



PARECER Nº , DE 2023

DO SENADO FEDERAL, sobre o Projeto de Lei de Conversão nº 10, de 2023, que *posterga a exigência do exame toxicológico periódico para obtenção e renovação da Carteira Nacional de Habilitação; e altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, para dispor sobre seguro de cargas, e a Lei nº 11.539, de 8 de novembro de 2007, para dispor sobre a carreira de Analista de Infraestrutura e o cargo isolado de Especialista em Infraestrutura Sênior, proveniente da Medida Provisória nº 1.153, de 2022, que dispõe sobre a prorrogação da exigência do exame toxicológico periódico, altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, quanto ao seguro de cargas, e altera a Lei nº 11.539, de 8 de novembro de 2007, quanto às cessões de Analistas de Infraestrutura e Especialistas em Infraestrutura Sênior.*

Relator: Senador **GIORDANO**

I – RELATÓRIO

Em obediência ao § 8º do art. 62 da Constituição Federal (CF) e do Ato Conjunto das Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal nº 1, de 2020, vem ao exame do Plenário do Senado Federal, para emissão de parecer, após apreciação do Plenário da Câmara dos Deputados, o Projeto de Lei de Conversão (PLV) nº 10, de 2023, que *posterga a exigência do exame toxicológico periódico para obtenção e renovação da Carteira Nacional de Habilitação; e altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, para dispor sobre seguro de cargas, e a Lei nº 11.539, de 8 de novembro de 2007, para dispor sobre a carreira de Analista de Infraestrutura e o cargo*

isolado de Especialista em Infraestrutura Sênior, proveniente da Medida Provisória (MPV) nº 1.153, de 30 de dezembro de 2022, que dispõe sobre a prorrogação da exigência do exame toxicológico periódico, altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, quanto ao seguro de cargas, e altera a Lei nº 11.539, de 8 de novembro de 2007, quanto às concessões de Analistas de Infraestrutura e Especialistas em Infraestrutura Sênior.

Inicialmente, o art. 1º da MPV prorroga a exigência do exame toxicológico periódico para os condutores habilitados nas categorias C, D ou E, que passará a ser necessário apenas a partir de 1º de julho de 2025. De acordo com a Exposição de Motivos (EM) apresentada pelo então Ministério da Infraestrutura, a situação pandêmica somada à elevação do preço dos combustíveis fez com que significativo número de motoristas não tenha realizado o exame em tela, podendo incorrer nas penalidades de multa e suspensão do direito de dirigir, após os motoristas terem tido inclusive a concessão do auxílio emergencial.

O art. 2º da MPV altera uma série de dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Os Ministros de Estado integrantes do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) passam a ser listados por suas respectivas áreas de competência, e não mais pela denominação do órgão. Ademais, a presidência do Contran passa a ser do Ministro de Estado ao qual estiver subordinado o órgão máximo executivo de trânsito da União (que hoje é a Secretaria Nacional de Trânsito – SENATRAN, vinculada ao Ministério dos Transportes).

Assim, de acordo com a EM, evita-se que as reformas ministeriais ensejem modificações desnecessárias do CTB. Ainda no mesmo dispositivo (art. 10 do CTB), a MPV permite que os integrantes titulares indiquem suplentes entre servidores de nível hierárquico igual ou superior ao Cargo Comissionado Executivo – CCE, nível 17, ou, oficial general, na hipótese de tratar-se de militar.

Adicionalmente, modifica-se o art. 12 da MPV para ampliar o prazo de validade das deliberações do presidente do Contran, de noventa para cento e vinte dias. De acordo com a exposição de motivos, isso permitirá a

validação das normas do Conselho nas datas das reuniões ordinárias, incluído o prazo das consultas públicas necessárias.

No que se refere às alterações do CTB, a MPV ainda:

- (1) inclui a necessidade de regulamentação do Contran para estabelecer excepcionalidades às regras de jornada dos motoristas previstas no art. 67-C;
- (2) transfere do Contran para a Senatran a responsabilidade para autorizar a utilização de sinalização e equipamentos não previstos no Código;
- (3) amplia as possibilidades de uso de placas particulares por veículos oficiais quando em serviço de natureza policial;
- (4) altera a redação do art. 148 para permitir que a formação de condutores se adeque às novas modalidades ofertadas no mercado;
- (5) inclui a Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC) entre os documentos de habilitação previstos no art. 269; e
- (6) revoga três dispositivos para compatibilização das alterações propostas.

O art. 3º da MPV altera dispositivos da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, que *dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração*.

Inicialmente, o texto inclui o § 5º ao art. 5º-B da referida lei para proibir que o contratante ou o subcontratante dos serviços de cargas atue, na mesma operação, como administrador dos serviços de transporte de carga. Nos termos da EM encaminhada pelo Ministério da Infraestrutura, busca-se evitar que detentores do poder econômico, como operadores logísticos, empresas de transporte e proprietários de cargas, sejam gestores e administradores dos contratos, inclusive quanto aos direitos dos Transportadores Autônomos de Carga (TAC), acarretando claro desequilíbrio.

A segunda alteração versa sobre os seguros do transporte rodoviário de cargas. A MPV altera o art. 13 da Lei nº 11.442, de 2007, para

determinar que a contratação dos seguintes seguros é exclusiva dos transportadores prestadores do serviço de transporte rodoviário de cargas:

- (1) seguro obrigatório de responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas, para cobertura de perdas ou danos causados à carga transportada em decorrência de acidentes rodoviários;
- (2) seguro facultativo de responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas, para cobertura de roubo da carga, quando estabelecido no contrato ou conhecimento de transporte; e
- (3) seguro facultativo de responsabilidade civil por veículos e danos materiais e danos corporais, para cobertura de danos causados a terceiros pelo veículo automotor utilizado no transporte rodoviário de cargas.

Segundo a EM, essa medida corrige distorções existentes no setor, que vêm produzindo um volume multimilionário de litígios judiciais, que vem crescendo a cada dia, em relação a indenizações securitárias. Como os grandes embarcadores contratam diretamente tais seguros e estabelecem regras próprias, a disparidade de exigência das seguradoras causa grandes perdas operacionais aos transportadores, acarretando aumento no custo do frete.

O art. 4º da MPV promove alterações na Lei nº 11.539, de 8 de novembro de 2007, que dispõe sobre a carreira de analista de infraestrutura e sobre o cargo isolado de provimento efetivo de Especialista em Infraestrutura Sênior. Fica permitida a esses servidores a cessão para outros poderes da União sem perder parte significativa da remuneração, como ocorre atualmente.

Nos termos da EM, a experiência no exercício de um cargo de alto nível de direção ou assessoramento no âmbito do outro Poder pode ser de grande valia tanto para o órgão cessionário, que poderá contar com força de trabalho especializada, quanto para os servidores que terão a oportunidade de ampliar sua experiência, conhecimento e rede de relacionamentos, e melhorar a capacidade de formular e implementar políticas no âmbito Poder Executivo federal quando de seu retorno da cessão.

No campo das exigências constitucionais, o governo justifica a relevância e urgência da matéria, de um lado pelo impacto da pandemia e da dificuldade da realização dos exames toxicológicos, e de outro lado pelo risco, no curto prazo, da diminuição da circulação e do suprimento de bens, inclusive essenciais, no território nacional.

No prazo regimental, a MPV recebeu 91 emendas perante a Comissão Mista e foi aprovada no plenário da Câmara dos Deputados nos termos do PLV nº 10, de 2023, cujo conteúdo passamos a descrever.

O PLV possui oito artigos, com as disposições a seguir.

O art. 1º promove 55 (cinquenta e cinco) alterações ao Código de Trânsito Brasileiro. O art. 2º altera o anexo do CTB para modificar ou acrescentar definições de termos utilizados no Código.

Os arts. 3º e 4º alteram dispositivos da Lei nº 11.442, de 2007 e da Lei nº 11.539, de 2007.

O art. 5º dispõe sobre a necessidade de regulamentação da aplicação dos exames toxicológicos previstos na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) por parte do Ministério do Trabalho e Emprego.

O art. 6º proíbe que os embarcadores, as empresas de transporte e as cooperativas de transporte, sob qualquer pretexto, forma ou modalidade, descontem do valor do frete do Transportador Autônomo de Cargas (TAC), ou de seu equiparado, valores referentes a taxa administrativa e seguros de qualquer natureza, sob pena de terem que indenizar ao TAC o valor referente a duas vezes o valor do frete contratado.

O art. 7º do PLV revoga dispositivos do CTB. Por fim, os arts. 8º e 9º contêm as cláusulas de vigência da lei.

Passaremos a analisar o PLV em função dos eixos temáticos, a saber: Código de Trânsito Brasileiro, transporte de cargas e carreira dos analistas de infraestrutura.

I.1 – Código de Trânsito Brasileiro

Das 55 alterações nos dispositivos do CTB, cerca de 30 são relacionadas à: (I) modificação do termo “acidente” por “ sinistro” e suas derivações; (II) atualização dos nomes de ministérios; e (III) exclusão das

menções aos veículos elétricos em todo o texto e atualização, no anexo, do termo “Veículo Automotor”, que passa a englobar os veículos elétricos e híbridos.

As demais modificações promovidas pelo PLV são:

- (1) vedação da reedição de norma regulamentadora expedida pelo presidente do Contran, caso não seja aprovada pelo plenário;
- (2) atribuição de competência à Senatran para organizar e manter o Registro Nacional de Sinistros e Estatísticas de Trânsito (Renaest);
- (3) a fiscalização de estacionamento proibido, parada proibida, excesso de velocidade passam a ser de órgãos de trânsito dos municípios, no âmbito da sua circunscrição;
- (4) detalhamento dos tipos de veículos classificados quanto à espécie, na categoria especial;
- (5) previsão de que o Contran poderá autorizar, em caráter experimental e por período prefixado, a circulação de veículos ou combinação de veículos em condições não previstas nos requisitos e condições previamente estabelecidos pelo CTB;
- (6) alteração do art. 129-B, que trata de contratos de garantias de alienação fiduciária, para determinar que o registro desses contratos será executado por empresas registradoras de contrato especializadas, na modalidade de credenciamento pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal;
- (7) flexibilização da exigência do cumprimento dos *recalls* para que os veículos sejam licenciados, desde que haja comprovada falta de peças ou necessidade de escalonamento para o atendimento ao chamamento dos consumidores, avaliadas as questões de segurança viária;
- (8) aprimoramento das regras e penalidades relativas aos exames toxicológicos previstos para os condutores das categorias C, D e E, para dar efetividade à medida;

- (9) obrigação de que, nos casos de convênio, a lavratura dos autos de infração de trânsito e os procedimentos dela decorrentes somente poderão ser realizados por agente da autoridade de trânsito conceituado no Código;
- (10) isenção das infrações de circulação, parada e estacionamento relativas aos veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, aos de polícia, aos de fiscalização e operação de trânsito e às ambulâncias, ainda que não identificados ostensivamente;
- (11) estabelecimento da exigência de que o benefício de desconto nas multas mediante adesão ao sistema de notificação eletrônica só seja concedido se a adesão ao sistema for realizada antes do envio da notificação da autuação;
- (12) obrigação de concessão do desconto nas multas para os condutores cadastrados no sistema de notificação eletrônica, ainda que o órgão responsável pela aplicação da penalidade de multa não tenha aderido a esse sistema;
- (13) estabelecimento de metodologia, regras e prazos relacionados ao Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans);
- (14) inclusão das definições de quadriciclo, triciclo, sinistro de trânsito, veículo especial, além da recategorização dos veículos elétricos e híbridos como veículos automotores.

I.2 – Seguro de Cargas

O PLV suprime o § 5º do art. 5º-B da Lei nº 11.442, de 2007, que proíbe ao contratante ou subcontratante dos serviços de transporte de cargas atuar, na mesma operação, como administrador dos serviços de transporte.

O *caput* do art. 13 foi substancialmente alterado para tornar obrigatórios os seguintes seguros: de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C); de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RC-DC), e de Responsabilidade Civil de Veículo (RC-V).

Adicionalmente, o PLV inclui regras para: hipóteses de subcontratação do Transportador Autônomo de Cargas (TAC); forma de contratação das apólices; coberturas mínimas para a o seguro RC-V; e Plano de Gerenciamento de Riscos.

O art. 6º do PLV determina ainda que os embarcadores, as empresas de transporte e as cooperativas de transporte, são proibidas, sob qualquer pretexto, forma ou modalidade, de descontar do valor do frete do TAC, ou de seu equiparado, valores referentes a taxa administrativa e seguros de qualquer natureza, sob pena de terem que indenizar ao TAC o valor referente a duas vezes o valor do frete contratado.

O inciso III do art. 7º revoga o parágrafo único do art. 13 da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, que determina que as condições do seguro de transporte rodoviário de cargas obedecerão à legislação em vigor.

I.3 – Analistas de Infraestrutura

O PLV acrescenta para a carreira de Analista e Especialista de Infraestrutura a atribuição quanto à gestão governamental relativa à formulação, à implementação, ao controle e à avaliação de políticas públicas de infraestrutura. Ato contínuo, modifica os critérios para os concursos públicos de investidura no cargo, que serão necessariamente constituídos de provas, títulos e curso de formação.

Por fim, o PLV permite que esses servidores sejam cedidos também para a administração pública estadual, distrital ou municipal.

II – ANÁLISE

Consoante dispõe o Ato Conjunto das Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal nº 1, de 2020, as medidas provisórias serão instruídas perante o Plenário da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, ficando excepcionalmente autorizada a emissão de parecer em substituição à Comissão Mista por parlamentar de cada uma das Casas designado na forma regimental.

II. 1 – Da Constitucionalidade, Juridicidade, Adequação Financeira e Orçamentária e Técnica Legislativa da Medida Provisória

A MPV tem boa técnica legislativa, obedece aos devidos trâmites legislativos, não afronta o ordenamento jurídico vigente e respeita os balizamentos constitucionais próprios a esse instrumento legislativo, consignados no art. 62 da CF.

A MPV não versa sobre as matérias relacionadas no inciso I do § 1º do referido art. 62; não se enquadra nas hipóteses dos seus incisos II a IV; não se destina a regulamentar artigo da Constituição cuja redação tenha sido alterada por meio de emenda, respeitando-se, dessa forma, a vedação expressa no art. 246 da Carta Política; e tampouco representa reedição, na mesma sessão legislativa, de MPV que tenha sido rejeitada ou que tenha perdido a sua eficácia por decurso de prazo (art. 62, § 10, CF).

No que se refere aos pressupostos constitucionais de relevância e urgência, entendemos que a MPV nº 1.153, de 2022, os preenche integralmente.

No tocante à adequação orçamentária e financeira, essa fica evidenciada nas informações trazidas pela Exposição de Motivos, anteriormente transcritas.

Verifica-se, portanto, a constitucionalidade da MPV nº 1.153, de 2022.

II. 2 – Mérito

Superada a análise formal da proposição, passa-se ao exame do seu conteúdo, que se encontra na competência desta Casa.

As alterações relacionadas ao Código de Trânsito Brasileiro são meritórias. De fato, é preciso atualizar termos considerados obsoletos, incluir os veículos elétricos dentro das definições de veículo automotor, aperfeiçoar as medidas relacionadas aos exames toxicológicos das categorias C, D e E, entre tantas outras modificações pertinentes. A distribuição de competências para os órgãos executivos de trânsito dos municípios também é medida salutar na medida em que permite uma maior e melhor atuação do poder público em todo o Brasil.

As propostas de modificação do texto da Lei nº 11.442, de 2005, por sua vez, garantem a contratação de seguros essenciais para o transporte de carga pelas rodovias do país, que até então não eram obrigatórios, como o seguro RC-DC que garante a cobertura e indenização por desaparecimento de cargas. Obriga-se ainda a contratação do seguro contra terceiros, garantindo assim uma maior proteção do patrimônio dos usuários das rodovias.

Embora o texto se preocupe em garantir ao transportador a contratação dos seguros, fica mantida a possibilidade da contratação, pelo embarcador, do seguro de transporte nacional para cobertura das perdas e danos dos bens e mercadorias de sua propriedade.

Com relação ao Plano de Gerenciamento de Riscos, o texto garante que o transportador esteja inserido no contexto da sua elaboração, além de oferecer ao embarcador a possibilidade de exigir medidas adicionais de gerenciamento, desde que o proprietário da mercadoria suporte os custos e despesas inerentes a essas medidas.

Vale ressaltar, ainda, que o texto do PLV possibilita ao proprietário da mercadoria, na contratação do frete, exigir do transportador a cópia da apólice de seguro com as condições, o prêmio e o gerenciamento de risco contratados.

Por fim, o dispositivo que trata da carreira dos Analistas de Infraestrutura é meritório e não necessita de qualquer reparo.

II. 3 – Emendas

Passemos à análise das quatorze emendas apresentadas no Plenário do Senado Federal.

A **Emenda nº 92 – PLEN**, de minha autoria, altera o CTB para determinar que os condutores das categorias A e B, ao renovar os exames de aptidão física e mental, deverão comprovar a realização de curso de prevenção do uso do álcool ou de qualquer outra substância psicoativa, com carga horária de 12 horas/aula.

A questão educacional é absolutamente vital, sendo de extrema relevância a implantação de curso periódico, de caráter permanente, para ampliar a conscientização dos condutores, não sendo suficiente a atuação do

Estado mediante realização de ações de fiscalização. A formação e educação perfeita dos condutores é um processo e, como tal, deve ser conduzido de forma gradativa e por etapas. Dentro destas etapas encontra-se a importante iniciativa que ora se apresenta.

A **Emenda nº 93 – PLEN**, do Senador Zequinha Marinho, altera o art. 13 da Lei nº 11.442, de 2007, para estabelecer que os transportadores terão a preferência na contratação dos seguros. Determina ainda que os seguros RC-V não poderão compor o custo do frete, por se tratar de seguro de responsabilidade do proprietário do veículo. Por fim, trata de regras quanto à subcontratação do TAC, que atuará como preposto, não cabendo sub-rogação, salvo nos casos de negligência, imprudência, dolo ou má fé do transportador.

A **Emenda nº 94 – PLEN**, do Senador Nelsinho Trad, altera o CTB para prever que o processo de formação de condutor de veículo automotor deverá ser necessariamente realizado pelos Centros de Formação de Condutores credenciados pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

A **Emenda nº 95 - PLEN**, do Senador Luís Carlos Heinze, foi retirada a seu pedido.

A **Emenda nº 96 - PLEN** do Senador Carlos Viana, foi retirada a seu pedido.

A **Emenda nº 97 – PLEN**, do Senador Styvenson Valentim, trata-se de uma emenda redacional, e propõe a correção do termo “policiamento ostensivo” para “polícia ostensiva” no inciso VIII do art. 23 do CTB.

A **Emenda nº 98 – PLEN**, do Senador Styvenson Valentim, estabelece a realização do exame toxicológico para as categorias A e B como condição para a primeira habilitação.

A **Emenda nº 99 – PLEN**, do Senador Jorge Kajuru propõe nova redação para o art. 22-B da Lei nº 11.442, de 2007, para ajustar no texto o papel das instituições de pagamento em relação aos serviços de frete.

A **Emenda nº 100 – PLEN**, do Senador Carlos Portinho, é emenda de redação e propõe a correção de erro material quanto à cláusula de vigência da lei, cujo escalonamento de que trata o parágrafo único deverá

contar a partir de 1º de julho de 2023, em conformidade com o caput do próprio artigo e do texto votado na Câmara dos Deputados.

A **Emenda nº 101 - PLEN**, do Senador Renan Calheiros suprime o § 5º do art. 280 do CTB para manter a garantia de que as guardas municipais possam exercer o poder de polícia e lavrar os autos de infração de trânsito e os procedimentos dela decorrentes.

A **Emenda nº 102 - PLEN** do Senador Dr. Hiran, busca possibilitar que as clínicas médicas onde forem realizados os exames de aptidão física e mental, possam agregar em suas instalações ambiente para coleta laboratorial de exame toxicológico.

A **Emenda nº 103 - PLEN** do Senador Dr. Hiran, dispõe da obrigatoriedade do candidato a carteira de habilitação responder questionário de reconhecimento de saúde física e/ou mental.

A **Emenda nº 104 - PLEN**, do Senador Fabiano Contarato, modifica o CTB para determinar que o exame psicológico seja realizado inclusive nas etapas de renovação da CNH, para todas as categorias.

A **Emenda nº 105 - PLEN**, do Senador Zequinha Marinho suprime o art. 3º do PLV, que trata do seguro de cargas.

Embora as emendas apresentadas tenham o objetivo de buscar o aperfeiçoamento do texto, entendemos que o PLV chega ao Senado Federal fruto da construção de um acordo que buscou as melhores diretrizes para o aprimoramento do Código de Trânsito Brasileiro e para a Lei nº 11.442, de 2007, que dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas.

Nesse sentido, acolhemos apenas as Emendas de Plenário nº 97 e 100, por se tratarem de emendas de redação que corrigem erros formais no texto, e a Emenda de Plenário nº 92, que procura aperfeiçoar o processo de obtenção e renovação da habilitação mediante a obrigatoriedade da realização de cursos de prevenção do uso do álcool ou de qualquer outra substância psicoativa. Essa medida contribuirá sobremaneira para a promoção de um trânsito seguro e diminuirá o número de mortes relacionados ao trânsito em todo o Brasil.

Apresentamos também emendas de redação, desta relatoria, com vistas a aperfeiçoar o texto mediante a correção de erros formais e principalmente para privilegiar a boa técnica legislativa do PLV.

A primeira emenda de redação apenas retira o teor do art. 6º do PLV e o introduz dentro do art. 3º do PLV, que é o artigo que modifica a Lei nº 11.442, de 2007. O art. 6º do PLV, por tratar exclusivamente do transporte de cargas, será melhor acomodado dentro do próprio art. 3º do PLV, que modifica a lei adequada. Assim, evitamos a existência de uma lei esparsa para tratar de matéria que já possui lei disciplinadora.

A segunda emenda de redação apenas harmoniza o texto do *caput* do art. 13 com o teor dos §§ 4º e 7º do mesmo artigo, que tratam, respectivamente, de subcontratação de TAC realizada por pessoa jurídica e determina que todos os embarques realizados por transportadoras, sejam elas pessoas físicas ou jurídicas, devem possuir as devidas coberturas securitárias, evitando-se assim, inexatidão e contradição na interpretação do texto.

A terceira emenda de redação que apresento, suprime o inciso III do art. 7º do PLV, que por sua vez revoga o parágrafo único do art. 13 da Lei nº 11.442, de 2007. Essa emenda de redação se faz necessária, uma vez que o PLV modifica o art. 13 e introduz nele cinco parágrafos, fazendo com que o parágrafo único deixe de existir com a modificação pretendida e, portanto, não é preciso revogar um dispositivo que não mais existirá no ordenamento jurídico.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela admissibilidade e pela adequação econômico-financeira da Medida Provisória nº 1.153, de 2022, e, no mérito, pela aprovação do Projeto de Lei de Conversão nº 10, de 2023, dela originário na forma das emendas de redação que apresentamos, pelo acolhimento das Emendas de redação nºs 97 e 100 – PLEN, e pelo acolhimento da Emenda nº 92 - PLEN, rejeitadas as demais emendas:

EMENDA Nº (DE REDAÇÃO)

Suprima-se o art. 6º do PLV nº 10, de 2023 e insira-se o seguinte art. 13-B à Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, na forma do art. 3º do PLV nº 10, de 2023:

“Art. 13-B. Ficam os embarcadores, as empresas de transporte e as cooperativas de transporte, sob qualquer pretexto, forma ou modalidade, impedidos de descontar do valor do frete do Transportador Autônomo de Cargas (TAC), ou de seu equiparado,

valores referentes a taxa administrativa e seguros de qualquer natureza, sob pena de terem que indenizar ao TAC o valor referente a 2 (duas) vezes o valor do frete contratado.”

EMENDA Nº (DE REDAÇÃO)

Dê-se ao *caput* do art. 13 da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, constante do art. 3º do PLV nº 10, de 2023, a seguinte redação:

“Art. 13. São de contratação obrigatória dos transportadores, prestadores do serviço de transporte rodoviário de cargas, os seguros de:

.....
.....”

EMENDA Nº (DE REDAÇÃO)

Suprima-se o inciso III do art. 7º do PLV nº 10, de 2023.

Sala das Sessões,

, Presidente

, Relatora