos prolongados e longos períodos de reabilitação.

Apesar da situação alarmante, surpreende o pouco rigor que a lei atribui à pena de suspensão ou proibição para se obter habilitação ou permissão para dirigir veículo automotor. Tendo isso em vista, é comum vermos autores de acidentes graves, em que fica estampada a negligência do condutor do veículo, dirigindo logo após o ocorrido, como se nada tivesse acontecido.

Tal fato contribui para aumentar a sensação de impunidade e reduzir a eficácia intimidatória da lei, necessária para punir os infratores, educar os demais condutores e, principalmente, impedir acidentes futuros. No mais, vai de encontro a necessidade de usar a pena como instrumento de ressocialização, pois, para quem, de forma negligente, causa um acidente grave, é necessário impor, no mínimo, um período longe da direção para que possa repensar suas atitudes e passar por cursos de reciclagem.

Tendo isso em vista, a presente emenda aumenta a pena de suspensão ou de proibição de se obter a permissão ou a habilitação, para dirigir veículo automotor, de dois meses a cinco anos, para um a sete anos.

Acreditamos que essas medidas, aliadas a correta aplicação do artigo 294 do Código de Trânsito, auxiliarão políticas públicas que visem à redução das mortes nas ruas e estradas brasileiras.

PARLAMENTAR



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição Medida Provisória nº 673, de 2015.
------	---

autor Dep. Pauderney Avelino	Nº do prontuário
--	------------------

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
---------------	---------------	------------------	---------------	---------------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, de 30 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro -, passa a vigorar da seguinte forma:

“Art.21.....

VI – executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas previstas nos incisos VIII e IX, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;”(NR)

Art. 218. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida exclusivamente por lombadas eletrônicas, em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias:” (NR)

Parágrafo único. As lombadas eletrônicas somente poderão ser afixadas com o propósito de prevenção de acidentes e controle de tráfego e em locais próximos a travessia de pedestres devidamente sinalizada ou de intenso cruzamento de veículos, devendo o órgão de trânsito competente elaborar estudo técnico para fins de regulamentação sobre a necessidade da instalação do aparelho.

“Art.256.....

§ 4º As infrações verificadas por sistemas de radar móvel, fixo, ou qualquer outro equipamento tecnológico, audiovisual e fotográfico, exceto as detectadas por lombadas eletrônicas, não impõe ao condutor ou ao proprietário do veículo a penalidade de multa, devendo incidir somente a pontuação correspondente, conforme descrito no art. 259, e também as medidas administrativas previstas no Capítulo XV.

§ 5º As multas somente incidirão nos casos de infrações lavradas por agentes de trânsito e demais autoridades competentes, exceto as transgressões verificadas mediante sistema de lombadas eletrônicas, as quais estão disciplinadas na forma do art. 218 desta Lei.

§ 6º O auto de infração deve conter o ciente do condutor infrator, o qual deverá ser orientado pelo agente de trânsito sobre as normas por ele infringidas e suas consequências, sendo que, na impossibilidade de se colher a assinatura do responsável ou no caso de recusa deste, o auto deverá conter a assinatura de dois agentes de trânsito devidamente identificados.

§ 7º O infrator deverá ser advertido para assinar o auto de infração conforme documento oficial de identidade, sendo que a alteração da identificação poderá ensejar a instauração de processo criminal por falsificação e fraude.

“Art.257.....

§ 9º O fato de o infrator ser pessoa jurídica implica ao responsável pela entidade o ônus do art. 259, caso não indicado o condutor infrator.” (NR)

“Art.261.....

§ 1º Além dos casos previstos em outros artigos deste Código e excetuados aqueles especificados no art. 263, a suspensão do direito de dirigir será aplicada sempre que o infrator atingir a contagem de dezoito pontos, prevista no art. 259.” (NR).

“Art.263.....

IV – quando o infrator computar mais de cinquenta pontos decorrentes de infrações a que se refere o art. 259.

§ 3º O infrator que reincidir na penalidade de cassação da Carteira Nacional de Habilitação ficará impedido de requerer a reabilitação pelo período de cinco anos, devendo comprovar sua participação em curso de reciclagem, fornecer laudo psicotécnico e exame físico com a finalidade específica de solicitação do novo documento.”

“Art.280.....

§ 2º A infração deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN, sendo terminantemente proibida a instalação de qualquer mecanismo que não atenda aos requisitos objetivos de necessidade e adequação considerados nesta Lei.” (NR)

§ 5º As infrações verificadas pelos sistemas a que se refere este artigo serão nulas se decorrentes de aparelhagem instalada sem prévio estudo científico de necessidade e adequação, considerados critérios objetivos de prevenção de acidentes, educação de trânsito e melhoramento do trânsito a serem definidos pelo CONTRAN em cento e vinte dias contados a partir da publicação desta Lei.

§ 6º Os aparelhos instalados antes da vigência desta Lei somente estarão habilitados ao funcionamento após o estudo referido no § 5º .

§ 7º As infrações verificadas por sistemas de radar antes da vigência desta Lei serão consideradas válidas, devendo o condutor ou o proprietário do veículo arcar com as multas correspondentes, salvo se decorrentes de aparelhagem em desacordo com a regulamentação do CONTRAN vigente à época do fato, cuja irregularidade deverá ser arguida na forma dos procedimentos estabelecidos na Seção II ‘d’ Capítulo XVIII.

“Art. 280-A Os órgãos competentes de trânsito de cada unidade da federação deverão publicar, trimestralmente, na página eletrônica virtual do respectivo órgão de trânsito ou no jornal de maior circulação do município, do estado ou do Distrito Federal, respectivamente, a relação de todos os aparelhos de radar móvel, fixo, lombadas eletrônicas ou qualquer outro equipamento tecnológico, audiovisual e fotográfico que estiverem aptos ao funcionamento, segundo as condições de estudo técnico e científico estabelecidas no § 5º do artigo 280.

Art. 280-B Cada unidade da federação e seus respectivos municípios somente poderão contratar, exclusivamente mediante licitação, os serviços de fabricação e instalação dos aparelhos de radar, lombadas eletrônicas e demais aparatos tecnológicos, sendo proibida qualquer formalização direta de contrato ou convênio com entidades privadas para o fim de gerenciamento dos aparelhos. Parágrafo único. O controle, gerenciamento e manutenção dos aparelhos eletrônicos de fiscalização do trânsito deverão ser administrados pelos órgãos de trânsito competentes ou poderão ser contratados estritamente na forma da lei no 8.666/93, sendo terminantemente proibida como forma de pagamento pelos serviços qualquer cláusula de participação ou desempenho na arrecadação de recursos provenientes das multas.”

§ 1º O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança, à educação de trânsito e na manutenção e melhoramento das vias de trânsito federais. (NR)

§ 2º O restante dos valores destinados às unidades da federação deverão ser aplicados, exclusivamente, na manutenção e melhoramento das vias, sinalização de tráfego, pavimentação e instalação de novas rotas de trânsito de veículos, bem como em sistemas de prevenção de alagamentos, escoamento de enxurradas e mecanismos de mobilidade e acessibilidade para deficientes físicos e idosos.

§ 3º A utilização dos recursos arrecadados com a cobrança de multas em desconformidade com o quanto estabelecido nos parágrafos anteriores sujeitará os gestores responsáveis, agentes públicos ou não, às penalidades cominadas dos crimes contra a Administração em Geral, conforme disposição do Código Penal.

§ 4º Os agentes e demais autoridades de trânsito que forem acusados de terem forjado ou falsificado qualquer modalidade de infração ou que tiverem contra si imputada a prática de crimes tipificados pela legislação penal como corrupção serão afastados temporariamente dos seus cargos desde o ato, se decorrente de flagrante, ou do recebimento da denúncia até o trânsito em julgado do respectivo processo de apuração criminal.

§ 5º O juiz competente para o julgamento da causa, no que se referente os parágrafos deste artigo, deverá decidir sobre a manutenção ou suspensão dos proventos recebidos pelos acusados, considerada a gravidade e as circunstâncias do caso.”

JUSTIFICATIVA

De conhecimento público que as infrações de trânsito são passíveis de punições conforme sua natureza e gravidade. Dentre as modalidades de sanções previstas no Código de Trânsito Brasileiro, conforme dispõe no art. 256, II, está a previsão da multa.

Enfim, todos os mecanismos da lei convergem na ideia de que a legislação deve servir de instrumento educacional, e não como agente arrecadador ou tributário. Caso o objetivo da norma fosse tão somente o abastecimento dos cofres públicos, certamente o produto arrecadado com as multas destinariam aos gastos públicos de forma genérica, e não exclusivamente ao sistema de tráfego, conforme preconiza o Código.

Hoje em dia, o mau motorista acredita, por exemplo, que a velocidade somente deve ser moderada nos locais onde existem radares. Ao passar daqueles pontos o mesmo condutor volta a acelerar seu veículo. Irrefreável se afirmar que o sistema de radares pôs fim à uniformidade no trânsito. O objetivo da norma foi desviado. A lei pretendeu a educação no trânsito, mas hoje as multas advindas dos radares servem de instrumento arrecadatário. Essa é a verdade pura e de conhecimento geral. Fácil notar, ao transitar pelas ruas de qualquer cidade do país, que não há critério algum para a instalação dos “pardais” e das chamadas lombadas eletrônicas. Aliás, muitas das vezes o aparelho é fixado em vias onde não há riscos de acidentes ou em locais ermos, em que a presença do radar revela a avidez na busca pelo produto das multas.

Daí a necessidade de ser alterada a legislação de regência para que se fortaleça o sistema de controle de tráfego por meio de aparelhos tecnológicos, e que o mecanismo atenda os fins previstos no Código. Portanto, reitera-se não pretender o fim dos chamados “pardais”, pois o sistema nasceu com propósito legítimo, cujo objetivo ainda pode ser resgatado com a alteração da legislação em vigor, na

medida em que se propõe. A medida visa pôr um fim na rede fraudulenta de arrecadação das multas proveniente dos radares, bem como aperfeiçoar o sistema de educação no trânsito e prevenção de acidentes.

Com toda certeza, a se ver livre das mazelas aqui apontadas, o Patrimônio Público material e moral renderá inúmeros frutos e o real objetivo da norma matriz será enfim legitimado. Diante destas argumentações, solicitamos aos nobres pares a aprovação da presente emenda.

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

**MPV 673
00032**

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição Medida Provisória nº 673/2015
------	--

autor DEPUTADO ONYX LORENZONI - DEM-RS	Nº do prontuário
--	------------------

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 673, de 31 de março de 2015, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

Art. Os arts. 54, 55 e 244 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 54.

I - utilizando capacete de segurança, com prazo de validade não superior a 3 (três) anos, com viseira ou óculos protetores;

.....” (NR)

“Art. 55.

I - utilizando capacete de segurança, com prazo de validade não superior a 3 (três) anos;

.....” (NR)

“Art. 244.

I - sem usar capacete de segurança, dentro do prazo de validade, com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;

.....” (NR)

JUSTIFICATIVA

Atualmente, a legislação em vigor não fixa um prazo de validade para os capacetes. Contudo o principal motivo da substituição do capacete após três anos, desde que não tenha sofrido nenhuma queda, não está relacionado à perda de suas características protetivas, e sim à diminuição da altura das espumas, que formam a forração interna do capacete. O achatamento faz com que o capacete fique folgado na cabeça do usuário, girando em todos os sentidos e prejudicando, assim, a sua segurança.

No caso dos capacetes importados, em função da formulação diferenciada das espumas, estas se transformam em pequenos pedaços, como flocos, causando o mesmo efeito comentado no parágrafo anterior após período curto de uso.

No mais, pela falta de consciência da população os capacetes na maioria dos casos não são trocados após as quedas, o que leva uma enorme massa de usuários a desfrutarem da falsa sensação de segurança, fazendo uso de capacetes que embora esteticamente não demonstrem, já não suportam os impactos para os quais foram concebidos. Assim, o estabelecimento de um prazo de validade supriria esta deficiência, fazendo esta parcela de usuários repor este dispositivo de segurança, reduzindo o número de vítimas em acidentes.

PARLAMENTAR



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

DATA 07/04/2015	PROPOSIÇÃO Medida Provisória nº 673, de 2015
--------------------	---

AUTOR DEPUTADO DÉCIO LIMA – PT/SC	Nº PRONTUÁRIO
--------------------------------------	---------------

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO

Altera a redação do art. 1º da Medida Provisória 673, de 31 de março de 2015, nos seguintes termos:

Art. 1º A [Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.29 O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

....

VII - os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização tributária federal, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente, observadas as seguintes disposições:

- a) quando os dispositivos estiverem acionados, indicando a proximidade dos veículos, todos os condutores deverão deixar livre a passagem pela faixa da esquerda, indo para a direita da via e parando, se necessário;
- b) os pedestres, ao ouvir o alarme sonoro, deverão aguardar no passeio, só atravessando a via quando o veículo já tiver passado pelo local;
- c) o uso de dispositivos de alarme sonoro e de iluminação vermelha intermitente só poderá ocorrer quando da efetiva prestação de serviço de urgência;
- d) a prioridade de passagem na via e no cruzamento deverá se dar com velocidade reduzida e com os devidos cuidados de segurança, obedecidas as demais normas deste Código;

Parágrafo único – A fiscalização tributária federal somente poderá utilizar as prerrogativas definidas no caput no caso de operação de repressão ao contrabando e descaminho e nos casos de cumprimento de decisão judicial.”

“Art.115.

.....

§ 4º Os aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos de construção ou de pavimentação são sujeitos, se transitarem em via pública, ao registro e ao licenciamento da repartição competente.

§ 4º-A. Os tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas são sujeitos ao registro único em cadastro específico da repartição competente, dispensado o licenciamento e o emplacamento.

.....” (NR)

JUSTIFICATIVA

O artigo 15, do Decreto nº 7.482, de 16 de maio de 2011, que aprovou a estrutura regimental do Ministério da Fazenda, delegou à Secretaria da Receita Federal do Brasil as seguintes competências:

“Art. 15

.....
XX – Planejar, coordenar e realizar as atividades de repressão ao contrabando, ao descaminho, à contrafação e pirataria e ao tráfico ilícito de entorpecentes e de drogas afins, e à lavagem e ocultação de bens, direitos e valores, observada a competência de outros órgãos.”

A Receita Federal por meio de sua Coordenação de Pesquisa e Investigação – COPEI, nos últimos 5 anos, participou de cerca de 130 operações, para o cumprimento de decisões judiciais em conjunto com órgãos policiais e Ministérios Públicos para o combate a diversos crimes, como lavagem de dinheiro, organização criminosa, tráfico de drogas, corrupção, evasão de divisas, desvios de dinheiro público, fraudes em licitação, contrabando e descaminho, etc.

Podemos citar como exemplos de operações com participação da Receita Federal em cumprimento a decisão judicial e nas investigações: Lava Jato (2014-2015), Zelotes (2015), Vulcano (2008), Montecarlo (2013), Bemol (2015).

O cumprimento das decisões ocorre nas primeiras horas do dia e exige que o deslocamento das equipes seja realizado de forma célere e em conjunto com os órgãos policiais. Além do que, impõe a necessidade de estacionar ou parar em locais não autorizados.

Porém, como as prerrogativas previstas no artigo 29 são exclusivas dos policiais, não são raras as vezes que os veículos da Receita Federal são multados e os servidores do fisco federal responsabilizados e punidos no cumprimento do dever do Estado e da decisão judicial, sendo pessoalmente responsáveis pela pontuação prevista pelo cometimento da infração e/ou pelo pagamento da multa.

Muitas das operações são realizadas em desfavor de grupos criminosos e com decretação de prisões, o que exige que as equipes da Receita Federal estejam próximas das equipes policiais pelo risco à integridade dos servidores e dos veículos.

A Receita Federal realiza ainda diversas operações de repressão ao contrabando e descaminho na faixa de fronteira e em diversas cidades brasileiras.

Tais operações de repressão são realizadas também em conjunto com órgãos policiais e podem exigir, nas fiscalizações em rodovias e estabelecimentos comerciais, prioridade de trânsito, livre circulação, estacionamento e parada conforme prerrogativas previstas no inciso VII do artigo 29, citado.

As ações na região de fronteira fazem parte do Plano Estratégico de Fronteiras do Governo Federal, Decreto nº 7496, de 08/06/2011 e estas e todas as ações de repressão ao contrabando e descaminho podem ser verificadas no site da Receita Federal.

Diante das justificativas apresentadas, propomos a alteração do artigo 29, inciso VII, da Lei nº 9.503, de 1997, conforme proposta apresentada.

ASSINATURA

___/___/___



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 673

00034 ETIQUETA

DATA
01/04/2015

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 673, de 2015.

AUTOR
DEPUTADO POMPEO DE MATTOS - PDT

Nº PRONTUÁRIO
516

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

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

A Medida Provisória nº 673, de 31 de março de 2015, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

Art. Os arts. 54, 55 e 244 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 54.

I - utilizando capacete de segurança, com prazo de validade não superior a 3 (três) anos, com viseira ou óculos protetores;” (NR)

“Art. 55.

I - utilizando capacete de segurança, com prazo de validade não superior a 3 (três) anos;

.....” (NR)

“Art. 244.

I - sem usar capacete de segurança, dentro do prazo de validade, com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN; ” (NR)

JUSTIFICATIVA

Se o risco de morrer em uma colisão de automóvel já é significativo, a depender das circunstâncias do acidente, sobre uma motocicleta essas chances são 20 vezes maiores. Esse número sobe para 60 vezes se a pessoa não estiver usando o capacete, ou este estiver fora das especificações e cuidados recomendados pelo fabricante.

Embora obrigatório o uso, a legislação em vigor não fixa um prazo de validade para os capacetes. No entanto, este equipamento de segurança deve ser trocado regularmente. O principal motivo da substituição do capacete após três anos, desde que não tenha sofrido nenhuma queda, não está relacionado à perda de suas características protetivas, e sim à diminuição da altura das espumas, que formam a forração interna do capacete. O achatamento faz com que o capacete fique folgado na cabeça do usuário, girando em todos os sentidos e prejudicando, assim, a sua segurança.

No caso dos capacetes importados, em função da formulação diferenciada das espumas, estas se transformam em pequenos pedaços, como flocos, causando o mesmo efeito comentado no parágrafo anterior após período curto de uso.

Ainda, pela falta de informação, os capacetes na maioria dos casos não são trocados após as quedas, o que leva uma enorme quantidade de usuários a terem uma falsa sensação de segurança, fazendo uso de capacetes que embora esteticamente não demonstrem, já não suportam os impactos para os quais foram concebidos. Assim, o estabelecimento de um prazo de validade supriria esta deficiência, fazendo esta parcela de usuários repor este dispositivo de segurança, reduzindo o número de vítimas em acidentes.

ASSINATURA

Brasília, 01 de abril de 2015.



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	Proposição	nº do prontuário
07/04/2015	MP 673/2015	
Autores		
Rubens Bueno – PPS/PR		
1.() Supressiva	2.() substitutiva	3.(X) modificativa
4.() aditiva	5.() Substitutivo global	

O artigo 2º da Medida Provisória Nº 673, de 1º de abril de 2015, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 2º O registro de que trata o art. 115, § 4º-A, da Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, somente é exigível para os aparelhos ou máquinas produzidos a partir de 1º de janeiro de 2016.

Parágrafo único: É de responsabilidade do fabricante, montadora ou importador prestar informações sobre marca, modelo e versão e efetuar o registro único em cadastro específico da repartição competente.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda objetiva desonerar o produtor do aumento de custos com a obrigatoriedade do registro em cadastro específico, junto à repartição competente, exigível para os aparelhos ou máquinas produzidos a partir de 1º de janeiro de 2016. É inevitável que, gradualmente, todos os produtores sejam atingidos pela medida, pois a defasagem da maquinaria agrícola e a evolução rápida da agricultura, exige investir em equipamentos novos para garantir produtividade e renda.

A responsabilidade para efetuar o registro único em cadastro específico deve ser do fabricante, montadora ou importador que prestará informações sobre marca, modelo e versão à repartição competente. Ao adquirir a máquina agrícola o produtor já receberá o maquinário devidamente registrado em cadastro específico junto à autoridade competente.

O registro em cadastro único trará benefícios uma vez que será possível dimensionar a frota agrícola, controlar possíveis roubos e facilitar seguros e financiamentos, mas, a questão das despesas extras é crucial. O setor agrícola não precisa de mais custos.

Solicito o apoio de nossos pares para a aprovação da presente emenda.

Dep. RUBENS BUENO
PPS/PR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data
07/04/2015

Proposição
MP 673/2015

Autores
Sandro Alex – PPS/SC

nº do prontuário

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

O artigo 2º da Medida Provisória Nº 673, de 1º de abril de 2015, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 2º O registro de que trata o art. 115, § 4º-A, da Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, somente é exigível para os aparelhos ou máquinas produzidos a partir de 1º de janeiro de 2016.

Parágrafo único: É de responsabilidade do fabricante, montadora ou importador prestar informações sobre marca, modelo e versão e efetuar o registro único em cadastro específico da repartição competente.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda objetiva desonerar o produtor do aumento de custos com a obrigatoriedade do registro em cadastro específico, junto à repartição competente, exigível para os aparelhos ou máquinas produzidos a partir de 1º de janeiro de 2016. É inevitável que, gradualmente, todos os produtores sejam atingidos pela medida, pois a defasagem da maquinaria agrícola e a evolução rápida da agricultura, exige investir em equipamentos novos para garantir produtividade e renda.

A responsabilidade para efetuar o registro único em cadastro específico deve ser do fabricante, montadora ou importador que prestará informações sobre marca, modelo e versão à repartição competente. Ao adquirir a máquina agrícola o produtor já receberá o maquinário devidamente registrado em cadastro específico junto à autoridade competente.

O registro em cadastro único trará benefícios uma vez que será possível dimensionar a frota agrícola, controlar possíveis roubos e facilitar seguros e financiamentos, mas, a questão das despesas extras é crucial. O setor agrícola não precisa de mais custos.

Solicito o apoio de nossos pares para a aprovação da presente emenda.

**Dep. SANDRO ALEX
PPS/PR**



CÂMARA DOS DEPUTADOS

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
01/04/2015

Proposição
Medida Provisória nº 673, de 01 de abril de 2015.

Autor
DEPUTADO JAIR BOLSONARO

nº do prontuário
302

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

Página: **Artigo:** 3º **Parágrafo:** **Inciso:** **Alínea:**

Texto / Justificação

Fica acrescido o art. 3º ao texto da Medida Provisória nº 673, de 01 de abril de 2015, com a seguinte redação, renumerando-se o último:

“Art. 3º O art. 3º da Lei nº 9.790, de 23 de março de 1999, passa a vigorar acrescido do inciso XIII, com a seguinte redação:

“Art. 3º

XIII – estudos e pesquisas para o desenvolvimento, a disponibilização e a implementação de tecnologias voltadas à mobilidade de pessoas, por qualquer meio de transporte.

..... (NR).”

JUSTIFICAÇÃO

As Organizações da Sociedade Civil de Interesse Público (OSCIP) estão regidas pela Lei nº 9.790, de 23 de março de 1999, que *dispõe sobre a qualificação de pessoas jurídicas de direito privado sem fins lucrativos e institui e disciplina o termo de parceria*, regulamentada pelo o Decreto nº 3.100, de 30 de junho de 1999.

As OSCIP e as Organizações Sociais (OS) surgiram da necessidade de o Estado brasileiro atuar com mais flexibilidade, dinamismo e redução de custos, adotando meios capazes e competentes para partilhar a implementação de políticas públicas, mediante a participação competente de profissionais, nos mais diversos níveis, pertencentes às estruturas de tais sociedades civis, constituídas sem fins lucrativos, na formação do denominado terceiro setor.

Desse modo, podem ser estabelecidas relações entre organizações de natureza jurídica diversa, de direito público e privado, objetivando obter maior eficácia gerencial dos programas governamentais, em particular os de cunho social, mediante acompanhamento e aferições contínuas de sua execução.

Destarte, adotando-se meios legais simplificados que propiciem a rápida intervenção com o objetivo de corrigir os rumos da execução pelo poder público dos seus programas, planos, metas e eventos específicos, supre-se a deficiência da administração pública, em especial a direta, de obter no mercado de trabalho, na urgência exigida pela sociedade, de profissionais capazes e qualificados para a realização eficaz e eficiente dos programas sociais estatais.

Nossa emenda, ao propor a inserção do inciso XIII ao art. 3º da referida Lei nº 9.790, de 1999, objetiva, especificamente, dar especial atenção ao tema dos transportes, haja vista a sua relevância para o povo brasileiro.

A alteração que ora propomos constituirá o instrumento legal para que possam as OSCIP atuar, de modo evolutivo e dinâmico, para incrementar a mobilidade de pessoas em geral, mantendo pesquisas e estudos permanentes quanto ao desenvolvimento, disponibilização e implementação de tecnologias contemporâneas e abrangentes, referentes aos meios aéreos, terrestres

(rodoviários e ferroviários) e aquaviários (marítimos, fluviais e lacustres).

Busca-se, enfim, a efetivação do princípio da universalização e do interesse social no que se refere à mobilidade dos brasileiros, propiciando, assim, melhor qualidade de vida para todos.

Em face da importância do assunto que é objeto de nossa proposição, havemos de contar com o apoio de nossos Pares.

JAIR BOLSONARO – PP/RJ



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 673

00038 ETIQUETA

DATA 07/04/2015	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 673, de 2015.				
AUTOR Dep. Dagoberto-MS				Nº PRONTUÁRIO	
TIPO 1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 () MODIFICATIVA 4 (X) ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL					
PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA	
Dê-se a seguinte redação ao art. 2º da Medida Provisória nº 673, de 31 de março de 2015: “Art. 1º					
Art. 2º O registro de que trata o art. 115, § 4º-A, da Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, somente é exigível para os aparelhos ou máquinas produzidos a partir de 1º de janeiro de 2016, sendo o mesmo isento de custas ao produtor rural.					
JUSTIFICATIVA					
Com esta medida pretende-se isentar o agricultor das custas para inscrição no cadastro ou registro dos veículos, desonerando assim, o agricultor de possíveis encargos documentais que por ventura possam existir com a criação do cadastro.					
Sala das Sessões, em 07 de abril de 2015.					

ASSINATURA



CONGRESSO NACIONAL

MPV 673

00039 ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA 07/04/2015	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 673, de 2015.				
AUTOR Dep. Sergio Vidigal				Nº PRONTUÁRIO	
TIPO 1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 () MODIFICATIVA 4 (X) ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL					
PÁGINA		ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

Acrescenta-se no § 4º-A do Art. 115 da Medida Provisória nº 673 de 31 de março de 2015 a seguinte redação:
Art.115.....

§ 4º - A. § 4º-A. Os tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola, a executar trabalhos agrícolas **ou que transitem em vias públicas para deslocamento entre propriedades agrícolas ou manutenção** são sujeitos ao registro único em cadastro específico da repartição competente, dispensado o licenciamento e o emplacamento.” (NR)

JUSTIFICATIVA

A exigência de registro e licenciamento apenas para os veículos que circulam em vias públicas é uma questão lógica e justa. Não há que atribuir esse encargo aos proprietários que utilizarem os veículos em áreas privadas, como as lavouras inseridas em áreas rurais.

No entanto, a MP não deixa claro como serão tratado aqueles veículos que saírem da área rural para fazerem manutenção ou traslado para outras propriedades rurais, assim, tentamos com esta emenda sanar este lapso da MP.

ASSINATURA

Sala das Sessões, em 07 de abril de 2015.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 673, DE 2015.
(Do Poder Executivo)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e dá outras providências.

EMENDA MODIFICATIVA

O art. 115 da Lei nº 9.503, de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, alterado pelo art. 1º da Medida Provisória nº 673, de 2015, passa a ter a seguinte redação:

“Art. 1º.....:

“Art. 115.

.....

.....

§ 4º-A. Os tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas e os quadriciclos são sujeitos ao registro único em cadastro específico da repartição competente, dispensado o licenciamento e o emplacamento.

.....” (NR)



CÂMARA DOS DEPUTADOS

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo da emenda modificativa é destinar aos quadriciclos o mesmo tratamento, relativo ao registro único, dispensado aos tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas.

Ante o exposto, espero contar com o apoio dos nobres pares para a aprovação da emenda modificativa.

Sala da Comissão, 7 de abril de 2015.

Deputado Jorge Côrte Real
PTB/PE



Congresso Nacional

**MPV 673
00041**

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data:	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 673, DE 01 DE ABRIL DE 2015.			
Autor: Deputado JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS	Nº do Prontuário			
<input type="checkbox"/> Supressiva <input type="checkbox"/> Substitutiva <input type="checkbox"/> Modificativa <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva <input type="checkbox"/> Substitutiva Global <input type="checkbox"/>				
Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:	Pág.

EMENDA ADITIVA

Inclua-se onde couber:

Art. XX – Será concedida autorização especial de transito (AET) para as Combinações de Veículos de Carga - CVC do tipo caminhão mais reboque (Romeu e Julieta), com peso bruto total combinado de até 57 t (cinquenta e sete toneladas) e comprimento superior a 19,80 m (dezenove metros e oitenta centímetros) e inferior ou igual a 25 m (vinte e cinco metros), que constam das figuras II32 a II44 do quadro dos anexos portaria do Denatran nº 63, de 31 de março de 2009, sob o título “Composições que necessitam Autorização Especial de Trânsito” e sob o subtítulo “Caminhão + Reboque”.

I - Para a solicitação, análise e concessão da AET de que trata o artigo anterior, aplicam-se, no que couberem, os artigos 2º, 3º, 4º e 5º, da Resolução CONTRAN no 211/06.

II - Os veículos de que trata o artigo poderão trafegar no período de 6 às 24 horas.

JUSTIFICAÇÃO

O licenciamento das unidades em tela foi permitido até 2009. Cabe ressaltar que esses veículos têm capacidade de carga de até 60 animais, enquanto os veículos passíveis de licenciamento da legislação atual carregam 35 animais. Assim, a aprovação da emenda vai diminuir o número de caminhões nas estradas; a emissão de gases poluentes; o custo do transporte; e o preço para o consumidor final.

Esses veículos carregados ficam com peso muito inferior ao permitido, com isso não oferecem danos às vias públicas. Dentre os que



Congresso Nacional

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

--

Data:	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 673, DE 01 DE ABRIL DE 2015.
--------------	---

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

Supressiva Substitutiva Modificativa Aditiva Substitutiva Global

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

foram licenciados até 2009, não há registro de acidentes.

Em relação ao inciso II, que flexibiliza o horário para os veículos boiadeiros trafegarem (hora só podem de sol a sol), vem em benefício dos próprios animais que ficam confinados nas carrocerias dos caminhões sem água e alimentação.

Assinatura:



Congresso Nacional

MPV 673

00042

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data:	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 673 DE 01 DE ABRIL DE 2015.
--------------	--

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

Supressiva
 Substitutiva
 Modificativa
 Aditiva
 Substitutiva Global

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

EMENDA ADITIVA

Inclua-se onde couber:

Art. XX - Os arts. 115, 120 e 130 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 115.....
.....

§ 4º Os aparelhos automotores destinados a puxar ou arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos de construção ou de pavimentação são sujeitos, desde que lhes seja facultado transitar nas vias, ao registro e licenciamento da repartição competente, devendo receber numeração especial.

§ 5º O disposto neste artigo não se aplica aos veículos de uso bélico e aos veículos automotores destinados a executar trabalhos agrícolas.
.....”

“Art.120.....
.....

§ 2º O disposto neste artigo não se aplica aos veículos de uso bélico e aos veículos automotores destinados a executar trabalhos agrícolas.”

“Art. 130.....
.....

§ 1º O disposto neste artigo não se aplica aos veículos de uso bélico e aos veículos automotores destinados a executar trabalhos agrícolas.
.....”



Congresso Nacional

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

--

Data:	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 673 DE 01 DE ABRIL DE 2015.
--------------	--

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

Supressiva Substitutiva Modificativa Aditiva Substitutiva Global

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

JUSTIFICAÇÃO

Considerando que grande parte da produção agrícola é transportada por tratores com reboques, especialmente em trechos curtos até os armazéns e que muitos produtores possuem mais de uma área de terras, fazendo com que seja necessário o descolamento em curtos trajetos nas vias públicas, com equipamentos para preparo de solo, plantio, tratos culturais e colheitadeira;

Considerando que a infraestrutura é precária na maioria das estradas e o que possibilita o transporte muitas vezes é o trator;

Considerando que a maioria das máquinas agrícolas tem mais de 10 anos e foram fabricadas sem alguns equipamentos obrigatórios;

Considerando que para registrar e emplacar máquinas é necessário a vistoria do veículo, razão pela qual a maioria das máquinas seriam reprovadas;

Considerando a distância que as máquinas agrícolas teriam que percorrer até os Centros de Registros de veículos;

Por todas as razões expostas é de clareza solar a necessidade das modificações apresentadas nesta emenda.

Assinatura:



Congresso Nacional

**MPV 673
00043**

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data:	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 673, DE 01 DE ABRIL DE 2015.
--------------	---

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

Supressiva Substitutiva Modificativa Aditiva Substitutiva Global

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

EMENDA ADITIVA

Inclua-se onde couber:

Art. XX - O art. 29 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do inciso XIII.

“Art. 29

XIII - Os veículos que transportam combustíveis, definidos como prestadores de serviços de utilidade pública, nos termos da Lei nº 9.847, de 26 de outubro de 1999 e Leis Federais nº 7.783, de 28 de junho de 1989, quando em atendimento na via, gozam de livre circulação, estacionamento e parada.”

JUSTIFICAÇÃO

A atividade de distribuição de combustíveis é reconhecida como um serviço de utilidade pública, assim declarada pelo Decreto-Lei nº 395, de 29.4.1938 e corroborado pelas Leis Federais nº 7783 de 28.06.1989 e pela nº 9.847, de 26.10.1999, dada sua importância para as mais diversas atividades correlatas e diretamente dependentes da atuação do setor.

No Brasil, o setor de distribuição de combustíveis tem sua estruturação estabelecida por meio das Leis Federais 9.478/99 e 9.847/99 que, por sua vez, são regulamentadas através de resoluções editadas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, órgão regulador do setor, responsável pelo abastecimento nacional de combustíveis, dentre



Congresso Nacional

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

--

Data:	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 673, DE 01 DE ABRIL DE 2015.
--------------	--

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

Supressiva Substitutiva Modificativa Aditiva Substitutiva Global

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

outras atribuições.

O fluxo do combustível obedece normalmente ao caminho: Produtor/Formulador -> Distribuidor -> TRR/Revenda -> Consumidor Final, podendo, no caso de grandes consumidores, haver fornecimento direto do distribuidor para este.

Na medida em que quase a totalidade destes fluxos até o cliente é operada por caminhões-tanque, é importante notar que estes veículos diferem dos mais conhecidos de carga seca pela presença de uma carreta acoplada, cilíndrica ou em formato de gota, que armazena combustível.

Esses veículos são dotados de tecnologia para prevenção de vazamentos, sendo motivo de elevados investimentos das transportadoras contratadas ou de clientes que possuem seu caminhão-tanque próprio. As distribuidoras, por sua vez, investem no treinamento de motoristas para operarem de maneira correta a carga transportada.

No caso de biocombustíveis, o caminhão-tanque contribui com mais de 80% da matriz de transporte de etanol e biodiesel no transporte de produtores até o distribuidor.

Vale, também, ressaltar que o total de caminhões-tanque a serviço da distribuição de combustíveis em operação no país está em torno de 25.000 unidades, segundo estimativas da Associação Brasileira de Transporte de Líquidos Perigosos – ABTLP, o que representa aproximadamente 1% da frota total de veículos de carga de acordo com a ANTT.

Essa frota de caminhões-tanque percorre trajetos fixos, desde unidades produtoras até as bases de distribuição e destas até os clientes finais. Existem cerca de 200 bases, segundo a ANP.

Em termos de clientes, existem no país cerca de 39.000 postos revendedores. Em relação a clientes industriais, incluindo aeroportos, estima-



Congresso Nacional

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data:

Proposição:

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 673, DE 01 DE ABRIL DE 2015.

Autor:

Deputado JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS

Nº do Prontuário

Supressiva Substitutiva Modificativa Aditiva Substitutiva Global

Artigo:

Parágrafo:

Inciso:

Alínea:

Pág.

se cerca de 40.000 pontos de abastecimento de combustível atendidos pelas distribuidoras.

Em seu trajeto entre carregamento e descarga, os caminhões-tanque a serviço das distribuidoras não fazem paradas, e os locais de estacionamento, tanto para as operações de carga quanto para as de descarga são sempre em áreas privadas, fora das vias urbanas, o que não obstrui, nem parcialmente, o fluxo de veículos nas vias pelas quais estes trafegam.

Essa frota opera em sua grande parte 24 horas por dia, mediante o rodízio de motoristas, ficando por curtos períodos parados em operações de carregamento, descarregamento, troca de motorista, descanso regulamentar e abastecimento. Um caminhão-tanque faz em média 2 a 3 viagens por dia para o cliente final, quando em operação dentro da área de abrangência da base de distribuição. Para operações de mais longa distância, os veículos levam dias até ao seu destino.

Para se ter uma ideia, o volume comercializado no Brasil cresceu mais de 25% no diesel nos últimos 3 anos e mais de 56% na gasolina C.

Diante do cenário acima apresentado, temos grande preocupação com restrições à circulação de caminhões de transporte de combustíveis, em especial, nas abaixo listadas quando em atendimento a serviços essenciais, tais como:

- A maioria dos aeroportos do país depende de entregas diárias que são realizadas mais de uma vez por dia. Esse caso impacta diretamente aeroportos como Congonhas, Brasília, Santos Dumont, Recife, Confins, apenas para citar os maiores afetados.

- Abastecimento de serviços essenciais à população, tais como: Polícias Militar e Civil, Corpo de Bombeiros, serviços de ambulância e resgate, hospitais e empresas de coleta de lixo e empresas de transporte público urbano de passageiros (ônibus) e intermunicipal que também são



Congresso Nacional

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

--

Data:	Proposição: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 673, DE 01 DE ABRIL DE 2015.
--------------	---

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

Supressiva Substitutiva Modificativa Aditiva Substitutiva Global

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

abastecidos por nossas associadas de forma direta, incluindo empresas de navegação como as barcas das travessias Rio-Niterói, Guarujá-Bertioga e demais espalhadas pelo país. Além disso, cabe destacar a importância do transporte através de balsas em toda região amazônica;

- Indústrias que não podem ter seu processo interrompido por falta de energia, muitas vezes gerada a partir de combustíveis, tais como siderúrgicas, empresas farmacêuticas, usinas térmicas, usinas de etanol e açúcar, usinas de biodiesel;

- Postos de revenda de combustíveis que atendem ao consumidor final que, nos dias e horários estabelecidos normalmente pelas restrições apresentam maior demanda e consumo de combustível. Em especial nas vésperas de feriados, sextas-feiras e sábados no início da manhã e fim da tarde;

Diante do exposto, considerando a caracterização da distribuição de combustíveis expressa nas leis citadas como de utilidade pública, e do nosso compromisso para não restringir o fluxo nas vias e à mobilidade urbana, solicitamos que os veículos de distribuição de combustíveis sejam incluídos no art.29 do Código de Trânsito Brasileiro através de novo inciso e, assim, isentos de restrições de trânsito estabelecidas.

Assinatura:



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº
/

DATA
07/04/2015

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 673/2015

TIPO

1 SUPRESSIVA 2 AGLUTINATIVA 3 SUBSTITUTIVA 4 MODIFICATIVA
5 ADITIVA

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO MILTON MONTI	PR	SP	01/02

EMENDA À MEDIDA PROVISÓRIA 673, DE 31 DE MARÇO DE 2015

Art. 1º Acresce artigo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer a obrigatoriedade de autorização para condução de veículo de terceiro.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 133-A:

“Art. 133-A Todo condutor de veículo deverá portar, quando este não for de sua propriedade, autorização com declaração e firma reconhecida para conduzi-lo fornecida pelo seu proprietário ou arrendatário, nos termos de regulamentação do CONTRAN.

§ 1º A autorização para conduzir o veículo de que trata este artigo é documento de porte obrigatório e será exigida pela fiscalização de trânsito, nos termos do art. 232.

§ 2º Fica dispensada a apresentação da autorização quando o proprietário ou arrendatário estiver presente no veículo no momento da fiscalização.”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Com a medida que propomos, qualquer pessoa que estiver conduzindo veículo que não seja de sua propriedade deverá portar autorização específica do proprietário, a qual deverá ser apresentada ao agente de fiscalização, quando assim for solicitado.

Por meio dessa simples alteração no Código de Trânsito Brasileiro, que entendemos ser medida eficiente no aumento da segurança no trânsito e no combate ao furto e roubo de veículos, buscamos estabelecer vínculo entre o motorista e o veículo conduzido, o que permite a verificação da regularidade da circulação do automotor pela fiscalização de trânsito ou pelas autoridades policiais em geral.

Como forma de padronizar, em nível nacional, o modelo de autorização a ser fornecida pelo proprietário ou arrendatário do veículo ao condutor, remetemos a regulamentação do tema ao Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN. Também dispensamos, por motivos óbvios, a obrigatoriedade da autorização quando o proprietário ou arrendatário estiver presente no veículo no momento da fiscalização.

Lembramos, ainda, que medida similar, válida apenas para veículos comerciais de carga, foi instituída pela Lei Complementar nº 121, de 9 de fevereiro de 2006, que *“Cria o Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas e dá outras providências”*. Em nossa proposta, buscamos estender a regra para todos os tipos de veículos automotores.

Por fim, como forma de estabelecer punição ao eventual desrespeito à nova norma, enquadramos a autorização para conduzir veículo de terceiro como documento de porte obrigatório, o qual, não sendo apresentado à fiscalização, remete à aplicação das sanções previstas no art. 232 do Código de Trânsito.

Certos de que essa medida constitui avanço na legislação de trânsito brasileira, contamos com o apoio de nossos Pares para sua aprovação.

Sala das sessões em, de março de 2015.

Deputado **MILTON MONTI**

____/____/____

DATA

ASSINATURA



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

DATA 07/04/2015	PROPOSIÇÃO Medida Provisória nº 673, de 2015.
---------------------------	---

AUTOR Dep. Danrlei de Deus – PSD/RS	Nº PRONTUÁRIO
---	---------------

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO

O art. 1º da Medida Provisória nº 673, de 31 de março de 2015, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 29 O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

.....
VII - os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização tributária federal, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente, observadas as seguintes disposições:

.....
§ 3º A fiscalização tributária federal somente poderá utilizar as prerrogativas definidas neste artigo no caso de operação de repressão ao contrabando e descaminho e nos casos de cumprimento de decisão judicial.” (NR)

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O art. 15 do Decreto nº 7.482, de 16 de maio de 2011, que aprovou a estrutura regimental do Ministério da Fazenda, delegou à Secretaria da Receita Federal do Brasil as seguintes competências:

“Art. 15

.....
XX – Planejar, coordenar e realizar as atividades de repressão ao contrabando, ao descaminho, à contrafação e pirataria e ao tráfico ilícito de entorpecentes e de drogas afins, e à lavagem e ocultação de bens, direitos e valores, observada a competência de outros órgãos.”

A Receita Federal por meio de sua Coordenação de Pesquisa e Investigação – COPEI, nos últimos 5 anos, participou de cerca de 130 operações, para o cumprimento de decisões judiciais em conjunto com órgãos policiais e Ministérios Públicos para o combate a diversos crimes, como lavagem de dinheiro, organização criminosa, tráfico de drogas, corrupção, evasão de divisas, desvios de dinheiro público, fraudes em licitação, contrabando e descaminho, etc.

Podemos citar como exemplos de operações com participação da Receita Federal em cumprimento a decisão judicial e nas investigações: Lava Jato (2014-2015), Zelotes (2015), Vulcano (2008), Montecarlo (2013), Bemol (2015).

O cumprimento das decisões ocorre nas primeiras horas do dia e exige que o deslocamento das equipes seja realizado de forma célere e em conjunto com os órgãos policiais. Além do que, impõe a necessidade de estacionar ou parar em locais não autorizados.

Porém, como as prerrogativas previstas no art. 29 são exclusivas dos policiais, não são raras as vezes em que os veículos da Receita Federal são multados e os servidores do fisco federal responsabilizados e punidos no cumprimento do dever do Estado e da decisão judicial, sendo pessoalmente responsáveis pela pontuação prevista pelo cometimento da infração e/ou pelo pagamento da multa.

Muitas das operações são realizadas em desfavor de grupos criminosos e com decretação de prisões, o que exige que as equipes da Receita Federal estejam próximas das equipes policiais pelo risco à integridade dos servidores e dos veículos.

A Receita Federal realiza ainda diversas operações de repressão ao contrabando e descaminho na faixa de fronteira e em diversas cidades brasileiras.

Tais operações de repressão são realizadas também em conjunto com órgãos policiais e podem exigir, nas fiscalizações em rodovias e estabelecimentos comerciais, prioridade de trânsito, livre circulação, estacionamento e parada conforme prerrogativas previstas no inciso VII do artigo 29, citado.

As ações na região de fronteira fazem parte do Plano Estratégico de Fronteiras do Governo Federal, Decreto nº 7496, de 08/06/2011 e estas e todas as ações de repressão ao contrabando e descaminho podem ser verificadas no site da Receita Federal.

Diante do exposto e da grande relevância de que se reveste a matéria, solicito ao Nobre Relator que aprove a Emenda acima e a incorpore ao Projeto de Lei de Conversão da MPV nº 673, de 2015.

ASSINATURA

Dep. Danrlei de Deus – PSD/RS



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

DATA 07/04/2015	PROPOSIÇÃO Medida Provisória nº 673, de 2015
--------------------	---

AUTOR SENADOR PAULO ROCHA – PT/PA	Nº PRONTUÁRIO
--------------------------------------	---------------

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO

O art. 1º da Medida Provisória nº 673, de 31 de março de 2015, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 29 O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

.....
VII - os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização tributária federal, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente, observadas as seguintes disposições:

.....
§ 3º A fiscalização tributária federal somente poderá utilizar as prerrogativas definidas neste artigo no caso de operação de repressão ao contrabando e descaminho e nos casos de cumprimento de decisão judicial.” (NR)

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O art. 15 do Decreto nº 7.482, de 16 de maio de 2011, que aprovou a estrutura regimental do Ministério da Fazenda, delegou à Secretaria da Receita Federal do Brasil as seguintes competências:

“Art. 15

.....
XX – Planejar, coordenar e realizar as atividades de repressão ao contrabando, ao descaminho, à contrafação e pirataria e ao tráfico ilícito de entorpecentes e de drogas afins, e à lavagem e ocultação de bens, direitos e valores, observada a competência de outros órgãos.”

A Receita Federal por meio de sua Coordenação de Pesquisa e Investigação – COPEI, nos últimos 5 anos, participou de cerca de 130 operações, para o cumprimento de decisões judiciais em conjunto com órgãos policiais e Ministérios Públicos para o combate a diversos crimes, como lavagem de dinheiro, organização criminosa, tráfico de drogas, corrupção, evasão de divisas, desvios de dinheiro público, fraudes em licitação, contrabando e descaminho, etc.

Podemos citar como exemplos de operações com participação da Receita Federal em cumprimento a decisão judicial e nas investigações: Lava Jato (2014-2015), Zelotes (2015), Vulcano (2008), Montecarlo (2013), Bemol (2015).

O cumprimento das decisões ocorre nas primeiras horas do dia e exige que o deslocamento das equipes seja realizado de forma célere e em conjunto com os órgãos policiais. Além do que, impõe a necessidade de estacionar ou parar em locais não autorizados.

Porém, como as prerrogativas previstas no art. 29 são exclusivas dos policiais, não são raras as vezes em que os veículos da Receita Federal são multados e os servidores do fisco federal responsabilizados e punidos no cumprimento do dever do Estado e da decisão judicial, sendo pessoalmente responsáveis pela pontuação prevista pelo cometimento da infração e/ou pelo pagamento da multa.

Muitas das operações são realizadas em desfavor de grupos criminosos e com decretação de prisões, o que exige que as equipes da Receita Federal estejam próximas das equipes policiais pelo risco à integridade dos servidores e dos veículos.

A Receita Federal realiza ainda diversas operações de repressão ao contrabando e descaminho na faixa de fronteira e em diversas cidades brasileiras.

Tais operações de repressão são realizadas também em conjunto com órgãos policiais e podem exigir, nas fiscalizações em rodovias e estabelecimentos comerciais, prioridade de trânsito, livre circulação, estacionamento e parada conforme prerrogativas previstas no inciso VII do artigo 29, citado.

As ações na região de fronteira fazem parte do Plano Estratégico de Fronteiras do Governo Federal, Decreto nº 7496, de 08/06/2011 e estas e todas as ações de repressão ao contrabando e descaminho podem ser verificadas no site da Receita Federal.

Diante do exposto e da grande relevância de que se reveste a matéria, solicito ao Nobre Relator que aprove a Emenda acima e a incorpore ao Projeto de Lei de Conversão da MPV nº 673, de 2015.

ASSINATURA

___/___/___

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 673, DE 2015

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se na Medida Provisória, onde couberem, os seguintes dispositivos:

“Art. ... A venda de motocicletas a pessoas físicas será efetuada, exclusivamente, aos condutores habilitados na categoria A, explícita no art. 143, I da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Art. ... O documento de transferência de propriedade de motocicletas, para fins de expedição de novo Certificado de Registro de Veículo, deverá comprovar que o novo proprietário, sendo pessoa física, é condutor habilitado na categoria A.

Art. ... As empresas vendedoras de motocicletas que não cumprirem o estabelecido nesta lei incorrerão em infração cuja penalidade será de multa no valor de R\$ 500,00 (quinhentos reais), por motocicleta vendida irregularmente.

JUSTIFICAÇÃO

O número de acidentes de trânsito envolvendo motocicletas no País é espantoso e cresce dia a dia. A falta de formação adequada de condutores, o aumento do volume desses veículos em circulação e a deficiente fiscalização de trânsito contribuem para essa situação.

Além da perda imensurável para as famílias, dessa violência resulta um grande número de vítimas fatais e de feridos que impõem custos elevadíssimos para a saúde pública e para a previdência social.

Essa emenda apresenta uma alternativa para a solução desse problema ao exigir que a venda e a transferência de propriedade de motocicletas seja feita apenas para os condutores habilitados na categoria “A”, que autoriza a condução de veículos de duas ou três rodas. Acreditamos que, com essa medida, dificultaremos a condução de motos por pessoas não habilitadas, reduzindo o número de acidentes com motos e os prejuízos para o País.

Sala da Comissão, em 07 de abril de 2015.

Deputada GORETE PEREIRA

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 673, DE 2015

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se à Medida Provisória, onde couber, o seguinte dispositivo:

“Art. ... O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VIII:

Art. 105.

VIII – para as motocicletas, motonetas e ciclomotores, dois capacetes de segurança, na forma da regulamentação do CONTRAN. (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A importância do capacete de segurança para condutor e passageiro de veículo de duas rodas já não se discute. É matéria de lei. No entanto, em vista de esse equipamento essencial não acompanhar o veículo no ato da comercialização, muitos motociclistas começam a dirigir sem tê-lo em mãos, principalmente os que desejam buscar posteriormente alguma oferta do produto. Isso não pode continuar a acontecer. A maneira mais prática de resolver o problema é incorporar aos itens obrigatórios das motocicletas, motonetas e ciclomotores o capacete de segurança. Assim, ao comprar o veículo, o motociclista tem acesso imediato ao item de segurança.

Sala da Comissão, em 07 de abril de 2015.

Deputada GORETE PEREIRA

EMENDA ADITIVA Nº

(à MPV nº 673, de 2015)

(Do Sr. Izalci)

Acrescente-se, onde couber, o seguinte artigo à Medida Provisória nº 673, de 27 de fevereiro de 2015:

Art. X *O caput do art. 3º da Lei nº 9.790, de 23 de março de 1999, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XIII:*

“Art. 3º

XIII – estudos e pesquisas para o desenvolvimento, a disponibilização e a implementação de tecnologias voltadas à mobilidade de pessoas, por qualquer meio de transporte.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

As Organizações da Sociedade Civil de Interesse Público (OSCIP) estão regidas pela Lei nº 9.790, de 23 de março de 1999, que *dispõe sobre a qualificação de pessoas jurídicas de direito privado sem fins lucrativos e institui e disciplina o termo de parceria*, regulamentada pelo o Decreto nº 3.100, de 30 de junho de 1999.

As OSCIP e as Organizações Sociais (OS) surgiram da necessidade de o Estado brasileiro atuar com mais flexibilidade, dinamismo e redução de custos, adotando meios capazes e competentes para partilhar a implementação de políticas públicas, mediante a participação competente de profissionais, nos mais diversos níveis, pertencentes às estruturas de tais sociedades civis, constituídas sem fins lucrativos, na formação do denominado terceiro setor.

Desse modo, podem ser estabelecidas relações entre organizações de natureza jurídica diversa, de direito público e privado, objetivando obter maior eficácia gerencial dos programas governamentais, em particular os de cunho social, mediante acompanhamento e aferições contínuas de sua execução.

Destarte, adotando-se meios legais simplificados que propiciem a rápida intervenção com o objetivo de corrigir os rumos da execução pelo poder público dos seus programas, planos, metas e eventos específicos, supre-se a deficiência da administração pública, em especial a direta, de obter no mercado de trabalho, na urgência exigida pela sociedade, de profissionais capazes e qualificados para a realização eficaz e eficiente dos programas sociais estatais.

Nossa emenda, ao propor a inserção do inciso XIII ao art. 3º da referida Lei nº 9.790, de 1999, objetiva, especificamente, dar especial atenção ao tema dos transportes, haja vista a sua relevância para o povo brasileiro.

A alteração que ora propomos constituirá o instrumento legal para que possam as OSCIP atuar, de modo evolutivo e dinâmico, para incrementar a mobilidade de pessoas em geral, mantendo pesquisas e estudos permanentes quanto ao desenvolvimento, disponibilização e implementação de tecnologias contemporâneas e abrangentes, referentes aos meios aéreos, terrestres (rodoviários e ferroviários) e aquaviários (marítimos, fluviais e lacustres).

Busca-se, enfim, a efetivação do princípio da universalização e do interesse social no que se refere à mobilidade dos brasileiros, propiciando, assim, melhor qualidade de vida para todos.

Em face da importância do assunto que é objeto de nossa proposição, havemos de contar com o apoio de nossos Pares.

Sala das Sessões, em de abril de 2015.

Deputado Izalci
PSDB/DF



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 673

00050 ETIQUETA

DATA 07/04/2015	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 673, de 2015.
--------------------	---

AUTOR Dep. Professor Victório Galli	Nº PRONTUÁRIO
---	------------------

TIPO

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

PÁGINA		ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
--------	--	--------	-----------	--------	--------

Acrescenta-se no § 4º-A do Art. 115 da Medida Provisória nº 673 de 31 de março de 2015 a seguinte redação:
Art:115.....

§4º - A. § 4º -A. Os tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola, a executar trabalhos agrícolas **ou que transitem em vias públicas para deslocamento entre propriedades agrícolas ou manutenção** são sujeitos ao registro único em cadastro específico da repartição competente, dispensado o licenciamento e o emplacamento” (NR)

Justificativa

A Medida Provisória não deixa claro como serão tratado aqueles veículos que saírem da área rural para fazerem manutenção ou traslado para outras propriedades rurais, assim, tentamos com esta emenda sanar este lapso da MP. A exigência de registro e licenciamento apenas para os veículos que circulam em vias públicas é uma questão lógica e justa. Não há que atribuir esse encargo aos proprietários que utilizarem os veículos em áreas privadas, como as lavouras inseridas em áreas rurais.

Sala das Sessões, em 07 de abril de 2015.

ASSINATURA



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 673, DE 1º DE ABRIL DE 2015.

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e dá outras providências.

**EMENDA ADITIVA
(Da Sra. Clarissa Garotinho)**

Fica incluído § 6º ao art. 104 da Lei nº 9503 de 23 de setembro de 1997 com a seguinte redação:

“Art. 104 (...)

(...)

§ 6º - Os veículos particulares com motores movidos a gasolina, álcool ou flex, com capacidade de até 5 passageiros, durante 3 anos a partir do primeiro licenciamento, estarão isentos da vistoria de que trata o caput deste artigo.”(NR)

Deputada **CLARISSA GAROTINHO**



MPV 673
00052

SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 673, de 2015)

Inclua-se um novo § 8º ao art. 115 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, conforme proposto no art. 1º da Medida Provisória nº 673, de 31 de março de 2015, com a seguinte redação:

“§ 8º Os jericos, para efeito do registro de que trata o § 4º-A ficam dispensados da exigência prevista no art. 106.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Os jericos têm suprido uma necessidade agrícola onde as grandes empresas montadoras de máquinas não atuam. Eles são um equipamento de serviço para aqueles produtores, que devido ao custo de aquisição, não podem comprar uma caminhoneta convencional.

Entretanto, os trabalhadores que usam o jericico para a movimentação de sua produção sofrem sobremaneira com as restrições impostas pelas autoridades de trânsito à sua circulação, a despeito de serem tão importantes para a garantia da sobrevivência dos pequenos produtores rurais.

A fim de garantir que o pequeno produtor tenha condições de garantir o seu sustento e de sua família, é importante que se facilite a circulação desses equipamentos.

Dessa forma, contamos com o apoio nos nobres Pares para aprovar esta matéria.

Sala da Comissão, 07 de abril de 2015

Senador ACIR GURGACZ
PDT/RO



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA 07/04/2015	PROPOSIÇÃO Medida Provisória nº 673, de 2015
--------------------	---

AUTOR DEPUTADO ENIO VERRI – PT/PR	Nº PRONTUÁRIO
--------------------------------------	---------------

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO

Altera a redação do art. 1º da Medida Provisória 673, de 31 de março de 2015, nos seguintes termos:

Art. 1º A [Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.29 O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

....

VII - os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização tributária federal, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente, observadas as seguintes disposições:

- a) quando os dispositivos estiverem acionados, indicando a proximidade dos veículos, todos os condutores deverão deixar livre a passagem pela faixa da esquerda, indo para a direita da via e parando, se necessário;
- b) os pedestres, ao ouvir o alarme sonoro, deverão aguardar no passeio, só atravessando a via quando o veículo já tiver passado pelo local;
- c) o uso de dispositivos de alarme sonoro e de iluminação vermelha intermitente só poderá ocorrer quando da efetiva prestação de serviço de urgência;
- d) a prioridade de passagem na via e no cruzamento deverá se dar com velocidade reduzida e com os devidos cuidados de segurança, obedecidas as demais normas deste Código;

Parágrafo único – A fiscalização tributária federal somente poderá utilizar as prerrogativas definidas no caput no caso de operação de repressão ao contrabando e descaminho e nos casos de cumprimento de decisão judicial.”

“Art.115.

.....

§ 4º Os aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos de construção ou de pavimentação são sujeitos, se transitarem em via pública, ao registro e ao licenciamento da repartição competente.

§ 4º-A. Os tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas são sujeitos ao registro único em cadastro específico da repartição competente, dispensado o licenciamento e o emplacamento.

.....” (NR)

JUSTIFICATIVA

O artigo 15, do Decreto nº 7.482, de 16 de maio de 2011, que aprovou a estrutura regimental do Ministério da Fazenda, delegou à Secretaria da Receita Federal do Brasil as seguintes competências:

“Art. 15

.....
XX – Planejar, coordenar e realizar as atividades de repressão ao contrabando, ao descaminho, à contrafação e pirataria e ao tráfico ilícito de entorpecentes e de drogas afins, e à lavagem e ocultação de bens, direitos e valores, observada a competência de outros órgãos.”

A Receita Federal por meio de sua Coordenação de Pesquisa e Investigação – COPEI, nos últimos 5 anos, participou de cerca de 130 operações, para o cumprimento de decisões judiciais em conjunto com órgãos policiais e Ministérios Públicos para o combate a diversos crimes, como lavagem de dinheiro, organização criminosa, tráfico de drogas, corrupção, evasão de divisas, desvios de dinheiro público, fraudes em licitação, contrabando e descaminho, etc.

Podemos citar como exemplos de operações com participação da Receita Federal em cumprimento a decisão judicial e nas investigações: Lava Jato (2014-2015), Zelotes (2015), Vulcano (2008), Montecarlo (2013), Bemol (2015).

O cumprimento das decisões ocorre nas primeiras horas do dia e exige que o deslocamento das equipes seja realizado de forma célere e em conjunto com os órgãos policiais. Além do que, impõe a necessidade de estacionar ou parar em locais não autorizados.

Porém, como as prerrogativas previstas no artigo 29 são exclusivas dos policiais, não são raras as vezes que os veículos da Receita Federal são multados e os servidores do fisco federal responsabilizados e punidos no cumprimento do dever do Estado e da decisão judicial, sendo pessoalmente responsáveis pela pontuação prevista pelo cometimento da infração e/ou pelo pagamento da multa.

Muitas das operações são realizadas em desfavor de grupos criminosos e com decretação de prisões, o que exige que as equipes da Receita Federal estejam próximas das equipes policiais pelo risco à integridade dos servidores e dos veículos.

A Receita Federal realiza ainda diversas operações de repressão ao contrabando e descaminho na faixa de fronteira e em diversas cidades brasileiras.

Tais operações de repressão são realizadas também em conjunto com órgãos policiais e podem exigir, nas fiscalizações em rodovias e estabelecimentos comerciais, prioridade de trânsito, livre circulação, estacionamento e parada conforme prerrogativas previstas no inciso VII do artigo 29, citado.

As ações na região de fronteira fazem parte do Plano Estratégico de Fronteiras do Governo Federal, Decreto nº 7496, de 08/06/2011 e estas e todas as ações de repressão ao contrabando e descaminho podem ser verificadas no site da Receita Federal.

Diante das justificativas apresentadas, propomos a alteração do artigo 29, inciso VII, da Lei nº 9.503, de 1997, conforme proposta apresentada.

Dep. Enio Verri
PT/PR



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 673

00054 ETIQUETA

DATA 07/04/2015	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 673, de 2015.				
AUTOR Dep. Zé Silva- SD				Nº PRONTUÁRIO	
TIPO 1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 () MODIFICATIVA 4 (X) ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL					
PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA	
Acrescenta-se no § 4º-A do Art. 115 da Medida Provisória nº 673 de 31 de março de 2015 a seguinte redação: “Art.115..... § 4º § 4º-A. Os tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola, a executar trabalhos agrícolas e os que transitarem em vias públicas para deslocamento entre propriedades agrícolas ou para manutenção são sujeitos ao registro único em cadastro específico da repartição competente, dispensado o licenciamento e o emplacamento.” (NR)					
JUSTIFICATIVA					
Com a emenda pretende-se deixar clara na MP que os maquinários agrícolas em deslocamento entre propriedades agrícolas ou em deslocamento para manutenção e que por ventura venham a ter que transitar em vias urbanas terão dispensado o licenciamento e o emplacamento.					
Sala das Sessões, em 07 de abril de 2015.					

ASSINATURA



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA 07/04/2015	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 673, de 2015.				
AUTOR Dep. Subtenente Gonzaga MG				Nº PRONTUÁRIO	
TIPO 1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 () MODIFICATIVA 4 (X) ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL					
PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA	
Acrescente-se ao art. 1º da Medida Provisória nº 673, de 2015, o art. 117- A a Lei nº 9.503, de 1997, com a seguinte redação: “Art. 1º..... “Art. 117-A. Os tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinário agrícola deverão ter, em local facilmente visível, faixas reflexivas que os identifiquem quando transitarem fora de propriedade agrícola.” (NR)					
JUSTIFICAÇÃO					
A emenda em apreço tem por fim evitar acidentes provocados pelo trânsito de tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinário agrícola. Estas máquinas são maiores e mais lentas que automóveis, e necessita-se de sinalização especiais para melhor percepção dos demais motoristas.					
Sala das Sessões, em 07 de abril de 2015.					



CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº _____, A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 673, DE 2015.

Deputado Federal Alceu Moreira (PMDB/RS)

2. (x) Emenda Substitutiva

Data: 07/04/2015

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e dá outras providências.

Art. 1º A [Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 115.”

Sugestão de emenda no § 4º:

§ 4º Os aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos de construção ou de pavimentação são sujeitos, se transitarem em via pública, ao registro **específico** ~~(e ao licenciamento)~~ da repartição competente.

§ 4º-A. Os tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas são sujeitos ao registro único em cadastro específico da repartição competente, dispensado o licenciamento e o emplacamento.

.....” (NR)

Art. 2º O registro de que trata o [art. 115, § 4º-A, da Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro](#), somente é exigível para os aparelhos ou máquinas produzidos a partir de 1º de janeiro de 2016.

Art. 3º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Justificativa:

A manutenção da palavra licenciamento além de gerar uma burocracia desnecessária pode acarretar numa provável tarifa para sua concessão, causando aumento no custo da já pesada carga tributária arcada no setor.

Portanto, deve ser suprimido o licenciamento e substituído por um registro específico sem onerar o produtor rural.

Estas são as razões pelas quais apresento a presente emenda.

Sala da Comissão, em 07 de abril de 2015.

Deputado ALCEU MOREIRA



CÂMARA DOS DEPUTADOS
EMENDA Nº - CM
(Medida Provisória nº 673, de 2015).

Inclua-se aonde couber a Medida Provisória nº 673, de 31 de março de 2015, que passa vigorar com a seguinte redação:

Art. xx. Ficam anistiadas as penalidades aplicadas com base no artigo 253 e nos incisos V, VII, X e XII, do artigo 181, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, cometidas pelos veículos classificados no artigo 96, inciso II, alínea b, itens 6 e 7, e alínea e, da mesma lei, aplicadas em todo o território nacional no período de 18 de fevereiro a 2 de março de 2015.

JUSTIFICATIVA

Nas últimas semanas temos acompanhado manifestações de caminhoneiros que bloquearam grande parte das rodovias do país. Esta situação tem causado prejuízos enormes ao setor produtivo, desabastecimento de produtos essenciais e elevação de preços, agravando ainda mais os índices inflacionários.

Os empresários e trabalhadores do ramo de transporte protestam contra os altos pedágios, o baixo preço do frete e os aumentos do diesel. Como o combustível corresponde a mais da metade dos custos desses profissionais, as recentes elevações de preço foram o estopim para as manifestações em âmbito nacional.

Para entender melhor a atual crise, precisamos voltar ao ano de 2009, quando o Governo lançou o programa Procaminhoneiro e começou a financiar a compra de caminhões novos a juros baixíssimos por meio do BNDES.

Com mais essa intervenção na economia, sempre com o nobre propósito de “ajudar” os pobres, tivemos uma elevação desproporcional da quantidade de caminhões, aumentando a concorrência e, conseqüentemente, reduzindo o valor do frete.

Soma-se a este episódio a inflação alta, que eleva os custos operacionais, e o baixo crescimento econômico, que não acompanhou o aumento do número de veículos de carga em circulação. Desse modo, há pelo menos dois anos, os profissionais do setor de transporte reclamam que as contas não fecham.

Nos últimos meses, os sucessivos aumentos dos combustíveis tornaram a situação do setor de transporte insustentável, desencadeando as manifestações observadas a partir do último dia 18 de fevereiro.

Esses fatos demonstram a falha do atual Governo em gerir a economia, em especial os chamados “preços administrados”.

Assim como faz com a energia elétrica, os preços dos combustíveis foram mantidos artificialmente abaixo do valor de mercado para conter a alta da inflação, gerando grandes perdas para a principal estatal brasileira, a Petrobrás. Vencidas as eleições e agravada a crise econômica na empresa, o Governo foi obrigado a elevar o preço dos combustíveis, justamente no momento em que o valor do petróleo despencou em todo o mundo.

Em face ao exposto, conclui-se que não é justo penalizar ainda mais os caminhoneiros com multas de trânsito aplicadas por bloqueio de rodovias durante os protestos, uma vez que a culpa pela atual circunstância é do próprio Governo, conforme já demonstrado.

Considerando que o artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal, dispõe que compete à União legislar privativamente sobre trânsito e transporte, venho propor a anistia das multas impostas aos caminhoneiros durante os protestos que se iniciaram em 18 de fevereiro de 2015, por ser medida de justiça com essa classe que tem sofrido com a intervenção desastrosa do Governo na economia.

Observa-se que o artigo 1º do presente projeto limita os tipos de veículo e as infrações cometidas, de modo a não criar uma anistia geral para toda e qualquer infração de trânsito ocorrida no período.

O objetivo, repito, é não onerar ainda mais os caminhoneiros que protestam legitimamente pelos seus direitos.

Nesse ponto, importante explicar que apenas os veículos classificados como caminhão, reboque ou semirreboque, cavalo trator, trator de rodas, trator de esteiras e trator misto serão beneficiados. No tocante as infrações, apenas o estacionamento na pista de rolamento, nos acostamentos, nos cruzamentos ou impedindo a movimentação de outro veículo será anistiado, bem como o bloqueio da via com o veículo. Essas infrações estão dispostas no artigo 181, incisos V, VII, X e XII, e no artigo 253, todos do Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 181. Estacionar o veículo:

V - na pista de rolamento das estradas, das rodovias, das vias de trânsito rápido e das vias dotadas de acostamento:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo;

VII - nos acostamentos, salvo motivo de força maior:

Infração - leve;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo;

X - impedindo a movimentação de outro veículo:

Infração - média;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo;

XII - na área de cruzamento de vias, prejudicando a circulação de veículos e pedestres:

Infração - grave;
Penalidade - multa;
Medida administrativa - remoção do veículo;

Art. 253. Bloquear a via com veículo:

Infração - gravíssima;
Penalidade - multa e apreensão do veículo;
Medida administrativa - remoção do veículo.

Isso posto, contamos com o apoio de nossos ilustres pares para a aprovação desta proposta, que dará tratamento justo aos caminhoneiros em meio ao caos generalizado ocorrido em todo o país nas últimas semanas.

Sala das Sessões, de abril de 2015.

ALFREDO KAEFER
Deputado Federal
PSDB/PR



CÂMARA DOS DEPUTADOS
EMENDA Nº - CM
(Medida Provisória nº 673, de 2015).

A Medida Provisória nº 673, de 31 de março de 2015, passa á vigorar com a seguinte redação:

Revogam-se os Art. 1º, Art. 2º e Art. 3º da Medida Provisória nº 673, de 31 de março de 2015.

JUSTIFICATIVA

Medida Provisória 673/2015 tem por objetivo obrigar o registro de tratores destinados a puxar ou arrastar maquinaria de qualquer natureza ou executar trabalhos agrícolas, incluindo, ainda, maquinaria de construção ou de pavimentação e tracionar outros veículos e equipamentos.

O texto da malfadada Medida Provisória espanca os mais comezinhos princípios de natureza constitucional, bem como fere princípios basilares de relação comercial de um setor altamente penalizado pela sociedade – o agronegócio -, com impostos em cascata e barreiras tributárias e financeiras, que encarecem em muito o setor primário brasileiro.

A Medida Provisória é uma barbaridade jurídica, pelo simples fato de que não existe exposição de motivos sobre a matéria, além do que os maquinários agrícolas são raros para uso de transporte, cerca de 98% das máquinas agrícolas permanecem nas propriedades rurais e raramente cruzam as fronteiras da propriedade rural, não existe qualquer posição jurídica de bom senso para a sua implantação, mistura-se assuntos díspares como máquina agrícola e de construção.

Só essa tentativa demonstra o fosso entre a MP e a realidade social do campo. É preciso ressaltar que essa medida traz um impacto significativo para o agronegócio brasileiro, gerando um gasto desnecessário para milhares de produtores rurais, sem que se tenha uma justificativa plausível.

Sala das Sessões, de abril de 2015.

ALFREDO KAEFER
Deputado Federal
PSDB/PR



CÂMARA DOS DEPUTADOS
EMENDA Nº - CM
(Medida Provisória nº 673, de 2015).

Inclua-se, onde couber no Projeto de Lei de Conversão da Medida Provisória nº 673, de 31 de março de 2015, o seguinte artigo, renumerando-se os demais:

Art. 1º Os arts. 1º, 4º e 5º da Lei nº 6.575, de 30 de setembro de 1978, passam a vigorar com as seguinte alterações:

“**Art. 1º** Os veículos removidos, retidos ou apreendidos e os animais não reclamados por seus proprietários, com base no art. 328 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, serão depositados em locais designados pelo órgão executivo de trânsito com jurisdição sobre a via.
.....” (NR)

“**Art 4º** Não atendida a notificação por via postal, o proprietário do veículo será notificado por edital, divulgado pelo órgão apreensor em suas dependências e página da internet, e publicado duas vezes consecutivas em jornal local de grande circulação, para fins de regularização e liberação do bem, sob pena de leilão.
.....” (NR)

“**Art. 5º**

§ 2º Do produto apurado na venda, serão deduzidas as despesas decorrentes do leilão e as previstas no art. 2º desta Lei, na seguinte ordem de prioridade:

- I – comissão de leiloeiro e serviços de remoção e guarda do veículo ou animal;
- II – tributos, multas e encargos legais devidos;
- III – despesas referentes a notificações e editais, mencionadas nos artigos subsequentes.

§ 3º O saldo restante, se houver, será recolhido ao Banco do Brasil S.A., à disposição da pessoa que figurar na licença como proprietária do veículo ou de seu representante legal.
.....” (NR)

Art. 2º A Lei nº 6.575, de 30 de setembro de 1978, passa a vigorar acrescida dos seguintes artigos:

“**Art. 6º-A** Em caso de concessão de serviço público de remoção e guarda de veículo ou animal, o edital de licitação deverá estipular o valor das tarifas e encargos relativos à prestação dos serviços, bem como a forma de sua atualização e revisão.”

“**Art. 6º-B** O veículo apreendido que tiver sido objeto de furto ou roubo e cujo proprietário não for identificado será leiloado como sucata.”

“**Art. 6º-C** Na hipótese de o veículo ser apreendido em Unidade da Federação diferente daquela em que foi registrado, aplicar-se-á a norma para leilão definida na unidade onde ocorreu a apreensão, devendo ser solicitada à Unidade de registro a baixa do veículo.”

Art. 3º O art. 328 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 328** Os veículos removidos ou apreendidos com base na legislação em vigor e os animais não reclamados por seus proprietários serão depositados em locais especialmente designados pelo órgão de trânsito com jurisdição sobre a via e, dentro do **prazo de cento e oitenta dias, serão levados à hasta pública.**”

§ 1º Os processos de hasta pública para a alienação dos veículos e animais não reclamados por seus proprietários, de que trata o *caput*, **deverão acontecer, no máximo, a cada seis meses.**

§ 2º Sem prejuízo da aplicação de outras sanções cabíveis, incorre em improbidade administrativa, nos termos da Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992, o agente público competente que deixar de tomar as providências necessárias para a realização dos processos de hasta pública no prazo previsto no § 1º.” (NR)

§ 3º O valor arrecadado com a hasta pública será destinado ao pagamento de despesas relativas ao bem apreendido, obedecida a seguinte ordem:

- I – despesas referentes a apreensão, remoção, estada, guarda e leilão;
- II – tributos, multas e encargos legais;
- III – despesas referentes a notificações e editais.

§ 2º O saldo restante, se houver, será depositado à conta do expropriário, na forma da Lei.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor cento oitenta dias de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

A presente proposição visa da celeridade para que os órgãos responsáveis pela fiscalização de trânsito e, em decorrência, pela eventual apreensão dos veículos sinistrados ou irregulares, têm deixado, sistematicamente, de realizar o leilão previsto no CTB.

Entram ano e saem ano, os depósitos da Polícia Rodoviária Federal (PRF), dos postos regionais do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e dos órgãos estaduais e municipais correspondentes ficam cada vez mais abarrotados de veículos, o que resulta na deterioração e perda de valor comercial daqueles veículos que estavam em bom estado quando foram apreendidos.

Mesmo os veículos acidentados que poderiam ser vendidos para comerciantes de sucatas, perdem o valor com o passar do tempo.

Como resultado desse descaso temos evidentes prejuízos para o meio ambiente e para a saúde pública, visto que tais depósitos transformam-se em criadouros de mosquitos, ratos e outros vetores de doenças. Isso sem falar na poluição visual que essa situação ocasiona fato não

pouco importante, mas frequentemente relegado a segundo plano porque suas consequências são mais psicológicas do que materiais.

Além disso, a demora em realizar os leilões reduz o valor de venda dos veículos, o que provoca dano ao erário. Para tentar solucionar esse problema e garantir a realização periódica dos processos de hasta pública para alienação dos veículos apreendidos por infração de trânsito e não reclamados por seus proprietários estamos propondo esta alteração no CTB.

Uma vez aprovada à proposta, os leilões de veículos deverão acontecer, no máximo, a cada seis meses. Acreditamos que essa periodicidade é razoável para evitar que sejam realizados leilões com poucos veículos, o que seria pouco interessante do ponto de vista econômico.

Nesta proposição, por outro lado, prevemos o enquadramento em improbidade administrativa, nos termos da Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992, do agente público competente que deixar de tomar as providências necessárias para a realização dos processos de hasta pública no prazo determinado, sem prejuízo da aplicação de outras sanções cabíveis.

O prazo de cento e oitenta dias para a entrada em vigor da nova norma é suficiente para que os órgãos de fiscalização de trânsito promovam as adequações necessárias em suas estruturas de funcionamento.

A presente proposição é constitucional, pois se insere na competência da União para legislar sobre trânsito (**art. 22, XI – da CF**), não havendo reserva de iniciativa em favor do Presidente da República.

***Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:
XI - trânsito e transporte;***

Explicando a presente proposta: A retirada de veículos dos pátios de recolhimento seja agilizada, o que tende a reduzir o desgaste a que ficam submetidos os veículos e a elevar o valor auferido nos leilões.

Os veículos removidos, retidos ou apreendidos não reclamados por seus proprietários serão depositados em locais designados pelo órgão executivo de trânsito. Notificação – Caso os proprietários de veículos não atendam as notificações consecutivas por edital, correio, internet e jornais, o veículo será levado a leilão.

O veículo apreendido que tiver sido objeto de roubo ou furto, cujo proprietário não for identificado, será leiloado como sucata.

Pela legislação em vigor, se não forem reivindicados por seus proprietários em 180 dias, esses bens podem ser vendidos em leilão para quitar, em primeiro lugar tributos e multas de trânsito, em segundo lugar, despesas com a apreensão, guarda e alienação. Se houver saldo, o dinheiro ficará à disposição do proprietário.

O projeto assegura preferência ao pagamento da comissão do leiloeiro e das despesas com remoção e guarda dos veículos, após o que se seguiriam o pagamento de multas, tributos, encargos legais, taxas e despesas com notificações e editais.

Complementarmente, acrescenta parágrafos ao art. 328 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB – Lei nº 9.503, de 1997), para ratificar a nova ordem de prioridade acima citada, e para dispor sobre casos específicos em que:

- 1) o serviço público de remoção e a guarda dos veículos sejam concedidos à iniciativa privada;
- 2) o veículo apreendido seja objeto de roubo ou furto; ou
- 3) o veículo apreendido tenha registro em outro Estado da Federação.

No caso do serviço concedido, estipula que a empresa receberá o valor correspondente às tarifas e encargos referentes ao serviço prestado, devendo esses valores, bem como a forma de sua atualização, constar do edital de licitação.

Quanto ao veículo oriundo de roubo ou furto cujo proprietário não tenha sido identificado, determina que seja vendido como sucata, após a baixa do registro. Sobre o veículo com registro em outra Unidade da Federação, determina que sejam adotados os procedimentos definidos no Estado onde ocorreu a apreensão.

A proposição é justificada como forma de assegurar a remuneração dos serviços de remoção e guarda dos veículos apreendidos, tendo em vista que o pagamento preferencial de multas e débitos, quase sempre superiores ao valor obtido em leilão, impede a quitação daqueles serviços.

Relativo à ordem de recebimento dos valores arrecadados em leilão em dois diplomas legais – na Lei nº 9.503, de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e na Lei nº 6.575, de 1978 –, o que consideramos inadequado. Entendemos que a disciplina do leilão de veículos apreendidos deve ser feita exclusivamente pela Lei nº 6.575, de 1978, uma vez que seu objeto é, precisamente, “o depósito e venda de veículos removidos, apreendidos e retidos, em todo o território nacional”.

A presente proposta quanto ao mérito, visto que contribui para a viabilização da atividade de remoção e guarda de veículos e para a solução do problema de superlotação dos pátios de recolhimento, com vantagens para a sociedade.

Ademais, não gera impacto direto expressivo sobre as finanças públicas, visto que apenas modifica a ordem de prioridade na destinação dos recursos arrecadados em leilão de veículos, não eliminando o pagamento de débitos públicos.

Acreditamos que a modificação proposta trará vantagens financeiras para o Poder Público, bem como benefícios para a sociedade do ponto de vista ambiental e de saúde pública, razão pela qual esperamos sua aprovação.

Sala das Sessões, de abril de 2015.

ALFREDO KAEFER
Deputado Federal
PSDB/PR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/04/2015

Proposição

Medida Provisória nº 673 / 2015

Autor

Deputado MANOEL JUNIOR – PMDB / PB

Nº Prontuário

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

Página

Artigos

Parágrafos

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

Art. A substituição de participações societárias em decorrência de operações de reorganizações societárias, como cisão, fusão, incorporação de sociedades e de ações ou quotas, não implica apuração de ganho de capital por não ter natureza de operação que importe alienação ou transferência de que tratam o art. 3º da Lei nº 7.713, de 22 de dezembro de 1988 e o § 2º do art. 23 da Lei nº 9.249, de 26 de dezembro de 1995, respectivamente, mantendo a pessoa física o mesmo custo de aquisição das participações originárias para as participações recebidas em substituição, independentemente do valor pelo qual as participações originárias ingressaram no patrimônio da pessoa jurídica, observadas as normas da legislação societária. (IR)

Art. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, observado, quanto ao art.____, o disposto no inciso I do art. 106 da Lei 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional), exceto:

.....
..... (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Objetivando estimular a capitalização das empresas nacionais, mediante aporte de bens de pessoas físicas ao capital da pessoa jurídica, foi editado o art. 23 da Lei nº 9.429, de 1995, mediante o qual a tributação do ganho de capital somente ocorrerá no caso de a pessoa física optar por atribuir às participações recebidas o valor pelo qual os bens aportados

foram registrados no património da pessoa jurídica e desde que superior ao daqueles bens.

Referido dispositivo legal também estimulou as reorganizações societárias, por incluir, dentre os bens passíveis de aporte pela pessoa física, participações societárias de sua propriedade. Assim, a manutenção do mesmo valor das participações originárias para as participações recebidas pela integralização caracteriza mera permuta, sem qualquer acréscimo patrimonial, sequer caracterizando fato gerador do imposto de renda.

Nesse sentido, convém tornar claro e expresso que tais operações não se subordinam às regras de apuração do ganho de capital, afastando-se, por conseguinte, a aplicação das normas contidas no art. 3º da Lei nº 7.713, de 1988, e no § 2º do art. 23 da Lei nº 9.249, de 1995, mas desde que atendidos os requisitos da Lei Societária, especialmente quanto à justa e correta avaliação dos bens e direitos aportados ao capital da pessoa jurídica, motivo pelo qual se faz necessária a inclusão de dispositivo interpretativo, como forma de atribuir efetividade às normas legais vigentes, aos seus pressupostos legais e, em especial, a segurança jurídica.

ASSINATURA

DEPUTADO MANOEL JUNIOR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data 07/04/2015	proposição Medida Provisória nº 673 de 2015
---------------------------	---

autor Deputado Manoel Junior – PMDB/PB	nº do prontuário
--	-------------------------

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
---------------	---------------	------------------	---------------	---------------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

Art. X É permitida a participação direta ou indireta, inclusive controle, de empresas ou de capital estrangeiro na assistência à saúde nos seguintes casos:

I – doações de organismos internacionais vinculados à Organização das Nações Unidas, de entidades de cooperação técnica e de financiamento e empréstimos;

II – pessoas jurídicas destinadas a instalar, operacionalizar ou explorar:

- a) hospital geral, inclusive filantrópico, hospital especializado, policlínica, clínica geral e clínica especializada; e
- b) ações e pesquisas de planejamento familiar.

III – serviços de saúde mantidos, sem finalidade lucrativa, por empresas, para atendimento de seus empregados e dependentes, sem qualquer ônus para a seguridade social; e

IV – demais casos previstos em legislação específica.

Art. Y Na qualidade de ações e serviços de saúde, as atividades de apoio à assistência à saúde são aquelas desenvolvidas pelos laboratórios de genética humana, produção e fornecimento de medicamentos e produtos para saúde, laboratórios de análises clínicas, anatomia patológica e de diagnóstico por imagem e são livres à participação direta ou indireta de empresas ou de capitais estrangeiros.

JUSTIFICAÇÃO

No intuito de aprimorar o debate sobre a matéria, apresentamos uma importante demanda da sociedade.

Ante o exposto, solicito apoio dos nobres pares na aprovação desta emenda.

PARLAMENTAR

Deputado Manoel Júnior (PMDB/PB)



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/04/2015

Proposição

Medida Provisória nº 673 / 2015

Autor

Deputado MANOEL JUNIOR – PMDB / PB

Nº Prontuário

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

Página

Artigos

Parágrafos

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se na Medida Provisória em epígrafe o seguinte art., renumerando-se os artigos subsequentes:

Art. xxx A Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999, passa a vigorar com o artigo 1º-A, nos seguintes termos:

“Art. 1º-A. Os empreendimentos industriais referidos no art. 1º poderão apurar crédito presumido do IPI, como ressarcimento das contribuições de que tratam as Leis Complementares nºs 7, de 7 de setembro de 1970; 8, de 3 de dezembro de 1970; e 70, de 30 de dezembro de 1991, no montante do valor das contribuições devidas, em cada mês, decorrente das vendas no mercado interno, multiplicado por:

I - 2 (dois), no período de 1º de janeiro de 2015 a 31 de dezembro de 2015;

II - 1,9 (um inteiro e nove décimos), no período de 1º de janeiro de 2016 a 31 de dezembro de 2016;

III - 1,8 (um inteiro e oito décimos), no período de 1º de janeiro de 2017 a 31 de dezembro de 2017;

IV - 1,7 (um inteiro e sete décimos), no período de 1º de janeiro de 2018 a 31 de dezembro de 2018; e

V - 1,5 (um inteiro e cinco décimos), no período de 1º de janeiro de 2019 a 31 de dezembro de 2019.

§ 1º No caso de empresa sujeita ao regime de apuração não-cumulativa da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS, o montante do crédito presumido de que trata o caput deste artigo será calculado com base no valor das contribuições efetivamente devidas, em cada mês, decorrentes das vendas no mercado interno,

considerando-se os débitos e os créditos referentes a essas operações de venda.

§ 2º Para os efeitos do § 1º, o contribuinte deverá apurar separadamente os créditos decorrentes dos custos, despesas e encargos vinculados às receitas auferidas com a venda no mercado interno e os créditos decorrentes dos custos, despesas e encargos vinculados às receitas de exportações, observados os métodos de apropriação de créditos previstos nos §§ 8º e 9º do art. 3º da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e nos §§ 8º e 9º do art. 3º da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003.

§ 3º Para apuração do valor da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS devidas na forma do § 1º, devem ser utilizados os créditos decorrentes da importação e da aquisição de insumos no mercado interno.

§ 4º O benefício de que trata este artigo fica condicionado à realização de investimentos:

I – no valor mínimo de R\$ 1.250.000.000,00 (um bilhão e duzentos e cinquenta milhões de reais) na região, incluindo pesquisa, desenvolvimento e inovação tecnológica, até 31 de dezembro de 2019; e

II - em pesquisa, desenvolvimento e inovação tecnológica na região, inclusive na área de engenharia automotiva, correspondentes a, no mínimo, 10% (dez por cento) do valor do crédito presumido apurado.

§ 5º A empresa perderá o benefício de que trata este artigo caso não comprove para o Ministério da Ciência e Tecnologia a realização dos investimentos previstos no § 4º, na forma estabelecida em regulamento.”

JUSTIFICAÇÃO

No intuito de aprimorar o debate sobre a matéria, apresentamos a presente contribuição que representa importante demanda social.

ASSINATURA

DEPUTADO MANOEL JUNIOR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data
07/04/2015

proposição
Medida Provisória nº 673 de 2015

autor
Deputado Manoel Junior – PMDB/PB

nº do prontuário

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se na Medida Provisória em epígrafe o seguinte art., renumerando-se os artigos subsequentes:

Art xxº O art. 8º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 8. O aproveitamento de potenciais hidráulicos iguais ou inferiores a 3.000 (três mil) kW e a implantação de usinas termoelétricas de potência igual ou inferior a 5.000 (cinco mil) kW estão dispensadas de concessão, permissão ou amortização, devendo apenas ser comunicado o poder concedente.

§ 1º Nos casos em que os potenciais hidráulicos acima estejam localizados em rios com inventários hidroenergéticos já aprovados pela ANEEL, o empreendimento deverá respeitar a potência e as cotas de montante e jusante estabelecidas pelo mesmo.

§ 2º No caso de empreendimento hidrelétrico igual ou inferior a 3.000 (três mil) kW, construído em rio sem inventário aprovado pela ANEEL, na eventualidade do mesmo ser afetado por aproveitamento ótimo do curso d'água, não caberá qualquer indenização ao empreendedor” (NR)

JUSTIFICATIVA

Estamos incluindo esse artigo na MP 656/14, que é remanescente do PLV 12 de 2014. Por esta razão estamos pedindo a aprovação aos nossos pares da referida emenda que é de fundamental relevância para o País.

PARLAMENTAR

Deputado Manoel Júnior (PMDB/PB)



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/04/2015

Proposição

Medida Provisória nº 673/ 2015

Autor

Deputado MANOEL JUNIOR - PMDB / PB

Nº Prontuário

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

Página

Artigos

Parágrafos

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

Dê-se ao art. 78, constante da Lei nº Lei nº 12.973, de 13 de maio de 2014, a seguinte redação:

“Art. 78. Até o ano-calendário de 2022, as parcelas de que trata o art. 77 poderão ser consideradas de forma consolidada na determinação do lucro real e da base de cálculo da CSLL da controladora no Brasil, excepcionadas as parcelas referentes às pessoas jurídicas investidas que se encontrem em pelo menos uma das seguintes situações, **salvo se tais pessoas jurídicas não exercerem quaisquer atividades operacionais, e forem meras detentoras de participações societárias (empresas holdings), hipótese em que devem ser consideradas apenas as suas investidas:**

I - estejam situadas em país com o qual o Brasil não mantenha tratado ou ato com cláusula específica para troca de informações para fins tributários;

II - estejam localizadas em país ou dependência com tributação favorecida, ou sejam beneficiárias de regime fiscal privilegiado, de que tratam os arts. 24 e 24-A da Lei no 9.430, de 27 de dezembro de 1996, ou estejam submetidas a regime de tributação definido no inciso III do caput do art. 84 da presente Lei; **ou**

III- tenham renda ativa própria inferior a 80% (oitenta por cento) da renda total, nos termos definidos no art. 84.”

..... (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A não consolidação impede a compensação de prejuízos de uma subsidiária no exterior com lucros de outra, o que aumenta a carga fiscal sobre operações internacionais e coloca as multinacionais brasileiras em desvantagem se comparadas a competidores sediados em outros países.

Muitos dos regimes fiscais classificados como “privilegiados” e “de subtributação” são situados em países sérios, com rígidos controles societários, supervisão governamental e alíquotas tributárias comparáveis com as praticadas no Brasil (no regime do lucro presumido, por exemplo). Vedar a consolidação de resultados auferidos em tais países representa uma restrição injustificada a um tratamento equitativo e justo, especialmente quando o requisito de que apenas lucros de empresas operacionais são passíveis de consolidação.

As empresas holdings não mudam as condições econômicas do investimento nas empresas operacionais no exterior, funcionando como um importante instrumento de governança corporativa que assegura aos investidores que as decisões políticas/societárias do investimento sigam os acordos existentes. Por esta razão devem ser desconsideradas na aplicação dos requisitos deste artigo.

ASSINATURA

DEPUTADO MANOEL JUNIOR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data 07/04/2015	proposição Medida Provisória nº 673 / 2015
--------------------	---

autor Deputado MANOEL JUNIOR - PMDB / PB	nº do prontuário
---	------------------

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Art. X. A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 29. Os aeródromos civis são classificados em públicos e privados:

I- públicos: destinados ao uso público, podendo ser explorados comercialmente, conforme o disposto no art. 36.

II- privados: destinados, exclusivamente, ao uso particular do seu proprietário, vedada a exploração comercial, conforme o disposto no §2º, do artigo 30.

“Art. 36.....

§ 6º. O particular interessado no regime de autorização para construir, manter e explorar aeródromos públicos deve apresentar título de propriedade, inscrição de ocupação, certidão de aforamento, cessão de direito real ou outro instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição do respectivo terreno, além de outros documentos que a Administração Pública poderá exigir quando da análise do requerimento de autorização.”

“Art. 37.....

§ 1º. As facilidades colocadas à disposição das aeronaves, dos passageiros ou da carga, e o custo operacional do aeroporto serão cobrados mediante:

I – tarifas, fixadas em tabelas aprovadas pela autoridade aeronáutica, quando o serviço for explorado pela Administração Pública, Direta ou Indireta, ou por particulares, sob o regime de concessão, permissão ou autorização.

II- preços, fixados livremente, quando o serviço for explorado por particulares, sob o regime jurídico de autorização, nos casos de aeroportos de aeródromo civil público, construídos a partir de projetos greenfield.

§ 2º. Em relação ao inciso II do parágrafo anterior, serão observadas as atribuições da União para reprimir toda prática prejudicial à concorrência e o abuso de poder econômico, nos termos da legislação própria.

Art. XX. A Lei nº 12.462, de 2011, Passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 63 B. A partir da data da homologação de que trata o art. 30 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para fins de manutenção da outorga de aeroportos de aeródromos civis públicos, construídos a partir de projetos greenfield, sob o regime de autorização, o autorizatário fica obrigado a recolher contrapartida anual à União, sendo que o seu valor:

I – constituirá receita ao Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC, nos termos do inciso III, § 1º, art. 63, desta Lei.

II – será calculado mediante percentual de 50% incidente sobre o valor do adicional tarifário previsto no art. 1º, da Lei nº 7.920, de 1989, como devido fosse.

III. será recolhido na forma regulamentada pela ANAC a partir do início do 8º (oitavo) ano da data de homologação para a abertura ao tráfego, de que trata o art. 30, § 1º, da Lei nº 7.565, de 1986.

Art. 63 C. A partir da publicação desta Lei, os aeroportos de aeródromo civil público, construídos a partir de projetos greenfield, explorados sob o regime jurídico de autorização, não estarão na sujeição passiva dos adicionais tarifários, previstos nos artigos 1º da Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, e 1º da Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999.

JUSTIFICAÇÃO

No intuito de aprimorar o debate sobre a matéria, apresentamos uma importante demanda da sociedade.

Ante o exposto, solicito apoio dos nobres pares na aprovação desta emenda.

ASSINATURA

DEPUTADO MANOEL JUNIOR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

30/03/2015

Medida Provisória nº 672 de 2015

Autor

Deputado MANOEL JUNIOR- PMDB/PB

nº do prontuário

Página

Artigo

Parágrafo

Inciso

alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

Art. xx. A Lei nº 11.508, de 20 de julho de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 9º** A empresa instalada em ZPE poderá constituir filial ou participar de outra pessoa jurídica localizada fora de ZPE, devendo, entretanto, manter contabilização separada para efeitos fiscais” (NR)

“ **Art. 18.** Somente poderá instalar-se em ZPE a pessoa jurídica que assuma o compromisso de auferir e manter, por ano-calendário, receita bruta decorrente de exportação para o exterior de, no mínimo, 60%(sessenta por cento) de sua receita bruta total de venda de bens e serviços.

.....
§ 8º O compromisso exportador, estabelecido no caput deste artigo, quando se tratar de ZPE localizada nas regiões Norte, Nordeste ou Centro-Oeste, será gradativo até atingir o percentual mínimo, da seguinte forma:

I – 20% (vinte por cento), no primeiro ano;

II- 40% (quarenta por cento), no segundo ano;

III- 60% (sessenta por cento) para produção industrial, no terceiro ano” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

No intuito de aprimorar o debate sobre a matéria, apresentamos uma importante demanda da sociedade. Ante o exposto, solicito apoio dos nobres pares na aprovação desta emenda.

ASSINATURA

DEPUTADO MANOEL JUNIOR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/04/2015

Proposição

Medida Provisória nº 673 / 2015

Autor

Deputado MANOEL JUNIOR – PMDB / PB

Nº Prontuário

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

Página

Artigos

Parágrafos

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

Art. . As empresas titulares de projetos aprovados pelas extintas Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) e Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), beneficiárias de recursos incentivados sob a forma de debêntures, conversíveis ou não-conversíveis, subscritas em favor do Fundo de Investimentos do Nordeste (FINOR) ou do Fundo de Investimentos da Amazônia (FINAM), relativamente às debêntures vencidas e vincendas até a data de publicação desta lei, poderão, dispensados os juros moratórios e multas previstos nas respectivas escrituras de emissão:

I – quitar, total ou parcialmente o saldo atualizado das debêntures vencidas e vincendas, com encargos de situação de normalidade, em moeda corrente do país, com redução de 30% (trinta por cento) sobre o montante de pagamento à vista, ou redução de 15%(quinze por cento) sobre o montante parcelado no prazo máximo de 10 anos, não podendo a parcela inicial ser inferior a 5%(cinco por cento);

II – quitar total ou parcialmente o montante dos encargos contratuais incorporados ao saldo devedor, considerado em situação de normalidade, mediante a utilização de Precatórios Federais, Créditos Fiscais junto a RFB passíveis de restituição, Títulos da Dívida Agrária - TDA ou de outros títulos de créditos não prescritos de responsabilidade do Banco Central do Brasil ou do Tesouro Nacional, próprios ou de terceiros, tomando por base

os respectivos valores atualizados até o mês anterior ao da data de formalização da repactuação ;

III – converter em ações preferenciais nominativas, total ou parcialmente, o saldo devedor inadimplido e o vincendo, atualizado com encargos de situação de normalidade;

IV – renegociar, total ou parcialmente, o saldo devedor inadimplido e o vincendo, apurado com encargos de situação de normalidade, mediante a emissão de novas debêntures não conversíveis, com prazo de carência e de amortização máximos de dois e dez anos, respectivamente, conforme capacidade de pagamento de cada empresa, aplicando-se a taxa de juros praticada pelos Fundos Constitucionais FNE e FNA, na ocasião da formalização do novo contrato.

§ 1º As disposições estabelecidas neste artigo não se aplicam às empresas que, durante a execução de seus projetos, comprovadamente apresentaram desvios ou fraudes na aplicação dos recursos incentivados.

§ 2º As empresas poderão se utilizar, a seu critério, de uma ou mais das alternativas elencadas no *caput* deste artigo, desde que procedam à total regularização dos respectivos débitos vencidos junto aos Fundos credores.

Art. .. Aplica-se, no que couber, o disposto no art. 1º ao Fundo de Recuperação Econômica do Estado do Espírito Santo (FUNRES) e ao Grupo Executivo para Recuperação Econômica do Espírito Santo (GERES).”

JUSTIFICAÇÃO

A política de incentivos fiscais e creditícios à iniciativa privada nas regiões Norte e Nordeste do Brasil foi instituída pelo Governo Federal há cerca de 60 anos, com o objetivo de estimular e atrair investimentos produtivos, possibilitando a redução das disparidades socioeconômicas historicamente verificadas entre citadas regiões e as Regiões Sul e Sudeste.

Nesse mister, foram instituídos vários organismos regionais, como o BNB e a SUDENE, no Nordeste, e o BASA, a SUDAM e a SUFRAMA, no Norte. No âmbito da SUDAM e da SUDENE, foram criados programas especiais de fomento aos setores agropecuário e industrial, de

modo a suprir a reduzida taxa de poupança interna e compensar as desvantagens locacionais dos empreendimentos que se instalassem naquelas áreas.

Particularmente merece enfoque especial o mecanismo de participação acionária no capital das empresas titulares dos projetos beneficiários desses recursos incentivados. Originários da renúncia fiscal de parte do imposto de renda devido pelas pessoas jurídicas em todo o território nacional, a dedução opcional era convertida em investimento acionário a favor da empresa contribuinte optante dessa modalidade.

Referido mecanismo sofreu várias alterações ao longo do tempo, sendo uma das mais relevantes a ocorrida em 1974, através do Dec. Lei nº 1.376/74, quando foi instituída a sistemática dos Fundos de Investimentos Regionais, denominados de FINAM e FINOR, com atuação nas regiões Norte e Nordeste, respectivamente, alterada pelo Decreto-Lei nº 2.304/86. Entretanto, este mecanismo de fomento sofreu modificação radical em 1991, com a edição da Lei nº 8.167/91, regulamentada pelo Decreto nº 101/91, tornando compulsória a aplicação dos recursos incentivados exclusivamente sob a forma de debêntures conversíveis e não conversíveis. Posteriormente, a Lei nº 8.167 foi modificada pela Lei nº 9.808/99 e pelas MPs nºs 2.058/2000 e 2.119-14/2001.

Este novo formato foi imposto a todos os projetos anteriormente aprovados pela SUDAM e SUDENE sob a égide da legislação anterior, desvirtuando sua concepção original. As empresas beneficiárias que não pretendessem aderir ao novo regime teriam seus projetos cancelados, independentemente do estágio em que se encontrassem, em frontal ofensa ao direito adquirido.

Nessa nova sistemática, regulamentada internamente pela Resolução SUDAM nº 7.077, de 16/08/1991, e pela Portaria SUDENE nº 855, de 15/12/1994, a cada liberação de recursos, a empresa beneficiária emitia as debêntures correspondentes, parte delas conversíveis em ações quando seu projeto fosse declarado concluído, subordinando-se, porém, à incidência de juros desde a data de sua emissão.

Ocorreram, desde então, duas comprometedoras incongruências: de um lado, os recursos previstos nos cronogramas financeiros dos projetos eram liberados com acentuado e habitual atraso, em contrapartida aos prévios aportes de recursos próprios dos controladores, sem que estes

merecessem qualquer tipo de atualização monetária; de outro, os recursos incentivados, sob a forma de debêntures, passaram a sofrer a incidência de juros desde sua emissão ou liberação. É de fácil compreensão as distorções acarretadas por aqueles perversos e equivocados procedimentos ao longo do efetivo período de implantação dos projetos, não inferior a cinco anos, fato agravado pela economia vivenciando elevado nível de inflação.

Ademais, há de considerar-se, ainda, a má prática adotada pelos então gestores do FINAM e do FINOR, em decorrência da insuficiência dos recursos disponíveis em relação ao montante demandado pelos empreendimentos aprovados, ou seja, a de negociar a prematura emissão do Certificado de Empreendimento Implantado – CEI, em troca da liberação de alguma parcela de recursos incentivados, já recomendada em nível de fiscalização físico-contábil, mas normalmente de valor inferior ao requerido pelo projeto.

É evidente que referidas distorções comprometeram a estabilidade financeira e operacional das empresas incentivadas, afetando significativamente sua capacidade de pagamento e resultando na generalizada inadimplência quando do vencimento das debêntures emitidas, então com valor bastante acrescido pela acumulação dos juros ao longo dos anos.

Consoante informações emanadas do Ministério da Integração Nacional, existem atualmente 1.180 empresas beneficiárias de incentivos em situação de irregularidade junto aos fundos FINAM e FINOR, cujo passivo, representado por debêntures, conforme balanços em 31.12.2013 dos Bancos operadores BASA e BNB, é da ordem de R\$ 23,5 bilhões, parte dos quais poderá ser recuperável, desde que oferecidas condições excepcionais compatíveis. Caso contrário, em prevalecendo as condições contratuais firmadas nas escrituras de emissão daqueles títulos, referida dívida permanecerá impagável, em face da incapacidade das empresas de liquidá-la.

Para ilustrar referido cenário, são apresentados a seguir os dados relativos ao FINAM e ao FINOR, operados pelo Banco da Amazônia e pelo Banco do Nordeste do Brasil:

FINAM:

- Número total de projetos beneficiários de recursos do fundo:

- Número total de empresas emissoras de debêntures:

- Número total de empresas inadimplentes junto ao fundo: 668
- Valor atualizado das debêntures vencidas: R\$ 6,3 bilhões
- Índice de inadimplência:

FINOR :

- Número total de projetos beneficiários de recursos do fundo: 1.120
- Número total de empresas beneficiárias emissoras de debêntures: 519
- Número total de empresas inadimplentes junto ao fundo: 512
- Índice de inadimplência: 99%
- Valor atualizado das debêntures vencidas (em 31.12.2013): R\$ 17,2 bilhões

Observa-se, pela abrangência da inadimplência, que o problema tem origem na perversa sistemática operacional adotada na forma de concessão dos incentivos. Há de se convir que sua magnitude é por demais significativa para continuar seguindo sem uma solução adequada, “status quo” que não interessa a nenhuma das partes, conforme se justifica adiante:

a) Não interessa aos fundos FINAM e FINOR manter tão elevada soma de recursos contabilizada como prejuízo, mormente face à real possibilidade de recuperar parte dela e realimentar suas disponibilidades e ampliar suas operações;

b) Igualmente, não interessa aos Bancos Operadores BASA e BNB apresentarem balanços negativos em suas carteiras relativas aos respectivos Fundos geridos;

c) Muito menos às empresas beneficiárias interessa a manutenção de suas inadimplências, haja vista que se encontram inscritas no CADIN e acionadas judicialmente pelos Bancos operadores, permanecendo conseqüentemente impedidas de contratarem operações de crédito junto à rede de bancos oficiais para expansão de suas atividades produtivas;

d) Tampouco interessa ao Ministério da Integração Nacional, responsável maior pelas políticas de desenvolvimento regional e ao qual estão subordinadas a SUDAM, a SUDENE, o BASA e o BNB, manter “engessadas” centenas de empresas produtivas e viáveis, prejudicadas que foram pelas distorções já mencionadas, inviabilizando a recuperação de recursos de remoto retorno, quando poderia reintegrá-los ao sistema.

Cabe observar, por oportuno, que grandes avanços foram registrados nas Regiões Norte e Nordeste em decorrência desta e de outras políticas regionais de desenvolvimento, a exemplo da redução das taxas de analfabetismo, mortalidade infantil, natalidade e desemprego, seguidas da elevação da renda “per capita” e do padrão de vida das populações residentes nas regiões incentivadas.

Entretanto, apesar do esforço envidado ao longo de mais de meio século, a renda per capita das regiões incentivadas continua defasada em relação à média nacional. No caso específico da Região Nordeste, por exemplo, ela tem-se mantido relativamente inalterada, nos últimos 50 anos, correspondendo a cerca de 50% da média nacional.

Referida constatação, em respeito aos preceitos constitucionais estatuídos no art. 43, § 2º, inciso II, e art. 151, inciso I, impõe a necessidade da continuidade das políticas de concessão de incentivos fiscais e creditícios às regiões menos desenvolvidas do país, justificando, inclusive, a adoção de normas especiais de correção das distorções incorridas.

Face ao exposto, requeremos a aceitação da presente Emenda, haja vista sua relevância e benefícios para as economias das Regiões Norte e Nordeste, a exemplo das recentes medidas para renegociação de débitos com os Fundos Constitucionais.

ASSINATURA

DEPUTADO MANOEL JUNIOR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/04/2015

Proposição
Medida Provisória nº 673 / 2015

Autor

Deputado MANOEL JUNIOR – PMDB / PB

Nº Prontuário

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

Página

Artigos

Parágrafos

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

Art. 1º Os artigos 2º, 58-C, 58-J, 58-M, 58-N, 58-O, 67, 69 e 76 da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, passam a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 2º

§1º.....
.....

IX - no inciso II do art. 58-C desta Lei, no caso de venda das bebidas mencionadas no art. 58-A desta Lei, quando efetuada por pessoa jurídica optante pelo regime especial instituído pelo art. 58-J desta Lei;

Art. 58-C

.....
II - mediante a aplicação das alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins de 2,5% (dois inteiros e cinco décimos por cento) e 11,9% (onze inteiros e nove décimos por cento), respectivamente.

Art. 58-J *A pessoa jurídica que industrializa ou importa os produtos de que trata o art. 58-A desta Lei poderá optar por regime especial de tributação, no qual a Contribuição para o PIS/Pasep, a Cofins e o IPI serão apurados por meio de alíquotas específicas, expressas em reais por litro, correspondentes ao resultado da multiplicação dos valores de referência constantes do Anexo Único desta lei, pelos fatores de distanciamento entre marcas a serem divulgados pelo Poder Executivo.*

§1º

§2º

§3º

§4º *Decorrido o prazo mínimo de 12 meses do último reajuste, os valores de referência indicados no Anexo Único poderão ser reajustados linearmente pelo Poder Executivo não excedendo ao índice acumulado de inflação dos últimos doze meses divulgado por instituição de notória especialização, observadas as condições de mercado e políticas governamentais.*

§ 5º *Os fatores de distanciamento entre marcas corresponderão ao resultado da divisão do preço de venda a varejo de cada marca comercial pela média geral dos preços de venda a varejo do mercado.*

§ 6º *A média geral dos preços de venda a varejo do mercado corresponderá ao valor da média ponderada dos preços de venda a varejo das marcas de maior volume de produção que componham, no mínimo, 85% (oitenta e cinco por cento) do volume de produção total nacional, conforme apurado por meio dos equipamentos de que trata o art. 58-T do ano-calendário anterior.*

§7º *O Poder Executivo poderá atualizar os fatores de distanciamento entre marcas, em periodicidade não inferior a três anos, observado o resultado da divisão do preço de venda a varejo de cada marca comercial pela média geral dos preços de venda a varejo praticados no mercado, conforme descrição de embalagem constante do Anexo Único desta Lei.*

§8º *A atualização dos fatores de distanciamento entre as marcas poderá ser feita com base em pesquisa realizada por instituição de notória reputação*

encomendada por Pessoa Jurídica optante pelo Regime Especial de Tributação ou por entidade que a represente, mediante termo de compromisso firmado pelo encomendante com a anuência da Receita Federal do Brasil, na forma do regulamento.

§ 9º

§10

§11

§ 12

§ 13

§ 14

§ 15

§ 16

§ 17 Fica concedida redução para as pessoas jurídicas que fabricam os produtos classificados na TIPI sob os números 2202.10.00 e 2106.90.10 Ex 02, cujo volume de produção anual não exceda 40 (quarenta) milhões de litros com base na leitura acumulada dos últimos 12 (doze) meses do SICOBE, a ser aplicada conforme a tabela escalonada constante no Anexo Único desta lei sobre os valores de referência indicados no mesmo anexo, desde que tais pessoas jurídicas tenham instalado em seus estabelecimentos equipamentos contadores de produção de que trata o art. 58-T desta lei.

§18. A permanência da pessoa jurídica no regime especial de tributação previsto no caput está condicionada à manutenção dos postos de trabalho existentes no ano-calendário anterior à opção, exceto no

caso de caso fortuito, força maior ou ocorrência de fato que venha alterar substancialmente a situação econômico-financeira da optante ou reestruturação societária.

§ 19. O reajuste dos valores de referência previsto no §4º bem como a atualização dos fatores de distanciamento entre marcas prevista nos §§7º e 8º deste artigo, serão divulgados por ato do Poder Executivo, vigorando a partir do primeiro dia do segundo mês subsequente ao da publicação no Diário Oficial da União.

§ 20. No caso das embalagens destinadas a consumo familiar para bebidas não-alcoólicas (PET e REFPET), os valores de referência expressos no Anexo Único consideram a redução de 25% (vinte e cinco por cento) em relação à carga tributária vigente em 1º de julho de 2014 para tais embalagens.

Art. 58-M. *Para os efeitos do regime especial as alíquotas específicas das contribuições e do imposto aplicam-se às pessoas jurídicas referidas no art. 58-A também na operação de revenda dos produtos nele relacionados, admitido, neste caso, o crédito dos valores cobrados nas respectivas aquisições.*

Parágrafo único. O disposto no caput deste artigo aplica-se às operações de revenda promovidas por estabelecimento da pessoa jurídica ou firma coligada, controlada ou controladora ou interligada, mediante opção a ser exercida nos termos e condições definidos pela Secretaria da Receita Federal.

Art. 58-N

I - uma única vez sobre os produtos nacionais na saída do estabelecimento industrial, observado o disposto no parágrafo 1º; e

.....

...

§1º Quando a industrialização se der por encomenda, o imposto será devido na saída do estabelecimento que

industrializar os produtos, observado o disposto no parágrafo único do art. 58-A desta Lei.

§2º O regime especial de que trata este artigo exclui a aplicação das regras de suspensão do IPI a partir da data de publicação desta lei.

Art

.

58-

O

§2º

.....

.....

II - anterior ao de início de vigência da alteração da alíquota específica pelo Poder Executivo, hipótese em que a produção de efeito dar-se-á a partir do primeiro dia do mês de início de vigência da citada alteração.

.....

.....

§ 5º No ano-calendário de 2014, a opção de que trata o caput deste artigo poderá ser exercida até o último dia útil do mês de dezembro, produzindo efeito a partir de 1º de janeiro de 2015.

.....

.....

§ 8º Fica reaberto o prazo da opção referida no caput deste artigo até o dia 30 de junho de 2015, hipótese em que alcançará os fatos geradores ocorridos a partir de 1º de janeiro do mesmo ano.

Art. 67.....

§1º Na hipótese prevista neste artigo, a base de cálculo do Imposto de Importação será arbitrada em valor equivalente à média dos valores por quilograma das mercadorias importadas a título definitivo, pela mesma

via de transporte internacional, constantes de declarações registradas no semestre anterior, incluídas as despesas de frete e seguro internacionais, nos termos, limites e condições disciplinados pelo Poder Executivo.

.....

.....

Art. 69.....

§ 3º Quando aplicada sobre a exportação, a multa prevista neste artigo incidirá sobre o preço normal definido no art. 2º do Decreto-lei nº 1.578, de 11 de outubro de 1977.

Art. 76.....
§1º

.....

.

(FALTA A CONTINUAÇÃO) "

Art. 2º O artigo 2º da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar com a seguinte alteração:

"Art 2º

§ 1º

IX - no inciso II do art. 58-C da Lei no 10.833, de 29 de dezembro de 2003, no caso de venda das bebidas mencionadas no art. 58-A da mesma Lei, quando efetuada por pessoa jurídica optante pelo regime especial instituído pelo art. 58-J da mencionada Lei;" (NR)

Art. 3º Ficam revogados os artigos 58-L, 58-P, 58-Q e 58-V da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após a sua publicação e a respectiva publicação pelo Poder Executivo dos fatores de distanciamento entre marcas previstos no caput do art. 58-J desta Lei.

Parágrafo único. Até a regulamentação de que trata o caput, permanecem em vigor, para as pessoas jurídicas optantes do regime especial de tributação previsto no art. 58-J da Lei n° 10.833/2003, as tabelas vigentes em 1 ° de julho de 2014.

JUSTIFICAÇÃO

Há um consenso estabelecido de que o atual modelo de tributação aplicável ao setor de bebidas previsto na Lei 10.833 de 2003 atingiu seu limite, sendo fundamental seu pronto aperfeiçoamento. A alteração proposta introduz avanços importantes e necessários para a manutenção dos investimentos do setor, criando condições para uma simplificação do processo de apuração e recolhimento de tributos, sem provocar queda na arrecadação. Consta da proposta também a obrigatoriedade de se manter os altos níveis de empregos atuais das empresas do setor para se optar pelo modelo ora previsto.

Importante observar que as alterações aqui propostas preservam os avanços da legislação anterior, tais quais (i) o combate à informalidade (por meio do Sicobe - Sistema Contador de Bebidas - e por não permitir planejamento tributário, subfaturamentos e triangulações) e (ii) a justiça tributária, com tratamento distinto entre grandes e pequenos.

A proposta, portanto, responde a um consenso de que o modelo atual de tributação do setor de bebidas precisa ser revisto a fim de garantir a manutenção de investimentos e aumento de empregabilidade do setor, sem gerar renúncia ou queda de arrecadação. Mais importante, ficam mantidos os avanços da legislação anterior, conforme acima mencionado.

Anexo Único

Produto	Cód. TIPI	Cód. Regulament	Embalagem	Valores de Referência		
				IPI	PIS	COFINS
Cervejas de malte e cervejas sem álcool	2203.00.00 e 2202.90.00 Ex 03	1.01	Vidro Retornável	0,2806	0,0468	0,2226
		1.02	Lata	0,2827	0,0471	0,2243
		1.03	Outras embalagens não especificadas	0,3329	0,0555	0,2641
Chope	2203.00.00 Ex 01	1.04	Todas	0,4087	0,0681	0,3243
Águas, incluídas as águas minerais e as águas gaseificadas, adicionadas de açúcar ou de outros edulcorantes ou aromatizadas	2202.10.00	1.05	PET/plástico Descartável	0,0739	0,0185	0,0879
		1.06	PET/plástico Retornável	0,0585	0,0146	0,0696
		1.07	Lata	0,1547	0,0387	0,1841
		1.08	Outras embalagens não especificadas	0,1150	0,0287	0,1368
Preparações compostas, não alcoólicas (extratos concentrados ou sabores concentrados, para elaboração de bebida refrigerante)	2106.90.10 Ex 02	1.09	Post Mix	0,5472	0,1368	0,6512
		1.10	Pre Mix	0,1280	0,0320	0,1523
Águas minerais artificiais e águas gaseificadas artificiais.	2201.10.00	1.11	Todas	0,0228	0,0114	0,0542
Águas minerais naturais (incluídas as naturalmente gaseificadas)	2201.10.00 Ex 01 e 2201.10.00 Ex 02	1.12	Até 9,999 litros	NT	-	-
		1.13	Igual ou Superior a 10 litros	NT	-	-
		1.14	Lata e Vidro	0,7590	0,1897	0,9032
Energéticos	2202.90.00 Ex 05	1.15	Outras embalagens não especificadas	0,4275	0,1069	0,5088
		1.16	Lata e Vidro	0,2119	0,0530	0,2521
Refrescos e Isotônicos	2202.10.00 Ex 01 e 2202.90.00 Ex 04	1.17	Outras embalagens não especificadas	0,2494	0,0623	0,2968

Tabela de que trata o § 17 do art. 58-J da Lei n. 10.833/33 com as alterações da MP 651/14

Volume total de produção em litros dos produtos classificados na TIPI sob os números 2202.10.00 e 2106.90.10 Ex 02 (considerando a produção acumulada nos últimos 12 meses conforme leitura do SICOBE)		Redução a ser aplicada sobre os valores de referência deste Anexo Único
1	-	10.000.000,00
2	10.000.000,01	20.000.000,00
3	20.000.000,01	30.000.000,00
4	30.000.000,01	40.000.000,00
5	acima de 40.000.000,00	

ASSINATURA

DEPUTADO MANOEL JUNIOR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/04/2015

Proposição
Medida Provisória nº 673 / 2015

Autor

Deputado MANEOL JUNIOR – PMDB / PB

Nº Prontuário

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

Página

Artigos

Parágrafos

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

Art. . As empresas titulares de projetos aprovados pelas extintas Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) e Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), beneficiárias de recursos incentivados sob a forma de debêntures, conversíveis ou não-conversíveis, subscritas em favor do Fundo de Investimentos do Nordeste (FINOR) ou do Fundo de Investimentos da Amazônia (FINAM), relativamente às debêntures vencidas e vincendas até a data de publicação desta lei, poderão, dispensados os juros moratórios e multas previstos nas respectivas escrituras de emissão:

I – quitar, total ou parcialmente o saldo atualizado das debêntures vencidas e vincendas, com encargos de situação de normalidade, em moeda corrente do país, com redução de 30% (trinta por cento) sobre o montante de pagamento à vista, ou redução de 15% (quinze por cento) sobre o montante parcelado no prazo máximo de 10 anos, não podendo a parcela inicial ser inferior a 5% (cinco por cento);

II – quitar total ou parcialmente o montante dos encargos contratuais incorporados ao saldo devedor, considerado em situação de normalidade, mediante a utilização de Precatórios Federais, Créditos Fiscais

junto a RFB passíveis de restituição, Títulos da Dívida Agrária - TDA ou de outros títulos de créditos não prescritos de responsabilidade do Banco Central do Brasil ou do Tesouro Nacional, próprios ou de terceiros, tomando por base os respectivos valores atualizados até o mês anterior ao da data de formalização da repactuação ;

III – converter em ações preferenciais nominativas, total ou parcialmente, o saldo devedor inadimplido e o vincendo, atualizado com encargos de situação de normalidade;

IV – renegociar, total ou parcialmente, o saldo devedor inadimplido e o vincendo, apurado com encargos de situação de normalidade, mediante a emissão de novas debêntures não conversíveis, com prazo de carência e de amortização máximos de dois e dez anos, respectivamente, conforme capacidade de pagamento de cada empresa, aplicando-se a taxa de juros praticada pelos Fundos Constitucionais FNE e FNA, na ocasião da formalização do novo contrato.

§ 1º As disposições estabelecidas neste artigo não se aplicam às empresas que, durante a execução de seus projetos, comprovadamente apresentaram desvios ou fraudes na aplicação dos recursos incentivados.

§ 2º As empresas poderão se utilizar, a seu critério, de uma ou mais das alternativas elencadas no *caput* deste artigo, desde que procedam à total regularização dos respectivos débitos vencidos junto aos Fundos credores.

Art. .. Aplica-se, no que couber, o disposto no art. 1º ao Fundo de Recuperação Econômica do Estado do Espírito Santo (FUNRES) e ao Grupo Executivo para Recuperação Econômica do Espírito Santo (GERES).”

JUSTIFICAÇÃO

A política de incentivos fiscais e creditícios à iniciativa privada nas regiões Norte e Nordeste do Brasil foi instituída pelo Governo Federal há cerca de 60 anos, com o objetivo de estimular e atrair investimentos produtivos, possibilitando a redução das disparidades socioeconômicas historicamente verificadas entre citadas regiões e as Regiões Sul e Sudeste.

Nesse mister, foram instituídos vários organismos regionais, como o BNB e a SUDENE, no Nordeste, e o BASA, a SUDAM e a SUFRAMA, no Norte. No âmbito da SUDAM e da SUDENE, foram criados programas especiais de fomento aos setores agropecuário e industrial, de modo a suprir a reduzida taxa de poupança interna e compensar as desvantagens locacionais dos empreendimentos que se instalassem naquelas áreas.

Particularmente merece enfoque especial o mecanismo de participação acionária no capital das empresas titulares dos projetos beneficiários desses recursos incentivados. Originários da renúncia fiscal de parte do imposto de renda devido pelas pessoas jurídicas em todo o território nacional, a dedução opcional era convertida em investimento acionário a favor da empresa contribuinte optante dessa modalidade.

Referido mecanismo sofreu várias alterações ao longo do tempo, sendo uma das mais relevantes a ocorrida em 1974, através do Dec. Lei nº 1.376/74, quando foi instituída a sistemática dos Fundos de Investimentos Regionais, denominados de FINAM e FINOR, com atuação nas regiões Norte e Nordeste, respectivamente, alterada pelo Decreto-Lei nº 2.304/86. Entretanto, este mecanismo de fomento sofreu modificação radical em 1991, com a edição da Lei nº 8.167/91, regulamentada pelo Decreto nº 101/91, tornando compulsória a aplicação dos recursos incentivados exclusivamente sob a forma de debêntures conversíveis e não conversíveis. Posteriormente, a Lei nº 8.167 foi modificada pela Lei nº 9.808/99 e pelas MPs nºs 2.058/2000 e 2.119-14/2001.

Este novo formato foi imposto a todos os projetos anteriormente aprovados pela SUDAM e SUDENE sob a égide da legislação anterior, desvirtuando sua concepção original. As empresas beneficiárias que não pretendessem aderir ao novo regime teriam seus projetos cancelados,

independentemente do estágio em que se encontrassem, em frontal ofensa ao direito adquirido.

Nessa nova sistemática, regulamentada internamente pela Resolução SUDAM nº 7.077, de 16/08/1991, e pela Portaria SUDENE nº 855, de 15/12/1994, a cada liberação de recursos, a empresa beneficiária emitia as debêntures correspondentes, parte delas conversíveis em ações quando seu projeto fosse declarado concluído, subordinando-se, porém, à incidência de juros desde a data de sua emissão.

Ocorreram, desde então, duas comprometedoras incongruências: de um lado, os recursos previstos nos cronogramas financeiros dos projetos eram liberados com acentuado e habitual atraso, em contrapartida aos prévios aportes de recursos próprios dos controladores, sem que estes merecessem qualquer tipo de atualização monetária; de outro, os recursos incentivados, sob a forma de debêntures, passaram a sofrer a incidência de juros desde sua emissão ou liberação. É de fácil compreensão as distorções acarretadas por aqueles perversos e equivocados procedimentos ao longo do efetivo período de implantação dos projetos, não inferior a cinco anos, fato agravado pela economia vivenciando elevado nível de inflação.

Ademais, há de considerar-se, ainda, a má prática adotada pelos então gestores do FINAM e do FINOR, em decorrência da insuficiência dos recursos disponíveis em relação ao montante demandado pelos empreendimentos aprovados, ou seja, a de negociar a prematura emissão do Certificado de Empreendimento Implantado – CEI, em troca da liberação de alguma parcela de recursos incentivados, já recomendada em nível de fiscalização físico-contábil, mas normalmente de valor inferior ao requerido pelo projeto.

É evidente que referidas distorções comprometeram a estabilidade financeira e operacional das empresas incentivadas, afetando significativamente sua capacidade de pagamento e resultando na generalizada inadimplência quando do vencimento das debêntures emitidas, então com valor bastante acrescido pela acumulação dos juros ao longo dos anos.

Consoante informações emanadas do Ministério da Integração Nacional, existem atualmente 1.180 empresas beneficiárias de incentivos em situação de irregularidade junto aos fundos FINAM e FINOR, cujo passivo, representado por debêntures, conforme balanços em 31.12.2013 dos Bancos operadores BASA e BNB, é da ordem de R\$ 23,5 bilhões, parte dos quais poderá ser recuperável, desde que oferecidas condições excepcionais compatíveis. Caso contrário, em prevalecendo as condições contratuais firmadas nas escrituras de emissão daqueles títulos, referida dívida permanecerá impagável, em face da incapacidade das empresas de liquidá-la.

Para ilustrar referido cenário, são apresentados a seguir os dados relativos ao FINAM e ao FINOR, operados pelo Banco da Amazônia e pelo Banco do Nordeste do Brasil:

FINAM:

- Número total de projetos beneficiários de recursos do fundo:
- Número total de empresas emissoras de debêntures:
- Número total de empresas inadimplentes junto ao fundo: 668
- Valor atualizado das debêntures vencidas: R\$ 6,3 bilhões
- Índice de inadimplência:

FINOR :

- Número total de projetos beneficiários de recursos do fundo: 1.120
- Número total de empresas beneficiárias emissoras de debêntures: 519
- Número total de empresas inadimplentes junto ao fundo: 512
- Índice de inadimplência: 99%

- Valor atualizado das debêntures vencidas (em 31.12.2013): R\$ 17,2 bilhões

Observa-se, pela abrangência da inadimplência, que o problema tem origem na perversa sistemática operacional adotada na forma de concessão dos incentivos. Há de se convir que sua magnitude é por demais significativa para continuar seguindo sem uma solução adequada, “status quo” que não interessa a nenhuma das partes, conforme se justifica adiante:

a) Não interessa aos fundos FINAM e FINOR manter tão elevada soma de recursos contabilizada como prejuízo, mormente face à real possibilidade de recuperar parte dela e realimentar suas disponibilidades e ampliar suas operações;

b) Igualmente, não interessa aos Bancos Operadores BASA e BNB apresentarem balanços negativos em suas carteiras relativas aos respectivos Fundos geridos;

c) Muito menos às empresas beneficiárias interessa a manutenção de suas inadimplências, haja vista que se encontram inscritas no CADIN e acionadas judicialmente pelos Bancos operadores, permanecendo conseqüentemente impedidas de contratarem operações de crédito junto à rede de bancos oficiais para expansão de suas atividades produtivas;

d) Tampouco interessa ao Ministério da Integração Nacional, responsável maior pelas políticas de desenvolvimento regional e ao qual estão subordinadas a SUDAM, a SUDENE, o BASA e o BNB, manter “engessadas” centenas de empresas produtivas e viáveis, prejudicadas que foram pelas distorções já mencionadas, inviabilizando a recuperação de recursos de remoto retorno, quando poderia reintegrá-los ao sistema.

Cabe observar, por oportuno, que grandes avanços foram registrados nas Regiões Norte e Nordeste em decorrência desta e de outras políticas regionais de desenvolvimento, a exemplo da redução das taxas de analfabetismo, mortalidade infantil, natalidade e desemprego, seguidas da elevação da renda “per capita” e do padrão de vida das populações residentes nas regiões incentivadas.

Entretanto, apesar do esforço envidado ao longo de mais de meio século, a renda per capita das regiões incentivadas continua defasada em relação à média nacional. No caso específico da Região Nordeste, por exemplo, ela tem-se mantido relativamente inalterada, nos últimos 50 anos, correspondendo a cerca de 50% da média nacional.

Referida constatação, em respeito aos preceitos constitucionais estatuídos no art. 43, § 2º, inciso II, e art. 151, inciso I, impõe a necessidade da continuidade das políticas de concessão de incentivos fiscais e creditícios às regiões menos desenvolvidas do país, justificando, inclusive, a adoção de normas especiais de correção das distorções incorridas.

Face ao exposto, requeremos a aceitação da presente Emenda, haja vista sua relevância e benefícios para as economias das Regiões Norte e Nordeste, a exemplo das recentes medidas para renegociação de débitos com os Fundos Constitucionais.

ASSINATURA

DEPUTADO MANOEL JUNIOR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/04/2015

Proposição
Medida Provisória nº 673 / 2015

Autor

Deputado MANOEL JUNIOR – PMDB / PB

Nº Prontuário

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

Página

Artigos

Parágrafos

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

Dê-se ao § 5º do art. 81, constante da Lei nº Lei nº 12.973, de 13 de maio de 2014, a seguinte redação:

“Art. 81

.....

§ 5º Para fins do disposto neste artigo, **poder-se-á** equiparar à condição de **controlada**, **à opção do contribuinte**, os empreendimentos controlados em conjunto com partes não vinculadas.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O tratamento como controlada, que aparentemente é mais gravoso ao contribuinte residente no Brasil por tributar os lucros do exterior em bases correntes, pode ser mais adequado em algumas situações empresariais, quando as subsidiárias co-controladas operam de maneira integrada com a matriz brasileira. Caso o contribuinte não opte pela tributação com base no regime de caixa, deverá tributar os lucros do exterior de acordo com a mesma sistemática aplicável à tributação de lucros auferidos por suas controladas no exterior, ainda que auferidos por suas coligadas.

ASSINATURA

DEPUTADO MANOEL JUNIOR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/04/2015

Proposição

Medida Provisória nº 673 / 2015

Autor

Deputado MANOEL JUNIOR – PMDB / PB

Nº Prontuário

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

Página

Artigos

Parágrafos

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

Dê-se ao *caput* do art. 87, constante da Lei nº Lei nº 12.973, de 13 de maio de 2014, a seguinte redação:

“Art. 87. A pessoa jurídica poderá deduzir, na proporção de sua participação, o imposto sobre a renda pago no exterior pela controlada direta ou indireta, **e coligada**, incidente sobre as parcelas positivas computadas na determinação do lucro real da controladora no Brasil, até o limite dos tributos sobre a renda incidentes no Brasil sobre as referidas parcelas.”

..... (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A redação atual não permite que o imposto corporativo pago pela coligada no exterior seja aproveitado no Brasil, como crédito. Isso leva a uma dupla tributação da mesma renda, já que o lucro da coligada é tributado uma vez no exterior, e outra no Brasil.

Por exemplo, suponha-se uma coligada que teve lucro de \$ 100, e pagou \$ 20 de imposto de renda no exterior. O lucro líquido de \$ 80 será tributado novamente no Brasil, na alíquota de 34% (ou 40%, se a investidora for um banco), sem que os \$ 20 pagos no exterior sejam aproveitados como crédito.

Com isso, o lucro efetivamente disponível para a investidora no Brasil será de apenas \$ 52,8, e terá havido uma tributação efetiva 47,2%.

A sistemática do artigo 87 seria mantida para os instrumentos mantidos a custo, nos quais, de fato, a matriz brasileira não dispõe de informações suficientes em relação a sua investida que lhe permita aproveitar o crédito de imposto corporativo no exterior.

ASSINATURA

DEPUTADO MANOEL JUNIOR

Emenda a MP 673 de 2015

Tipo de Emenda:

Aditiva	x	Supressiva		Modificativa	
----------------	----------	-------------------	--	---------------------	--

Dispositivo Emendado

Artigo		Parágrafo	novo	Inciso		Alínea	
---------------	--	------------------	-------------	---------------	--	---------------	--

Teor da Emenda

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, e dá outras providências. Acrescenta ao Artigo 105, a obrigatoriedade nos veículos automotores destinados ao transporte de cargas, o uso de equipamentos que possibilitem o sistema de rastreamento veicular, para monitorar as cargas quando roubadas.

Justificativa

No Brasil, o principal transporte de cargas é o rodoviário que detêm mais da metade de todas as cargas movimentadas no país. O transporte de cargas na modalidade rodoviária efetua o transporte desde grandes volumes de matéria-prima até pequenas encomendas. Hoje em dia, a grande dificuldade das empresas são os roubos de cargas, que causam grandes prejuízos. Em 2013 o total de ocorrências de roubo de cargas chegou a 15,2 mil casos registrados em todo o país, segundo levantamento final divulgado pela NTC & Logística (Associação Nacional dos Transportadores de Carga & Logística) no dia 16 de dezembro. Isso representa uma média de 41 casos por dia. O resultado é 5,5% superior ao de 2012. Os prejuízos somaram R\$ 1 bilhão. O estudo confirma estimativa que já havia sido apresentada pela entidade no primeiro semestre deste ano. Os números de 2014 devem crescer, mas somente começarão a ser divulgados no primeiro semestre de 2015. Diante disso, é necessário achar uma solução a fim de diminuir o grande roubo de cargas nas rodovias brasileiras. Esta situação implica em preços dos seguros elevados, já que o gerenciamento de risco, o que ocasionou um aumento astronômico no preço de seguros. Para algumas cargas específicas de alto risco as seguradoras simplesmente não realizam a cobertura. Assim, percebeu-se que unir a tecnologia da informação às operações de transporte seria uma alternativa a coibir os roubos através de um sistema de rastreamento de veículos. O sistema de rastreamento veicular, além de monitorar as cargas quando roubadas, possibilita que as empresas monitorem seu produto e todo o

seu ciclo de distribuição, em tempo real, propiciando uma vantagem competitiva para o negócio. Esse sistema é o Global Position System (GPS), sistema global de posicionamento via satélite. Sendo assim, o sistema de rastreamento veicular surge como um importante instrumento para inibir os roubos de cargas e de redução dos altos custos dos seguros.

ASSIS CARVALHO

Deputado Federal PT/PI

Emenda a MP 673 de 2015

Tipo de Emenda:

Aditiva	x	Supressiva		Modificativa	
----------------	----------	-------------------	--	---------------------	--

Dispositivo Emendado

Artigo		Parágrafo	novo	Inciso		Alínea	
---------------	--	------------------	-------------	---------------	--	---------------	--

Teor da Emenda

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, e dá outras providências. Acrescenta ao Artigo 105, a obrigatoriedade nos veículos automotores, o uso de equipamentos que possibilitem o sistema de rastreamento veicular, para monitorar os veículos quando roubados.

Justificativa

O aumento da frequência de roubo e furto de veículos nas grandes cidades brasileiras acendeu o sinal amarelo nas seguradoras. Em 2013, cerca de meio milhão de veículos foram roubados no Brasil. Os números são de um levantamento feito pela Confederação Nacional das Empresas de Seguros Gerais e Previdência Privada, feita com base em dados do Denatran. Segundo a pesquisa, são roubados em média 1.256 veículos por dia, ultrapassando 38 mil ocorrências mensais. O Sudeste, região que concentra a maior frota, também é a que mais sofre com os roubos, responsável por 63,43% dos incidentes. A região Sudeste é seguida da Sul (14,65%), da Nordeste (10,69%), da Centro-Oeste (7,88%) e da Norte (3,35%). Diante disso, é necessário achar uma solução a fim de diminuir o grande roubo de veículos no país.

Esta situação implica em preços dos seguros elevados. Assim, percebeu-se que unir a tecnologia da informação às operações de transporte seria uma alternativa a coibir os roubos através de um sistema de rastreamento de veículos. Esse sistema é o Global Position System (GPS), sistema global de posicionamento via satélite. Sendo assim, o sistema de rastreamento veicular surge como um importante instrumento para inibir os roubos de veículos e de redução dos altos custos dos seguros.

ASSIS CARVALHO

Deputado Federal PT/PI



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 673

Autor
Deputado Newton Cardoso Júnior

Partido
PMDB

1. ____ Supressiva 2. ____ Substitutiva 3. ____ Modificativa 4. x Aditiva

Acrescente-se o § 4-B ao artigo 115 da Lei 9.503/1197, alterado pela Medida Provisória 673 de 2015 com a seguinte redação:

Art 115.....
.....

..
§4 -B – o registro de que trata o parágrafo anterior é de inteira responsabilidade do fabricante ou do revendedor. (NR)

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Tal medida é necessária para não onerar ainda mais o produtor agrícola brasileiro, com a criação de mais encargos, como o do registro do maquinário agrícola que adquire dificultosamente.

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data /03/2015	proposição Medida Provisória nº 673 / 2015
------------------	--

autor Deputado ROGERIO PENINHA MENDONÇA – PMDB SC	nº do prontuário
---	------------------

4.

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

Art. X. A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 29. Os aeródromos civis são classificados em públicos e privados:

I – públicos: destinados ao uso público, podendo ser explorados comercialmente, conforme o disposto no art. 36.

II – privados: destinados, exclusivamente, ao uso particular do seu proprietário, vedada a exploração comercial, conforme o disposto no §2º, do artigo 30.”(NR)

.....
“Art.36.....
.....

§ 6º. O particular interessado no regime de autorização para construir, manter e explorar aeródromos públicos deve apresentar título de propriedade, inscrição de ocupação, certidão de aforamento, cessão de direito real ou outro instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição do respectivo terreno, além de outros documentos que a Administração Pública poderá exigir quando da análise do requerimento de autorização.

§ 7º. A autorização para aeródromo civil público em que haja exploração de transporte aéreo regular poderá ser precedida de chamada pública, a critério da conforme disciplinado pela ANAC, observadas as seguintes diretrizes:

I – a chamada pública, com prazo de trinta dias, terá por finalidade identificar outros interessados em autorização de aeródromos públicos que pretendam explorar transporte aéreo regular na mesma região do requerente;

II – somente poderão participar da chamada pública os projetos que tenham obtido parecer favorável do Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica sobre a sua viabilidade; e

III – encerrada a chamada pública, a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e a ANAC terão sessenta dias para decidir sobre o processo.

§ 8º A autorização para aeródromo civil público em que haja exploração de transporte aéreo regular deverá respeitar condições que minimizem as assimetrias regulatórias existentes entre as modalidades de exploração de infraestrutura aeroportuária previstas na legislação.

(NR)”

§ 9º A homologação para a abertura ao tráfego, de que trata o art. 30, § 1º, da Lei nº 7.565, de 1986, deverá ser obtida pelo requerente da autorização junto à ANAC no prazo estabelecido no termo de autorização.”

.....
“Art. 37.

§ 1º. As facilidades colocadas à disposição das aeronaves, dos passageiros ou da carga, e o custo operacional do aeroporto serão cobrados mediante:

I – tarifas, fixadas em tabelas aprovadas pela autoridade aeronáutica, quando o serviço for explorado pela Administração Pública, Direta ou Indireta, ou por particulares, sob o regime de concessão, permissão ou autorização.

II – preços de mercado, fixados livremente, quando o serviço for explorado por particulares, sob o regime jurídico de autorização, no caso de aeroporto civil público, construído a partir de projetos *greenfield*.

§ 2º. Em relação ao inciso II os autorizatários terão liberdade para estabelecer os preços para os serviços prestados nos aeródromos civis públicos, cabendo à ANAC reprimir toda prática prejudicial à concorrência e o abuso de poder econômico, nos termos da legislação própria, observadas as atribuições dos órgãos de defesa da concorrência.

§ 3º. Para fins exclusivamente de comparabilidade, será aplicada aos preços dos serviços, livremente estabelecidos, prestados pelos aeródromos civis públicos autorizados, a mesma estrutura de tarifas aeroportuárias, conforme o disposto na legislação e regulamentação federal em vigor, sem prejuízo da criação de novos serviços que não tenham a mesma correspondência à estrutura de tarifas regulamentadas pela ANAC.”(NR)

Art. XX. A Lei nº 12.462, de 04 de agosto de 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 63 B. A partir da data da homologação de que trata o art. 30 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para fins de manutenção da outorga de aeroporto civil público, construído a partir de projetos *greenfield*, sob o regime de autorização, o autorizatário fica obrigado a recolher contrapartida anual à União, sendo que o seu valor:

I – constituirá receita ao Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC, nos termos do inciso III, § 1º, art. 63, desta Lei.

II - será calculado mediante a incidência de percentual a ser fixado pela União sobre o valor resultante da aplicação do adicional, previsto no art. 1º, da Lei nº 7.920, de 1989, como devido fosse, aos valores cobrados pelos serviços aeronáuticos referidos no art. 1º da mesma Lei.

III - será recolhido na forma regulamentada pela ANAC a partir do início do oitavo ano da data de homologação para a abertura ao tráfego, de que trata o art. 30, §1º, da Lei nº 7.565, de 1986.”

“Art. 63 C. Os aeroportos civis públicos, construídos a partir da publicação desta Lei, com base em projetos *greenfield*, explorados sob o regime jurídico de autorização, não estarão na sujeição passiva dos adicionais tarifários, previstos nos artigos 1º da Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, e 1º da Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999.

Parágrafo único. Considera-se projeto *greenfield* o empreendimento concebido e executado onde não existe atualmente infraestrutura física para a finalidade de aeroporto.”

JUSTIFICAÇÃO

No intuito de aprimorar o debate sobre a matéria, apresentamos uma importante demanda da sociedade.

Ante o exposto, solicito apoio dos nobres pares na aprovação desta emenda.

ASSINATURA

DEPUTADO ROGERIO PENINHA MENDONÇA



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

/03/2015

Proposição

Medida Provisória nº 673 / 2015

Autor

Deputado ROGERIO PENINHA MENDONÇA – PMDB / SC

Nº Prontuário

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

Página

Artigos

Parágrafos

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

Art. X Fica autorizada a concessão de subvenção com a finalidade de promover a equalização de juros para as empresas industriais exportadoras, visando a manter a competitividade da indústria de exportação brasileira de produtos manufaturados, que necessitam de capital intensivo.

§ 1º Somente poderão se habilitar à subvenção as empresas industriais, predominantemente exportadoras, com no mínimo de 80% (oitenta por cento) de exportação da sua produção total e cujo faturamento anual seja de no máximo de 70% (setenta por cento) do seu ativo permanente.

§ 2º A referida subvenção se limitará à diferença convertida em reais entre os juros pagos e a taxa LIBOR interbancária, quando financiamento em moeda estrangeira, ou à diferença entre os juros pagos e a taxa TJLP, quando o financiamento for moeda nacional.

§ 3º Eventuais receitas financeiras, obtidas com a aplicação de sobras de caixa, serão deduzidas da subvenção na mesma razão do disposto no § 2º.

§ 4º Os custos incorridos com *hedge* cambial poderão ser computados na referida subvenção, limitados ao fluxo de pagamento de juros e amortizações do exercício corrente.

§ 5º A referida subvenção não será computada na base de cálculo da apuração do lucro real e nem base de cálculo de contribuição social sobre o lucro líquido, constituindo-se uma receita não tributável.

§ 6º O Ministro de Estado da Fazenda editará regulamento definindo os parâmetros e limites da respectiva subvenção, dentro dos parâmetros deste artigo.

JUSTIFICAÇÃO

No intuito de aprimorar o debate sobre a matéria, apresentamos a presente contribuição que representa importante demanda social.

ASSINATURA

DEPUTADO ROGERIO PENINHA MENDONÇA



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

/03/2015

Proposição

Medida Provisória nº 673 / 2015

Autor

Deputado ROGERIO PENINHA MENDONÇA – PMDB / SC

Nº Prontuário

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

Página

Artigos

Parágrafos

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se, onde couber, o dispositivo abaixo descrito, para modificar o artigo 7º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, que passará a ter a seguinte redação:

Art. ____ . A Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 7º

XII – as empresas de assistência à saúde nas atividades de atendimento hospitalar.

.....
§ 13. O disposto no *caput* e no inciso XII não se aplica às entidades enquadradas no Programa de fortalecimento das entidades privadas filantrópicas e das entidades sem fins lucrativos que atuam na área da saúde e que participam de forma complementar do Sistema Único de Saúde – Prosus. (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta de inclusão das empresas prestadoras de serviços hospitalares na desoneração da folha de salários se justifica pelos motivos a seguir descritos.

O setor hospitalar tem investido muito pouco em infraestrutura (o que faz com que os leitos hospitalares possuam pouca tecnologia e, muitas vezes, não possibilitem a prestação de serviços de saúde de qualidade) e fechado diversos leitos hospitalares. Essa situação, que tem sido retratada de forma negativa pelos meios de comunicação, decorre das dificuldades financeiras enfrentadas pelos hospitais, as quais são agravadas (senão geradas), em parte,

pela elevada carga tributária, em especial sobre a folha de salários, que é volumosa em razão alta empregabilidade no setor.

A falta de investimentos gera um prejuízo imediato aos trabalhadores (pois o número de postos de trabalho é reduzido) e à população (pois a demanda por serviços de saúde é cada vez maior) e mediato à toda a cadeia produtiva (pois o setor hospitalar fomenta diversos outros setores da economia, como construção civil, indústrias farmacêutica e de produção de equipamentos médico-hospitalares, insumos e materiais e planos de saúde).

Vale destacar que as empresas hospitalares consomem elevado volume de equipamentos médico-hospitalares, insumos e outros materiais produzidos no Brasil, pois possuem fins lucrativos e, assim, não fazem jus ao aproveitamento de imunidades na importação de produtos provenientes do exterior.

Dessa forma, a desoneração da folha de salários beneficiaria não só o setor hospitalar privado e seus trabalhadores, mas também os outros setores da economia que desenvolvem atividades conexas, gerando um ciclo virtuoso em toda a cadeia produtiva. Estima-se que a desoneração proposta geraria um incremento superior a 1 bilhão e meio por ano no faturamento dos hospitais, o que permitiria a criação de novos leitos e fomentaria os setores acima mencionados.

A construção de novos leitos também reduziria o conflito atualmente existente entre os planos de saúde e a ANS (proibição de venda de planos em razão da insuficiência de atendimento aos usuários), pois a capacidade de atendimento dos hospitais seria consideravelmente ampliada.

Como se vê, para que se possibilite o desenvolvimento do setor (buscando sempre o melhor atendimento ao cidadão) e para que haja a ampliação da oferta de serviços até a completa solução das carências existentes, o setor dos hospitais privados com fins lucrativos deve ser beneficiado com a desoneração da folha de pagamento.

Posto isto, e como política de incentivo à revitalização do setor de saúde, apresento a proposta de inclusão deste dispositivo na MPV 634/2013.

Registre-se, ao final, que a matéria objeto da emenda ora apresentada não é assunto estranho à Medida Provisória ora emendada, vez que ambas veiculam matéria tributária, tendo, portanto, identidade no que tange à natureza da matéria tratada.

ASSINATURA

DEPUTADO ROGERIO PENINHA MENDONÇA



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

/03/2015

Proposição

Medida Provisória nº 673 / 2015

Autor

Deputado ROGERIO PENINHA MENDONÇA - PMDB / SC

Nº Prontuário

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

Página

Artigos

Parágrafos

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

Dê-se ao art. 89, constante da Lei nº 12.973, de 13 de maio de 2014, a seguinte redação:

“Art. 89. A matriz e a pessoa jurídica controladora domiciliada no Brasil ou a ela equiparada, nos termos do art. 83, poderão considerar como imposto pago, para fins da dedução de que trata o art. 87, o imposto sobre a renda retido na fonte, na proporção de sua participação, decorrente de rendimentos recebidos pela filial, sucursal ou controlada domiciliada no exterior.

Parágrafo único. O disposto no caput somente será permitido se for reconhecida a receita total auferida pela filial, sucursal ou controlada, com a inclusão do imposto retido.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O dispositivo veda o aproveitamento no Brasil, como crédito, do imposto de renda retido na fonte em nome de controlada no exterior, que não tenha sido compensado com o imposto de renda corporativo devido por essa mesma controlada no exterior.

Isso é especialmente problemático para controladas em países com alíquotas de imposto de renda corporativo inferiores a 25%, como é o caso de diversos países na Europa. Nesses casos, certas parcelas de impostos retidos na fonte fatalmente serão desperdiçadas.

Esse dispositivo cria uma distinção entre imposto de renda retido na fonte no exterior, e imposto de renda corporativo pago no exterior, privilegiando essa segunda categoria.

Todavia, essa distinção não se justifica – em ambos os casos, o imposto é o mesmo; a única diferença é a modalidade do pagamento.

Esta inclusive, é uma sistemática já consagrada pela legislação brasileira desde a edição do artigo 9 da MP nº. 2.158-35/2001.

ASSINATURA

DEPUTADO ROGERIO PENINHA MENDONÇA



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

/03/2015

Proposição

Medida Provisória nº 673 / 2015

Autor

Deputado WASHINGTON REIS - PMDB / RJ

Nº Prontuário

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

Página

Artigos

Parágrafos

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 673, de 31 de março de 2015, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 40. Não serão devidos honorários advocatícios, bem como qualquer sucumbência, em todas as ações judiciais que, direta ou indiretamente, vierem a ser extintas em decorrência de adesão à reabertura do parcelamento previsto na [Lei nº 11.941, de 27 de maio de 2009](#).

Parágrafo único. O disposto no **caput** aplica-se somente aos pedidos de desistência e renúncia protocolados a partir da publicação desta Medida Provisória.

Art. 40-A. Não serão devidos honorários advocatícios, bem como qualquer sucumbência, em todas as ações judiciais que, direta ou indiretamente, vierem a ser extintas em decorrência de adesão ao parcelamento previsto no [art. 65 da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010](#).

Parágrafo único. O disposto no **caput** aplica-se inclusive aos pedidos de desistência e renúncia já protocolados, mas que ainda não transitaram em julgado. (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa adequar o artigo 40 da Medida Provisória aos enunciados vigentes das Leis n.ºs 11.941/2009 e 12.249/2010, visando atribuir segurança jurídica ao contribuinte e ao próprio Fisco, quanto à situação dos parcelamentos de débitos tributários previstos nestas Leis.

Nesse sentido, quanto à reabertura do prazo de adesão ao parcelamento da Lei n.º 11.941/2009, a sugestão prevê um efeito futuro, de modo que somente serão dispensados os honorários relativos aos protocolos de renúncia e desistência (das ações judiciais) posteriores à publicação da MP.

Quanto ao parcelamento previsto na Lei n.º 12.249/2010, a hipótese da dispensa dos honorários já estava prevista. A inovação foi o acréscimo do termo “indireta” que fornece segurança jurídica às hipóteses de desistência de ações que tinham relação com a adesão ao programa do REFIS Autarquia.

Dessa forma, entendemos que a presente redação esclarece melhor a situação de ambos os parcelamentos, principalmente nos que se refere à delimitação temporal e aos requisitos para dispensa dos honorários advocatícios e de sucumbência relativos a estas ações judiciais.

ASSINATURA

DEPUTADO WASHINGTON REIS - PMDB / RJ



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 673

00080 ETIQUETA

DATA
07/04/2015

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 673, de 2015.

AUTOR
DEPUTADA DULCE MIRANDA – PMDB

Nº
PRONTUÁRIO

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

PÁGINA

ARTIGO
2º

PARÁGRAFO
§1º

INCISO

ALÍNEA

Adiciona-se ao Artigo 2º Medida Provisória nº 673, de 2015, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 2º.....

§1º - Os aparelhos automotores e tratores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos e/ou atividades agrícolas, o registro deve ser feito pelo fabricante sem custos adicionais para o adquirente e seja feito uma única vez.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem como objetivo assegurar, que o registro seja feito pelo próprio fabricante e não tenha custo para o produtor.

Neste sentido o licenciamento estabelecido pelo Código de Transito Brasileiro – CTB é considerado uma despesa ao setor produtivo, inibindo, em inúmeros casos, a utilização de tratores e máquinas agrícolas. Tal inibição acaba por não levar em conta o papel a que se destinam: de realizar a lida no campo, uma vez que grande parte do maquinário agrícola brasileiro possui idade média superior a dez anos, sendo,

portanto, de difícil adequação a todas as exigências do CTB.

Embasado na exposição de motivos da presente Medida Provisória, esta exigência agrava, ainda, a situação daquelas propriedades rurais, que, em função da escassez de mão de obra qualificada, dependem fundamentalmente da mecanização agrícola para subsistirem. Desse modo, o ônus destes procedimentos burocráticos e consequentes dispêndios adicionais acarretariam, sem dúvida, dificuldades intransponíveis à boa parte dos produtores rurais brasileiros.

Contudo, essa alteração visa melhorar na redução de custos ao produtor rural e celeridade nos procedimentos burocráticos, nesse sentido a presente alteração contribuirá para o aumento da competitividade do agronegócio brasileiro.

ASSINATURA

Brasília, 07 de abril de 2015.



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 673

00081 ETIQUETA

DATA
07/04/2015

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 673, de 2015.

AUTOR
DEPUTADA DULCE MIRANDA – PMDB

Nº
PRONTUÁRIO

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

PÁGINA

ARTIGO
1º

PARÁGRAFO
§5º

INCISO

ALÍNEA

Adiciona-se ao Artigo 1º Medida Provisória nº 673, de 2015, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1º.....

§5º - Seja criada uma placa informativa com numero e especificações do maquinário agrícola com orientações que permitam a travessia por vias urbanas, estaduais, municipais e federais, bem como, uma licença e monitoramento policial para que o maquinário possa transitar ocasionalmente e esporadicamente nessas vias públicas.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem como objetivo assegurar, que o registro seja feito pelo próprio fabricante e não tenha custo para o produtor.

Igualmente, os veículos agrícolas destinam-se basicamente a deslocamento e trabalhos internos nas propriedades rurais, e que transitam esporadicamente por vias públicas, fundamentalmente entre propriedades rurais próximas, é conveniente a adoção de um modelo em que o registro único, nos termos de disciplina específica das

autoridades de trânsito, é suficiente para assegurar os meios necessários a se manter a segurança do trânsito.

Dessa forma o agricultor não tem rodovias vicinais para transitar máquinas e muitas vezes as vias públicas atravessam áreas de uma mesma propriedade. Assim, há a necessidade de uma licença para transitar em rodovias públicas, (compõe-se de: municipais, estaduais e federais), nesse sentido é necessário uma medida para evitar acidentes e transtornos ao produtor rural. Desde modo, busca-se o aumento da eficiência operacional no setor rural e, especialmente, no processo de mecanização agrícola.

Diante dos transtornos, essa exigência legal será necessária aos produtores rurais, para facilitar a locomoção e trânsitos dos equipamentos nas rodovias públicas. Com isso, busca-se o aumento da eficiência operacional no setor rural e, especialmente, no processo de mecanização agrícola.

ASSINATURA

Brasília, 07 de abril de 2015.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ROMERO JUCÁ**

EMENDA Nº – CM
(à MPV nº 673, de 2015)

Inclua-se, onde couber, no Projeto de Lei de Conversão da Medida Provisória nº 673, de 1º de abril de 2015, o seguinte artigo, renumerando-se os demais:

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

“Art. 231.....

.....
VIII- efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior e com a permissão da autoridade competente:

Infração: gravíssima

Penalidade: multa e apreensão do veículo;

Medida Administrativa: remoção do veículo.”

.....
“Art. 231-A – Efetuar o transporte remunerado de pessoas, nas modalidades intermunicipal, metropolitana, urbana, semi-urbano e táxi, sem autorização, permissão ou concessão dos Estados membros, Distrito Federal e municípios:

Infração: gravíssima

Penalidade: multa, apreensão do veículo e perdimento;

Medida Administrativa: remoção do veículo.”(NR)

JUSTIFICATIVA

Trata-se de emenda com objetivo de conceder à Agência Nacional de Transporte Terrestres - ANTT mecanismos eficazes para coibir a prática do transporte clandestino de passageiros as linhas interestaduais e internacionais, de sua outorga, e a evasão de tributos devidos aos cofres públicos.

Por questão de isonomia, os entes federados em conformidade com as suas competências constitucionais, no tocante ao transporte coletivo de passageiros, deverão ter o mesmo tratamento dado à União, dando-lhes, também, condições eficazes de combate ao transporte clandestino ou pirata.

Sala da Comissão,

Senador ROMERO JUCÁ