



PARECER Nº 188, DE 2021

Do PLENÁRIO, sobre o Projeto de Lei de Conversão nº 16, de 2021, proveniente da Medida Provisória nº 1.051, 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.*



SF/21624.78967-13

Relator: Senador **WELLINGTON FAGUNDES**

I – RELATÓRIO

Vem à análise do Senado Federal o Projeto de Lei de Conversão (PLV) nº 16, de 2021, proveniente da Medida Provisória (MPV) nº 1.051, de 2020, que dispõe sobre as assinaturas eletrônicas em comunicações com entes públicos e em questões de saúde e sobre as licenças de softwares desenvolvidos por entes públicos.

A Medida Provisória nº 1.051, de 19 de maio de 2021, é composta de 23 artigos.

Em seu art. 1º, estabelece que o DT-e, exclusivamente digital, deverá ter geração e emissão prévias à execução da operação de transporte de carga no território nacional. Regulamento disporá sobre as hipóteses de dispensa do DT-e.

O art. 2º traz definições utilizadas nessa Medida Provisória. Os objetivos do DT-e estão enumerados no art. 3º:

I – unificar, reduzir e simplificar dados e informações sobre cadastros, registros, licenças, certidões, autorizações e seus termos, permissões e demais documentos similares de certificação, anuência ou liberação decorrentes de obrigações administrativas exigidas por



órgãos e entidades intervenientes nos âmbitos federal, estadual, distrital e municipal, para a realização e a contratação da operação de transporte;

II – registrar e caracterizar a operação de transporte, além da execução, do monitoramento e da fiscalização;

III – subsidiar a formulação, o planejamento e a implementação de ações no âmbito das políticas de logística e transporte, de modo a propiciar que as modalidades de transporte se integrem umas às outras, inclusive com o transporte dutoviário e as suas interfaces intermodais e, quando viável, a empreendimentos de infraestrutura e serviços públicos não relacionados manifestamente a transportes; e

IV – subsidiar o planejamento, a execução e a promoção de atividades de absorção e transferência de tecnologia no setor de transportes.

A Medida Provisória prevê, no art. 4º, a unificação no DT-e dos documentos e as demais obrigações administrativas de competência dos órgãos e entidades da administração pública federal intervenientes em operações de transporte. A União poderá celebrar convênios com os Estados, os Municípios ou o Distrito Federal para incorporar ao DT-e as exigências decorrentes de leis estaduais, municipais ou distritais incidentes sobre as operações de transporte. As competências da União relativas ao DT-e estão previstas no art. 5º, e as competências da agência reguladora e da Polícia Rodoviária Federal para fiscalizar o cumprimento da obrigatoriedade de uso do DT-e estão definidas nos arts. 6º e 8º. O art. 7º trata da disponibilização das informações no banco de dados do DT-e para órgãos e entidades da administração pública federal intervenientes na operação de transporte e para órgão de segurança pública.

O Capítulo II, composto pelo art. 9º, trata da geração do DT-e, pela pessoa jurídica de direito privado denominada entidade geradora de DT-e, na forma a ser regulamentada.

O Capítulo III trata da Emissão do DT-e. Em sua Seção I – arts. 10 a 12 – relativa ao serviço de emissão, estabelece que o DT-e será emitido por pessoa jurídica denominada entidade emissora. Poderão ser utilizados como fatura, para fins de emissão de duplicata escritural, na forma prevista na Lei nº 13.775, de 20 de dezembro de 2018, a critério do responsável pela emissão da duplicata o DT-e e o Manifesto Eletrônico de Documentos





Fiscais – MDF-e. Neste último caso, inclui-se aquele gerado a partir da Nota Fiscal Fácil, instituído em ajuste celebrado entre o Conselho Nacional de Política Fazendária e a Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Economia.

A Seção II, arts. 12 a 14 trata das obrigações de geração, solicitação de emissão, cancelamento e encerramento do DT-e.

O Capítulo IV, arts. 15 a 17, trata das infrações e das penalidades. São consideradas infrações a ações ou omissões que resultem em:

- I – operar transporte sem prévia emissão do respectivo DT-e;
- II – não disponibilizar DT-e emitido ao TAC, conforme previsto no art. 13;
- III – gerar, utilizar, cancelar ou encerrar DT-e em desconformidade com o disposto nesta Medida Provisória ou em seu regulamento;
- IV – condicionar o transportador a utilizar conta de depósitos ou de pagamento específica para a operação contratada, distinta daquela de livre escolha do TAC ou equiparado; e
- V – descontar o valor do custo de geração ou a tarifa de emissão do DT-e do valor do frete contratado, de modo a acarretar prejuízo ao transportador.

Poderão ser aplicadas as penalidades de advertência, multa, suspensão temporária ou cancelamento definitivo do registro de entidade geradora de DT-e.

Por fim, no Capítulo V (Disposições Finais e Transitórias, arts. 18 ao 23), são feitas atualizações necessárias em consequência da criação do DT-e nas seguintes normas: Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, sobre o transporte rodoviário de carga; Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, sobre os pisos mínimos do transporte rodoviário de carga; Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, sobre o vale-pedágio obrigatório; e Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, que regulamenta a emissão de duplicata mercantil.

Na Exposição de Motivos nº 00016/2021 MINFRA ME MJSP MME, que a acompanha, justifica-se que a criação do DT-E visa a





desburocratizar, simplificar, reduzir custos, harmonizar, modernizar e ampliar a qualidade e a segurança dos transportes no País e das prestações de serviços de transporte de cargas.

Os aspectos de relevância e urgência da medida são fundamentados na importância da integração dos modais aquaviário, aéreo, dutoviário e ferroviário, possibilitando oportunidade de aperfeiçoamento de todo o processo de transporte de cargas. Justifica ainda a adoção da medida em virtude da atual crise decorrente da pandemia que tem por causa o COVID-19, cujos reflexos sobre a economia brasileira serão ainda mais significativos se não forem adotadas medidas urgentes para se garantir tanto o abastecimento interno, quanto a ampliação da oferta para o mercado externo, a fim de compensar as perdas em outros setores econômicos, como por exemplo o turismo.

O prazo de emendas para a Medida Provisória foi até o dia 21 de maio de 2021. Foram oferecidas 128 emendas.

No último dia 11 de agosto, foi aprovado o parecer da medida provisória pelo Plenário da Câmara dos Deputados, que concluiu pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa; pela adequação financeira e orçamentária; e, no mérito, pela aprovação da matéria, bem como das emendas números 002, 020, 032, 039, 053, 054, 063, 070, 074, 084, 103, 106, 113, 116 e 124, de forma integral, e das emendas 003, 004, 006, 007, 008, 009, 011, 012, 013, 015, 016, 017, 018, 019, 025, 026, 029, 030, 031, 033, 037, 043, 047, 048, 049, 050, 051, 057, 059, 062, 064, 065, 066, 068, 071, 073, 083, 085, 092, 095, 101, 102, 105, 107, 111, 112, 115, 117, 120, 121 e 123, de forma parcial ou com ajustes, na forma do PLV nº 16, de 2021, cuja redação final foi dada pelo relator, Deputado Jerônimo Goergen (PP/RS). Foram rejeitadas as 5 emendas apresentadas no Plenário da Câmara dos Deputados.

O PLV foi encaminhado ao Senado Federal, onde foram apresentadas quatro emendas, do número 129-PLEN ao 132-PLEN.

O PLV nº 16, de 2021, trouxe diversas inovações de mérito, as quais passamos a resumir.





a) O art. 1º da Medida Provisória estabelece que a norma que regulamentará as hipóteses em que o DT-e ficará dispensado, poderá considerar os seguintes critérios:

§ 3º

I – distância entre origem e destino do transporte;

II – características, tipo, peso ou volume total da carga; ou

III – outros aspectos que tornem a obrigação de geração e emissão de DT-e inconveniente ou antieconômica.

No PLV, além da supressão do inciso III, são explicitados entre os critérios de dispensa de DT-e, o transporte para coleta de produtos agropecuários perecíveis diretamente no produtor rural; e o transporte para coleta de mercadorias a serem consolidadas, e entrega de mercadorias após desconsolidação, no caso de operações de transporte de carga fracionada oriunda de diferentes embarcadores e consolidadas para carregamento no mesmo veículo.

b) O PLV incluiu o art. 9º para prever que as Polícias Militares, os órgãos e entidades executivos rodoviários e executivos de trânsito e os órgãos fazendários dos Estados e do Distrito Federal poderão atuar na fiscalização do cumprimento de exigência de emissão do DT-e em operação de transporte que ocorrerem nas rodovias e estradas no âmbito de suas circunscrições, mediante celebração de convênio, a manifesto interesse da União, observando estritamente o que dispõe a Lei e Regulamentos.

O modal rodoviário no Brasil é formado por um complexo de rodovias federais além de importantes e movimentadas rodovias estaduais que se cruzam e se auxiliam. Assim, a operação de transporte, da origem ao destino, muitas vezes acontece por diversas rodovias de domínio e jurisdição de distintos órgãos e entes federados (União e Estados) e ainda são muitas as rodovias federais transferidas ao controle dos governos estaduais. Assim, é importante a participação de órgãos Estaduais e do Distrito Federal para observar durante uma fiscalização o cumprimento da obrigatoriedade do Documento de Transporte, a critério e interesse da União, mediante convênio.





c) O PLV incluiu § 3º no seu art. 10 (art. 9º na Medida Provisória) para prever que o gerador de DT-e poderá fazer uso de sistema próprio ou usar sistema de Entidade Geradora de DT-e registrada junto ao Ministério da Infraestrutura na forma do regulamento. O PLV acrescenta, ainda, os parágrafos 4º e 5º para tratar da possibilidade de validação ou autenticação de dados identitários exigidos para geração do DT-e por meio de sistemas próprios ou por serviços prestados por Registradores Cíveis ou por Autoridades certificadoras credenciadas na Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira (ICP-Brasil).

d) O PLV acrescenta dispositivo ao seu art. 14 (art. 13 da Medida Provisória) para estabelecer que o acesso às informações registradas no DT-e deverão ser segregadas ficando restrito a cada um dos agentes o conhecimento das condições relacionadas apenas ao respectivo contrato em que é parte. Essa alteração é importante para preservar sigilo comercial e fiscal dos contratantes, e preservar informações que não podem ficar expostas aos concorrentes e outros que possam ter interesses conflitantes.

e) Quanto à multa a ser aplicada em caso de infrações (art. 17 do PLV; art. 16 da Medida Provisória), o PLV reduz o seu limite máximo de R\$ 5.500.000,00 para R\$ 1.000.000,00 ou, no caso de transporte rodoviário de carga, R\$ 10.500,00.

f) O PLV estabelece alguns prazos em processo administrativo sancionador. Parte deles inseridos nos novos parágrafos 12, 13 e 16 do art. 17 (art. 16 da Medida Provisória), que são:

“§ 12. A notificação de autuação será expedida no prazo máximo de 30 (trinta) dias, contado da data do cometimento da infração, sob pena do auto de infração ser arquivado e seu registro julgado insubsistente.”

“§ 13. No caso de aplicação da pena de suspensão temporária, as entidades geradoras de DT-e ficam impedidas de gerar o DT-e pelo período de 30 (trinta) a 180 (cento e oitenta) dias.”

“§ 16. Prescreve em 12 (doze) meses o prazo para cobrança da pena de multa, a contar da notificação de autuação.”

Por meio de inclusão dos parágrafos 11 a 13 no art. 11 da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, são também definidos os prazos para





sanções de descumprimento da obrigação do embarcador e do destinatário da carga de informar o horário de chegada do caminhão nas dependências dos respectivos estabelecimentos:

“§ 11. A notificação de autuação será expedida no prazo máximo de 30 (trinta) dias, a contar da data do cometimento da infração, sob pena do auto de infração ser arquivado e seu registro julgado insubsistente.

§ 12. Da autuação e da aplicação de sanção caberá a apresentação, respectivamente, de defesa e recurso pelo autuado, no prazo estabelecido em norma do órgão fiscalizador competente.

§ 13. Prescreve em 12 (doze) meses o prazo para cobrança das penas de multa a que se refere o § 9º, a contar da notificação de autuação.”

Por meio de inclusão dos parágrafos 2º a 4º no art. 5º da Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, são também definidos os prazos para sanções de descumprimento desta lei, que institui o vale-pedágio obrigatório sobre o transporte rodoviário de carga:

“§ 2º A notificação de autuação será expedida no prazo máximo de 30 (trinta) dias, a contar da data do cometimento da infração, sob pena do auto de infração ser arquivado e seu registro julgado insubsistente.

§ 3º Da autuação e da aplicação de sanção caberá a apresentação, respectivamente, de defesa e recurso pelo autuado, no prazo estabelecido em norma do órgão fiscalizador competente.

§ 4º Prescreve em 12 (doze) meses o prazo para cobrança da pena de multa a que se refere o caput, a contar da notificação de autuação”.

g) O PLV inclui na Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Cooperativa de Transporte Rodoviário de Carga (CTC) – sociedade cooperativa na forma da lei, constituída por pessoas físicas e/ou jurídicas, que exerce atividade de transporte rodoviário de cargas – entre as categorias de transportadores rodoviários de carga. Já são previstas na referida lei as categorias de Transportador Autônomo de Carga (TAC) e Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC).





h) O PLV inclui novo art. 5º-B na lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, para facultar ao TAC contratar pessoa jurídica para administrar seus direitos relativos à prestação de serviços de transporte. Essa administradora será responsável pela adequação dos documentos legais do TAC que a contratou, bem como pelas obrigações fiscais inerentes à geração, emissão e ao recolhimento de tributos de qualquer espécie ou natureza. Competirá ainda à administradora, controlar, emitir e gerir os documentos, inclusive fiscais, inerentes à operação de transporte; e reter e recolher os tributos incidentes, bem como encaminhar ao TAC os comprovantes de pagamento.

i) O art. 20 do PLV estabelece que o credor da prestação de serviços de transporte remunerado, devidamente identificado no DT-e da respectiva operação, poderá utilizar o protesto digital e demais serviços disponibilizados pela Central Nacional de Serviços Eletrônicos Compartilhados, na forma estabelecida no art. 41-A da Lei nº 9.492, de 10 de setembro de 1997, para fins de cobrança e negociação de seus direitos creditórios, sem qualquer antecipação de custas, emolumentos e outras despesas exigíveis.

j) O art. 21 do PLV altera a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, que institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, para estender até 31 de maio de 2021 as indenizações decorrentes de infrações de descumprimento de piso mínimo nos valores de frete.

O piso mínimo de frete tem gerado inúmeros litígios entre os contratantes de transporte, ainda sem uma decisão pelo Supremo Tribunal Federal modulando a aplicação da Lei. A fim de evitar o acúmulo de passivos ocultos com graves consequências para as empresas do setor, foi estendida a anistia no PLV.

II – ANÁLISE

Compete ao Senado Federal, nos termos do art. 62, § 5º, da Constituição Federal, deliberar sobre o mérito e atendimento dos pressupostos constitucionais da Medida Provisória.





Conforme o art. 62 da Constituição Federal, em caso de relevância e urgência, o Presidente da República poderá editar medidas provisórias, com força de lei, devendo submetê-las de imediato ao Congresso Nacional, desde que observada a lista de matérias acerca das quais é vedada a sua edição.

Sobre a **relevância e urgência**, citamos a Exposição de Motivos nº 16, de 2021, com a qual concordamos, que afirma que é justificada a adoção da medida ora proposta em virtude da atual crise decorrente da pandemia que tem por causa a Covid-19, cujos reflexos sobre a economia brasileira serão ainda mais significativos se não forem adotadas medidas urgentes para se garantir tanto o abastecimento interno, quanto a ampliação da oferta para o mercado externo. Assim, a edição da Medida Provisória se fez necessária e urgente, tendo em vista a possibilidade de paralisações de caminhoneiros, o que representa fator de risco grave para toda a economia baseada essencialmente na logística de transporte rodoviário. A esse respeito, ressalta a Exposição de Motivos que a proposta de implantação do DT-e encontra apoio manifesto dos segmentos diretamente envolvidos com as operações de transportes, sejam eles embarcadores, empresas transportadoras e os próprios caminhoneiros autônomos.

No que diz respeito à **constitucionalidade** da proposição em exame, não vislumbramos vícios de ordem formal. Primeiramente, o PLV – na esteira da Medida Provisória que o originou – não incorre nas matérias sobre as quais é vedada sua edição (art. 62, § 1º, da Constituição Federal – CF). Ademais, nos termos do art. 22, inciso XI, da Carta Magna, compete à União legislar privativamente sobre trânsito e transporte.

No que diz respeito à afinidade entre as emendas aprovadas e a Medida Provisória ora sob análise, podemos depreender que as modificações realizadas pela Câmara dos Deputados guardam pertinência temática com o objeto da medida provisória.

Do mesmo modo, não identificamos no PLV dispositivo que configure infringência à **legislação orçamentária**. De qualquer forma, optamos por apresentar duas emendas de redação, uma vez que acreditamos que houve omissão não intencional do PLV quanto a vigência do art. 24 do PLV, que permite no caso da contratação do TAC a possibilidade do embarcador (proprietário da carga) se creditar do PIS e COFINS.





No tocante ao **mérito**, a Medida Provisória busca inovar nosso ordenamento jurídico, ao estabelecer documento eletrônico obrigatório que consolidará o conjunto de documentos físicos necessários ou exigidos para as operações realizadas por qualquer modo de transporte, visando a desburocratizar, simplificar, reduzir custos, harmonizar, modernizar e ampliar a qualidade e a segurança dos transportes no País e das prestações de serviços de transporte de cargas.

Trata-se de medida louvável para fazer uso da evolução tecnológica a fim de eliminar a necessidade de porte de dezenas de documentos em papel, que hoje sobrecarregam as operações de transportes e colocam a fiscalização física entre o dilema da ineficácia ou da interferência onerosa na atividade produtiva.

As alterações na Lei na Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, são de notória importância ao facilitar ao caminhoneiro autônomo usar o seu “extrato de DT-e” como comprovante de rendimentos aceito pelos bancos públicos e privados e como instrumento de avaliação de limite de crédito, bem com viabilizar o acesso do TAC ao mercado de antecipação de recebíveis ou de desconto de duplicatas.

Por seu turno, o PLV nº 16, de 2021, aprovado na Câmara dos Deputados merece prosperar. Além de preservar os principais aspectos da estrutura normativa estabelecida pela medida provisória, o PLV aperfeiçoa o texto inicial, por meio da introdução das relevantes inovações de mérito aqui relatadas, todas dignas de aprovação por esta Casa Legislativa.

Em relação às emendas apresentadas no Plenário do Senado Federal foram todas rejeitadas integralmente, pelos motivos a seguir:

A **Emenda nº 129**, do Senador Giordano, apresenta emenda para realizar alterações no art. 5º-A da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, n forma o art. 18 do PLV nº 16, de 2021.

A emenda propõe que o valor do frete seja pago em conta de depósito à vista, poupança ou pré-paga de titularidade do TAC e por ele indicada, ficando vedada a imposição por parte do contratante. De acordo com a Medida Provisória, o depósito pode ocorrer na conta do Transportador Autônomo de Carga (TAC), cônjuge, companheira ou parente em linha reta





ou colateral até o segundo grau civil. Entendemos que essa excessiva restrição pode trazer prejuízo aos TACs que por algum motivo particular estejam com indisponibilidade de contas em seu nome.

A emenda propõe ainda que o pagamento do frete ao TAC possa ser recebido, além do meio eletrônico, em conta de depósito, poupança ou conta de pagamento de pré-paga. A proposta vai em sentido oposto ao benefício de integração de informações que é um dos objetivos de criação do DT-e, razão pela qual não acatamos a emenda.

A **Emenda nº 130**, do Senador Giordano, propõe alterar o § 4º do art. 5º-B, da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, na forma do PLV, para vedar que empresa de transporte, operador logístico ou contratante do frete possa ser contratado pelo TAC como administrador dos direitos relativos à prestação de serviços de transporte.

A redação do PLV já traz vedações a setores ligados à distribuição de combustíveis, como uma forma de romper com tradicionais intermediações nos pagamentos de fretes ao transportador autônomo, mas não cria obrigação de que o administrador seja ligado a um setor específico. Acrescentar mais vedações ao texto somente tornaria mais restrito o leque de opções, reduzindo o grau de liberdade que o TAC dispõe para a sua escolha, por esse motivo, não acolhemos a emenda.

A **Emenda nº 131**, do Senador Izalci Lucas, altera o art. 22-B da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, na forma do art. 18 do PLV, para que as citadas instituições de pagamento que realizam pagamentos eletrônicos de frete, sejam especificadas como somente instituições de pagamento sujeitas à autorização pelo Banco Central do Brasil. Entende o proponente da emenda que a redação do PLV estabelece que todos precisam participar do PIX, independentemente do seu volume de operações, conflitando com a própria norma do Banco Central, que determina que apenas instituições de Pagamento autorizadas pelo Bacen com mais de 500 mil. Entendemos que não existe tal conflito, uma vez que a redação proposta pelo PLV já traz a ressalva “na forma e nos termos da regulamentação própria”, motivo pelo qual não acatamos a emenda.

A **Emenda nº 132**, do Senador Izalci Lucas, modifica o art. 5º-A da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, na forma do art. 18 do PLV,





para incluir o trecho “ou em instituição que se enquadre na situação prevista no caput do art. 22-A”, por acreditar que houve um erro no texto aprovado pela Câmara dos Deputados. Entende que quando se inseriu, 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.

Os trechos com aparente contradição na verdade já estavam na Medida Provisória como enviado pelo Poder Executivo. Ocorre que a situação estabelecida pelo art. 5º-A refere-se a condição definitiva da instituição autorizada a funcionar pelo Banco Central, enquanto o art. 22-A, trata de situação transitória de não enquadramento da instituição de pagamento no momento da publicação da Medida Provisória. Os §§ 1º e 2º do art. 22-A inseridos na Lei nº 11.442/2007 tratam do passo necessário para a instituição superar a falta de enquadramento. Assim, entendemos não ser necessária a emenda, que decidimos não acatar.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pelo atendimento dos pressupostos constitucionais da relevância, urgência e adequação orçamentária e financeira, bem como pela constitucionalidade, juridicidade, e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 1.051, e do Projeto de Lei de Conversão nº 16, ambos de 2021. No mérito, o voto é pela **rejeição** das Emendas nºs 129 a 132, e pela **aprovação** do PLV nº 16, de 2021, com as seguintes emendas de redação:

EMENDA Nº 133- PLEN (DE REDAÇÃO)

Dê-se ao art. 24 do PLV nº 16, de 2021, a seguinte redação:

“**Art. 24.** A Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 3º**
.....





§ 19. A pessoa jurídica que contratar serviço de transporte de carga prestado por:

.....’ (NR)

‘Art. 93.

.....

VI – ao § 19 do art. 3º, até 31 de dezembro de 2026; e

VII – aos demais artigos, a partir da data de publicação desta Lei.’ (NR)



SF/21624.78967-13

EMENDA Nº 134- PLEN (DE REDAÇÃO)

Dê-se ao art. 29 do PLV nº 16, de 2021, a seguinte redação:

“Art. 29. Esta Lei entra em vigor:

I – em 1º de janeiro de 2022, para o art. 24; e

II – na data de sua publicação, para os demais dispositivos.”

Sala das Sessões,

, Presidente

, Relator