



CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória nº 1051, de 2021**, que *"Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968."*

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Senador Giordano (MDB/SP)	129; 130
Senador Izalci Lucas (PSDB/DF)	131; 132

TOTAL DE EMENDAS: 4



[Página da matéria](#)



EMENDA Nº - PLENÁRIO

(ao PLV nº 16, de 2021, oriundo da MPV nº 1.051, de 2021)

Altera a Medida Provisória nº 1.051, de 2021 para modificar a redação do art. 18 do PLV nº 16, de 2021, oriundo da MPV nº 1.051, de 2021, alterando o art. 18 do PLV, que altera o §4º, do artigo 5-A da Lei 11.422/2007.

Promova-se as seguintes alterações no art. 5º-A, da Lei 11.422/2007, constante do art. 18 do PLV nº 16, de 2021, oriundo da Medida Provisória nº 1.051, de 2021:

“Art. 18.....

Art. 5º-A. O pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC deverá ser efetuado por meio de crédito em conta de depósito, poupança, conta de pagamento pré-paga, mantidas em instituição autorizada a funcionar pelo Banco Central do Brasil ou outro meio de pagamento eletrônico regulamentado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT de livre escolha do TAC e informado no respectivo Documento Eletrônico de Transporte - DT-e.

§1º Equiparam-se ao TAC para os fins do caput deste artigo, a Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC que possuir, em sua frota, até 3 (três) veículos automotores de cargas registrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC, as Cooperativas de Transporte de Cargas e seus Cooperados.

§2º

§3º A conta de depósito à vista, poupança ou pré-paga deverá ser de titularidade do TAC e por ele indicada, ficando vedada a imposição por parte do contratante.

§4º

§5º O DT-e de que trata o caput deste artigo poderá ser utilizado como comprovante de rendimento, bem como documento hábil à realização de operação de crédito garantida por recebíveis.

§6º

§7º

§8º Os operadores de meios eletrônicos de pagamento de frete deverão disponibilizar, além do meio eletrônico, a possibilidade do



TAC receber o seu crédito de frete, em conta de depósito, poupança ou conta de pagamento pré-paga.

§9º Fica vedado aos operadores de meios eletrônico de pagamento de frete:

I - atuar com exclusividade para qualquer grupo econômico contratante do serviço de transporte;

II - possuir vinculação societária, direta ou indireta, com distribuidoras, empresas ou postos de combustível, operadoras de rodovia e qualquer das partes do contrato de transporte; e

III - cobrar qualquer tarifa do TAC e equipados na prestação de serviços.

§10 Em qualquer operação de contratação do TAC ou equipados, deverá haver o efetivo controle do pagamento e liquidação do frete, através de sistema eletrônico regulamentado da ANTT.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

As alterações inseridas no Art. 5º-A, da Lei nº11.442/2007, visam garantir:

1. Que o TAC e equipados recebam o frete em contas que estejam sob sua titularidade e efetivo controle, mesmo com a utilização do meio eletrônico da ANTT.

2. Que o frete foi efetivamente pago e liquidado, nos termos do contrato, evitando-se abusos, simulações ou fraudes.

3. A possibilidade do TAC e equipados efetuarem a antecipação de recebíveis.

4. Fiscalização por parte do órgão regulador, no caso a ANTT, aproveitando inclusive sistemas de fiscalização informatizado, que já se encontram operando, e através do Canal Verde nas rodovias do país.

5. Que empresas de transportes, embarcadores e postos de combustíveis que hoje praticam, de forma indiscriminada a “carta frete” sejam impedidos de atuar como operadores de meio de pagamento.

6. Possibilidade de se ampliar o rol de operadores de meio de pagamento de frete, uma vez que a restrição é somente em relação a postos de combustíveis e contratantes de fretes, pois não é sequer razoável que aquele que vá efetuar o pagamento do frete, e um dos principais atores da “carta frete”, que são os postos de combustíveis, venham a ser os próprios fiscais da operação.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Giordano

A proposta do Governo de alteração do Art.5º-A, tem como argumento a liberdade econômica e com certeza ninguém é contra este princípio, e o aumento da possibilidade da livre concorrência.

Todavia, esta liberdade não pode representar ao mesmo tempo, abuso econômico e prejuízos a terceiros, que são justamente os TAC – Transportadores Autônomos de Carga. Permitir que o próprio contratante do frete venha a ser o gestor, fiscalizador e controlador, do pagamento do frete de seu contratado representa a submissão, completa e definitiva, do TAC perante o contratante.

Nesta situação, o Contratante do frete terá o total controle sobre o pagamento ao TAC, podendo obrigar a realizar paradas em postos de combustíveis predeterminados, efetuar descontos por atraso nas entregas e/ou pequenas avarias, sem que o TAC possa se defender ou refutar.

Da mesma forma, caso o TAC contratado tenha direito a diárias de estadia, por maior tempo despendido durante descarregamento do veículo ou ainda por trabalhos realizados durante a viagem, os quais não estavam previstos no contrato inicial, ficará a mercê do seu contratante pagar ou não, inexistindo assim, qualquer entidade que zele pelo correto e regular recebimento do frete.

A verdade dos fatos é que desde a entrada da lei que regulamentou o pagamento do frete, os contratantes do TAC vêm se insurgindo contra esse controle e fiscalização, sendo certo que o Governo federal sem atentar para os efeitos acima mencionados, está abolindo a Resolução da ANTT e retirando qualquer controle do pagamento do frete com o texto do artigo 18 da MPV 1051/21 que altera o artigo 5-A da Lei 11.442/07.

Com uma leitura atenta de todos os artigos constantes da MPV 1051, verifica-se que não está previsto qualquer meio coercitivo ou fiscalizatório que impeça que o Contratante do frete pratique descontos abusivos, ou não pagamento de serviços excepcionais ou diárias. O objetivo do texto acima contido no Art.5º-A acima apresentado é preservar o pagamento do frete ao TAC, também conhecido como Caminhoneiro, de forma correta e legal.

Por fim, fica claro e evidente, pelo texto da lei, que não existe qualquer encargo por parte do contratante em fazer o pagamento do frete via depósito em conta, esse procedimento é totalmente gratuito, como sempre foi.

Com relação ao sistema eletrônico de pagamento, se traduz em serviço opcional para o contratante do frete, que poderá usá-lo ou não, e é apenas uma da forma de pagamento, e não a única.

Na realidade, querem usar a existência do pagamento eletrônico para dizer que o controle do pagamento do frete é oneroso, assim, repetimos, não existe ônus, se



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Giordano

fazendo o pagamento em conta corrente do TAC, como é feito em qualquer negócio no país.

Fica evidente que querem destruir o controle e segurança hoje existente no pagamento do frete ao TAC, sendo certo que não querendo o meio eletrônico, basta não o usar, ele não é obrigatório, se traduz numa faculdade do contratante.

Todavia, é evidente que mesmo pagando com o depósito em conta, haverá o registro da operação, dentro do sistema da ANTT, o qual também é gratuito, sendo que é justamente deste controle que todos querem fugir.

Sem o atual sistema da ANTT não haverá a possibilidade de fiscalização, a qual conforme justificativa acima, já está sendo implementada, inclusive através do Canal Verde por parte da ANTT.

Como vimos é plenamente justificável a alteração do texto do artigo 18 da MPV 1051/21, no que concerne ao artigo 5-A da Lei 11.442/07.

Salientando-se que esta mesma Emenda foi apresentada na Câmara sob nº 39, sendo certo que no relatório apresentado pelo Relator, Deputado Jerônimo Goergen, no item 2.5, Do Mérito das Emendas, é dito que a mesma foi acolhida integralmente, todavia, ao examinarmos o texto da Lei, observamos que o mesmo diverge da Emenda nº 39, reproduzida acima, mais uma vez, desta feita junto ao Senado Federal por meio deste Senador, procurando a integralização do referido texto normativo.

Pedimos aos nobres pares a aprovação da presente emenda.

Sala da Sessão em, de de 2021

GIORDANO

SENADOR DA REPÚBLICA



EMENDA Nº - PLENÁRIO

(ao PLV nº 16, de 2021, oriundo da MPV nº 1.051, de 2021)

Altera a Medida Provisória nº 1.051, de 2021 para modificar a redação do art. 18 do PLV nº 16, de 2021, oriundo da MPV nº 1.051, de 2021, alterando o art. 18 do PLV, que altera o §4º, do artigo 5-B da Lei 11.422/2007.

Dê-se a seguinte redação ao §4º, do artigo 5º-B da Lei 11.422/2007, constante do art. 18 do PLV nº 16, de 2021, oriundo da Medida Provisória nº 1.051, de 2021:

“Art. 18.....

Art. 5º-B.

.....
§ 4º A pessoa jurídica de que trata o caput deste artigo não poderá ser ou estar vinculada como administradora ou sócia, direta ou indireta, de empresa de transporte de carga, operadores logísticos, do contratante do frete, empresa distribuidora de combustíveis, de rede de revendedores ou de revendedor varejista de combustíveis.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Com a alteração acima, pretendemos proporcionar o devido equilíbrio na relação contratual entre o Contratante e o Contratado do frete, pois a norma não pode permitir que uma parte possa sobrepujar e até mesmo anular os direitos da outra, principalmente quando a parte prejudicada é de menor poder econômico se caracterizando na relação como hipossuficiente.

A prática de mecanismos econômicos prejudiciais ao Caminhoneiro vem de longa data, retroagindo a mais de 50 anos, conhecido como “Carta Frete” e que existe até hoje.

A “Carta Frete” tem como emissores, Empresas de Transporte de Carga, Operadores Logísticos e os Contratantes diretos do frete, tendo como operadores os postos de Combustíveis funciona da seguinte maneira:



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Giordano

As Transportadoras/Operadores Logísticos/Embarcadores dentro de suas atividades contratam Caminhoneiros para lhes prestarem serviços.

Todavia para o pagamento do frete, na maioria dos casos, se utilizam da “Carta Frete”.

A “Carta-Frete” é um documento expedido pelo Embarcador e/ou Transportador em favor do Caminhoneiro, a título de pagamento de despesas e do frete contratado, sendo que este último fica obrigado a efetuar a troca do “título” por dinheiro, em postos de combustíveis previamente autorizados, tirando totalmente a liberdade de escolha do caminhoneiro.

Para receber o dinheiro propriamente dito o Caminhoneiro é obrigado a consumir óleo diesel, lubrificantes, fazer refeições, comprar insumos, etc, em valores que representam percentuais elevados do valor da “Carta Frete” (40% a 50%).

Também é fato, que em muitas vezes, parte do valor do que seria o dinheiro vivo que sobrou, é dado em cheques de terceiros (clientes do posto), que em varias situações se apresentam “sem fundos”.

Devemos observar que o Posto de Combustível nesse momento, foge às suas atividades autorizadas por lei e previstas em seu contrato social, uma vez que passa a agir como instituição financeira e/ou empresa de factoring, haja vista que passa a efetuar a troca de título, com o agravante de não ser o mesmo previsto legalmente.

Efetuada a troca da “Carta Frete” pelo Caminhoneiro nesses Postos de Combustíveis conveniados, estes últimos passam a ser credores da Transportadora e/ou Embarcador do valor consignado no documento, montante esse que é pago pelo devedor, de acordo com o que tiver sido estabelecido entre o Posto e a Transportadora e/ou Embarcador. Normalmente esses acertos são feitos semanal ou mensalmente.

Para que esta operação seja vantajosa para o Posto de Combustível, este efetua a cobrança de ágio, além de venda casada, sobre produtos consumidos pelos Caminhoneiros (combustível, óleo, lona, pneus etc.), sendo certo que, para a troca da Carta Frete por dinheiro em espécie, a mesma só é feita mediante consumo em valor considerável, como já informado anteriormente (40 a 50%) Neste ponto podemos observar clara infração ao Código de Defesa do Consumidor, sendo uma afronta à legislação vigente a exigência feita pelos postos de combustíveis, quanto ao consumo mínimo e ainda a obrigatoriedade de aquisição de outros produtos para o desconto da carta frete, o que configura prática abusiva consoante os termos dos incisos I, V e X, do artigo 39 do CDC.

Pelo acima relatado consoante diversos trabalhos de juristas conhecidos como Modesto Carvalhosa e Ives Gandra Martins, temos além da pratica ilegal do ÁGIO e VENDA CASADA a incursão no disposto pelo artigo 292 do Código Penal, ou seja, a Emissão de Título ao Portador Sem Permissão Legal (Crime contra a Fé Pública).



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Giordano

Entretanto, por meio da Lei 12.249/10, houve inclusão do artigo 5º-A na Lei 11.442/07, no sentido de combater a malfadada “Carta Frete”, instrumento ilegal, que como vimos acima deixa o caminhoneiro numa condição muito próxima e análoga a semiescravidão, como amplamente se noticiou à época.

As considerações acima apenas demonstram que muitas Empresas de Transporte, Operadores Logísticos e Contratantes do Frete praticam há mais de 50 anos mecanismos ilegais em desfavor do Transportador Autônomo de Carga (Caminhoneiro).

Devemos, contudo, ressaltar que várias empresas de transporte, operadores logísticos e embarcadores cumprem a legislação vigente fazendo o pagamento do frete de forma legal, mas segundo a ANTT cerca de 78% dos fretes ainda não são feitos de acordo com a legislação vigente.

Por outro lado, fica também evidenciado que detendo o poder econômico os contratantes do frete, na maioria dos casos, não hesitaram em auferir clara vantagem financeira sobre os Transportadores Autônomos.

Assim, salta aos olhos que todo este processo pode se repetir, só que agora com o permissivo legal que consta do § 4º do artigo 5-B da Lei 11.442/07 que a MPV 1051/21 quer incluir.

Na evolução das relações comerciais, temos hoje a possibilidade do TAC ser contratado diretamente se apresentando como emissor do CTe e do MDFe, atuando de forma individualizada e se equiparando à forma mais simples de uma empresa. Também é fato que o poder econômico de uma das partes, não pode, de forma alguma, inibir ou retirar o livre exercício do trabalho da outra parte, no caso o TAC.

Com estas premissas, temos evidenciada a obrigação do Estado de proteger aquele que é vítima do abuso do poder econômico. Logo, a inclusão de Empresas de Transportes, Operadores Logísticos e o Contratante do Frete, como aqueles que não poderão administrar o contrato de prestação de serviço do TAC, pelos preceitos que norteiam as relações contratuais acima mencionadas, passa a ser um dever do próprio Estado.

Este dever do Estado que mencionamos acima, decorre do preceito constitucional onde cabe ao mesmo intervir diante de qualquer ato ou fato que venha a violar as garantias e liberdades individuais de seus cidadãos, protegendo, assim, a livre iniciativa e preservando o devido equilíbrio econômico:

Constituição Federal

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:



.....
.....

XIII - é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer;

.....
.....

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

.....
.....

IV - livre concorrência;

.....
.....

VII - redução das desigualdades regionais e sociais;

.....
.....

IX - tratamento favorecido para as empresas de pequeno porte constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País.

.....
...

Art. 173. Ressalvados os casos previstos nesta Constituição, a exploração direta de atividade econômica pelo Estado só será permitida quando necessária aos imperativos da segurança nacional ou a relevante interesse coletivo, conforme definidos em lei.

.....
.....

§ 4º A lei reprimirá o abuso do poder econômico que vise à dominação dos mercados, à eliminação da concorrência e ao aumento arbitrário dos lucros.

Assim sendo, não é possível aceitar, que na relação comercial do TAC com seus Contratantes, estes últimos, detentores do poder econômico, possam gerir e



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Giordano

administrar todo o contrato, até mesmo quanto aos direitos do prestador de serviço, no caso o Caminhoneiro.

Outra prática danosa parte dessas entidades (transportadores, operadores logísticos e embarcadores) é a aplicação de multas por atraso na entrega da carga, sendo que estipulam de prazos extremamente exíguos, para viagem, implicando em risco de acidentes, além da consequente redução do valor do frete uma vez verificado o atraso.

Finalizando, existe ainda o desconto no frete por supostas faltas e avarias ocorridas durante a viagem, medida amplamente praticada pelas mesmas entidades acima mencionadas.

Fica evidente que empresas de transporte, operadores logísticos e o próprio contratante do frete, não podem ser administradores e gestores do TAC na operação, pois estaríamos proporcionando um imenso desequilíbrio contratual.

O §4º, do Art. 173, da Constituição Federal é claro e cristalino ao dizer que a lei deve reprimir o abuso do poder econômico, e é isto que ocorrerá, caso não seja alterado o §4º, do Art.5º-B, da Lei 11.442/07, conforme já apontado acima.

Vale lembrar o conhecido texto do ilustre jurista e professor Ives Gandra Martins em seu trabalho sobre a “CARTA-FRETE”, o qual nas páginas 28 a 30, diz:

“...Ferreira de Castro, dos grandes romancistas portugueses do século XX e que chegou a viver alguns anos no Brasil, escreveu famoso livro sobre os seringueiros da Amazônia, intitulado “A Selva”.

Nele, mostrava como os seringueiros, a serviço de exploradores da colheita das seringueiras para a confecção da borracha, viviam em estado de semi-escravidão, no início do século. Não recebiam pagamento, mas valores que só lhes permitiam comprar alimentos e vestuário nos armazéns de seus empregadores, que determinavam o preço sempre escorchantes. Assim, não lhes sobrava nada. Trabalhavam apenas para comer e se vestir rusticamente, visto que os “vales” só podiam ser utilizados nos armazéns dos que os empregavam. O romance, de resto, condenava tal forma de trabalho escravo, que feria, mesmo antes da legislação trabalhista da década de 30, os mínimos direitos fundamentais do ser humano.

Sem a dramaticidade de Ferreira de Castro, a “Carta-Frete” é uma espécie “vale amazônico”, pois só pode ser trocada em determinados estabelecimentos, não ensejando sequer a possibilidade de discussão dos preços, visto que não há livre escolha da empresa ou do posto que ofereça melhor preço. ”



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Giordano

A analogia do professor Ives Gandra com a “Carta-Frete” foi extremamente exata e oportuna, e mais uma vez podemos usá-la quando quer se permitir que o contratante do TAC faça a administração e gestão de seus negócios, sendo certo que se repetirá a infâmia da “Carta-Frete”, agora oficializada pelo Estado, mas cujo dever é reprimir.

Em hipótese alguma podemos confundir liberdade econômica com abuso econômico, a bandeira da liberdade econômica é utilizada no mundo inteiro para promover justiça, dignidade humana, equilíbrio e livre concorrência, entretanto, na presente situação, está provocando injustiça, perda de direitos fundamentais, desequilíbrio na relação contratual e abuso do poder econômico, razão pela qual não é digno que usem esta bandeira para justificar, mais uma vez, a escravidão do caminhoneiro.

Face de todo o exposto, entendemos com plenamente justificável a inserção das entidades: i) empresas de transporte, ii) operador logístico e iii) contratante do frete, no referido §4º.

Pedimos aos nobres pares a aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão em, de de 2021

GIORDANO
SENADOR DA REPÚBLICA



MPV 1051
00131

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Izalci Lucas

EMENDA Nº - PLEN
(Ao PLV nº. 16, de 2021)

Dê-se a seguinte redação ao artigo 22-B da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, modificados pelo art. 18 do PLV 16/2021.

“Art. 18. A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....

“Art. 22-B. As instituições de pagamento **sujeitas à autorização pelo Banco Central do Brasil e** que realizam pagamentos eletrônicos de frete deverão, para além dos serviços oferecidos no âmbito do próprio arranjo de pagamento, participar obrigatoriamente do arranjo de pagamentos instantâneos instituído pelo Banco Central do Brasil, **nas situações**, na forma e nos termos da regulamentação própria.

§ 1º As instituições de pagamento **sujeitas à autorização pelo Banco Central do Brasil e** que, **a seu** critério, não cumprirem os requisitos de participação estabelecidos no regulamento do arranjo de pagamentos instantâneos de que trata o caput e que, por essa razão, não puderem ofertar o meio de pagamentos correspondente ao TAC ou equiparado deverão encerrar a prestação de serviços de pagamentos eletrônicos de frete.

§ 2º Na hipótese prevista no § 1º, o Banco Central do Brasil deverá dispor sobre a forma e o prazo de remessa dos recursos pelo prestador de serviços de pagamentos eletrônicos de frete para a conta de depósitos ou conta de pagamento indicada pelo TAC ou equiparado.”

JUSTIFICAÇÃO

O Banco Central em sua regulamentação determina que apenas Instituições de Pagamento autorizadas pelo Bacen com mais de 500 mil contas ativas são obrigadas a participar no PIX e as IP's que não dependem de autorização do Bacen podem aderir de forma facultativa ao PIX.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Izalci Lucas

Neste sentido, a Resolução do Banco Central do Brasil nº 1/2020 determina em seu Artigo 3º:

“Art. 3º. A participação no Pix é obrigatória para as instituições financeiras e para as instituições de pagamento autorizadas a funcionar pelo Banco Central do Brasil com mais de quinhentas mil contas de clientes ativas, consideradas as contas de depósito à vista, as contas de depósito de poupança e as contas de pagamento pré-pagas.”

O projeto estabelece que todos precisam participar do PIX, independentemente do seu volume de operações, conflitando com a própria norma do Banco Central.

Essa questão contraditória presente no Art. 22-A diz que as IPs já em atividade e que não necessitam de autorização podem continuar o pagamento eletrônico de frete e a redação original do Art. 22-B, parágrafo primeiro, determina que as IPs que não cumprirem os requisitos estabelecidos deverão encerrar as atividades de pagamentos eletrônicos de frete.

As consequências seriam: duplo ordenamento jurídico e impedimento do Banco Central de fazer modificações que, com a aprovação desse texto, exigiriam uma nova lei, engessando o processo.

Assim, para que os artigos 22-A e 22-B não sejam contraditórios é necessário esclarecer no art. 22-B (e parágrafo primeiro) que apenas as IPs sujeitas à autorização do Bacen e que, de acordo com a regulamentação, devam obrigatoriamente aderir ao PIX é que estão sujeitas ao encerramento da prestação de serviços de pagamento eletrônico de frete.

Para que o art. 18 da MP (que acrescenta o artigo 22-A e 22-B à Lei 11.442/2020) não conflite com as regulamentações que já estão postas seriam necessárias as modificações ora propostas.

Sala das Sessões,

Senador **IZALCI LUCAS**



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Izalci Lucas

PSDB/DF



**MPV 1051
00132**

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Izalci Lucas

EMENDA Nº - PLEN
(Ao PLV nº. 16, de 2021)

Dê-se a seguinte redação ao caput do art. 5º-A da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, modificado pelo art. 18 do PLV 16/2021.

“Art. 5º-A. O pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas – TAC será efetuado em conta de depósitos ou em conta de pagamento pré-paga, mantida em instituição autorizada a funcionar pelo Banco Central do Brasil **ou em instituição que se enquadre na situação prevista no caput do art. 22-A**, de livre escolha do TAC prestador do serviço, e informado no Documento Eletrônico de Transporte – DT-e.”

JUSTIFICAÇÃO

Há um erro no texto aprovado pela Câmara dos Deputados que conflita com outro dispositivo do próprio PLV.

Quando se inseriu, no art. 5º-A da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, modificado pelo art. 18 do PLV, a expressão “mantida em instituição autorizada a funcionar pelo Banco Central do Brasil” criou-se conflito com o disposto nos artigos 22-A e 22-B do próprio PLV.

“Art. 22-A. As instituições de pagamento que realizam pagamentos eletrônicos de frete, que estejam em funcionamento na data de publicação da Medida Provisória nº 1.050, de 18 de maio de 2021, e que não se enquadrem nos critérios previstos na regulamentação para serem autorizadas a funcionar pelo Banco Central do Brasil poderão continuar a ofertar pagamentos eletrônicos de frete.”

O Art. 22-A determina que existem instituições de pagamento que não necessitam de autorização do Banco Central e que ainda assim podem operar o pagamento eletrônico de frete.

Esta possibilidade constante do art. 22-A decorre da própria regulamentação do Bacen que prevê duas categorias de Instituições de



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Izalci Lucas

pagamento: aquelas que necessitam de autorização (e devem aderir ao PIX) e aquelas que não necessitam de autorização (que podem aderir ou não ao PIX).

Diante disso, a mudança é necessária para eliminar a dissonância que está posta entre dois pontos do mesmo PLV aumentando a rede de opções de pagamento aos caminhoneiros.

Sala das Sessões,

Senador **IZALCI LUCAS**
PSDB/DF