



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1153 DE 29 DE DEZEMBRO DE 2022

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

EMENDA ADITIVA Nº

Altere-se à Medida Provisória nº1153/2022, de 29 de dezembro de 2022, no Art. 3º, que altera o Art. 13, da Lei nº11.442/2007, passando a ter a seguinte redação:

“Art. 3º

Art. 13. São de contratação exclusiva e obrigatória dos transportadores, pessoas físicas ou jurídicas, prestadores do serviço de transporte rodoviário de cargas os seguros de:

I – responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas (RCTR-C), para cobertura de perdas ou danos causados à carga transportada em consequência de acidentes com o veículo transportador, decorrentes de colisão, abalroamento, tombamento, capotamento, incêndio ou explosão;

II – responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas (RC-DC), para cobertura de roubo, furto simples ou qualificado, apropriação indébita, estelionato e extorsão simples ou mediante sequestro sobrevindos a carga durante





o transporte; e

III – responsabilidade civil para cobertura de danos corporais e materiais causados a terceiros pelo veículo automotor utilizado no transporte rodoviário de cargas (RC-V).

JUSTIFICATIVAS

A presente emenda tem como objetivo trazer a devida segurança econômica e jurídica nas relações entre contratante e contratado nas operações de transporte rodoviário de cargas.

Historicamente, desde o Código Comercial de 1.850, e posteriormente, no Decreto 2681/1912, já se tratava da responsabilidade objetiva e culpa presumida dos transportadores terrestres de carga, que dentro da legislação imperial eram conhecidos como trapicheiros, carroceiros, viajantes e caravanas, e posteriormente, como transportadores ferroviários.

Com a evolução industrial e tecnológica, surgem os veículos automotores de grande porte denominados caminhões, sendo certo que até 2002, as normas acima citadas eram a fonte legal para as decisões de nossos tribunais, sempre ratificando a responsabilidade objetiva e a culpa presumida do transportador rodoviário de cargas.

Já em 2007, surge a Lei especial 11.442/2007 que vem a regular o transporte rodoviário de cargas e mais uma vez, consagrando a culpa presumida e a responsabilidade objetiva. Dentro deste conceito legal temos que o transportador rodoviário, perante o contratante do transporte irá responder por todo e qualquer dano causado ao bem transportado, não podendo, de forma



CD/23380.46955-00



* C D 2 3 3 8 0 4 6 9 5 5 0 0 *



alguma, alegar a culpa de terceiros, quer seja no caso de um acidente de trânsito ou ato de preposto, como no caso de uma apropriação indébita da carga praticada por este último.

A Lei 11.442/07 admite as excludentes de responsabilidade, as quais são limitadas como, por exemplo, o vício intrínseco do bem, deficiência de embalagem ato ou fato praticado pelo próprio contratante do frete e caso fortuito e força maior, entretanto, o ônus da prova da ocorrência de tais circunstâncias, que exonerariam o transportador de tal responsabilidade, cabe ao próprio transportador contratado, ou seja, esta inversão torna extremamente difícil ao prestador do serviço afastar sua responsabilidade.

Diante deste quadro, já em 1966, o Decreto-lei nº73/1966, em seu artigo 20, instituiu o seguro obrigatório de responsabilidade civil para as pessoas físicas e jurídicas que se ocuparem do serviço de transporte, sendo tal artigo, posteriormente regulamentado pelo Decreto 61.867/1967, o qual estabelece as regras para criação do conhecido seguro obrigatório de responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas (RCTR-C), que cobre a responsabilidade do segurado pelas perdas e danos causados à carga, em decorrência de capotamento, abalroamento, tombamento, colisão, incêndio e explosão do veículo transportador.

As coberturas acima são justamente aquelas vinculadas ao inciso I, do Art. 13, ou seja, danos causados à carga em decorrência de acidentes.

As primeiras condições gerais desse seguro (RCTR-C) são editadas por Resolução do CNSP-Conselho Nacional de Seguros Privados em





1968, estando em vigor, com alguns ajustes durante este período até a presente data, através da Res. CNSP nº219/2010.

Ocorre que em 1968 quando o CNSP estabelece as Condições Gerais do seguro, o risco de roubo furto, apropriação indébita e o estelionato, envolvendo o transporte rodoviário de carga era praticamente inexistente, não merecendo a atenção naquele momento dos órgãos de seguro para o estabelecimento de uma cobertura específica para o risco.

Entretanto, a partir de 1978, cresce de forma exponencial o chamado desvio de carga, onde a maior tipificação criminal se concentra na apropriação indébita e estelionato, ou seja, pseudos caminhoneiros se apresentam como prestadores de serviço de transporte, carregam os caminhões, e simplesmente desaparecem com a carga, sendo que em muitos casos, os documentos apresentados para transporte, inclusive do próprio veículo, eram falsos.

Já no início dos anos 80, a situação se torna insuportável para o setor, acumulando os assaltos a mão armada com a apropriação indébita e estelionato, sendo que o IRB-Instituto de Resseguros do Brasil, SUSEP e FENASEG e entidades do transporte rodoviário passam a discutir a necessidade de um seguro para tais riscos, evitando-se a “quebra” generalizada de transportadoras em virtude da responsabilidade objetiva e culpa presumida decorrentes de suas atividades, pois deveriam indenizar seus clientes, bem como estes, não podiam, de forma alguma, assumir perdas de matérias primas ou produtos acabados que deixavam de ser colocados no mercado, além do que,



CD/23380.46955-00



* C D 2 3 3 8 0 4 6 9 5 5 0 0 *



a prática desses crimes, fomentava o mercado paralelo e clandestino desses bens frutos de delitos e atividade criminosa.

Assim sendo, em 1985, surge o seguro facultativo, de responsabilidade civil por desaparecimento de carga (RCF-DC), o qual visa cobrir roubo, furto simples ou qualificado, apropriação indébita, estelionato e extorsão simples ou mediante sequestro.

Aqui temos a cobertura securitária estabelecida no inciso II, do Art. 13, onde os riscos estão devidamente explicitados.

O seguro de desaparecimento de carga (RCF-DC) é essencial para atividade do transportador rodoviário e uma grande garantia para o contratante do frete.

Devemos ressaltar que 95% dos embarques são contratados por pequenas e médias empresas, as quais distribuem seus produtos por todo território nacional, sendo que a garantia do recebimento de eventual indenização, quer seja por acidente ou desvio da carga, ocorre por conta exclusiva dos seguros do transportador rodoviário.

Diante deste quadro é público e notório a necessidade do seguro obrigatório de acidentes, o qual já ocorre desde 1966, sendo certo que o mesmo deve acontecer com o seguro de desvio de carga que cobre roubo, furto simples ou qualificado, apropriação indébita, estelionato e extorsão simples ou mediante sequestro, ou seja, sua contratação deve se tornar obrigatória para todos os embarques, concedendo cobertura ao transportador e a seu contratante.

Os índices de roubo de cargas no Brasil são alarmantes, haja vista



CD/23380.46955-00



* C D 2 3 3 8 0 4 6 9 5 5 0 0 *



notícia veiculada no Estadão, datada de 18/04/2022, onde podemos ler:

“Os roubos de carga continuam crescendo no Brasil. Embora o número de ocorrências tenha aumentado 1,7% em 2021, o prejuízo para as empresas de transporte passa de R\$ 1,27 bilhão. Ante as 14.150 ocorrências de 2020, no ano passado houve 14.400 registros. Segundo levantamento anual da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC & Logística), são quase R\$ 200 milhões a mais na comparação entre 2021 e 2020.”

De acordo com essa pesquisa temos uma média de 39 roubos de carga por dia no país, ou seja, mais de um roubo por hora, durante os 365 dias do ano.

No mesmo sentido, o estudo realizado pela “BSI and TT Club Cargo Theft Report 2021”, traz um panorama sobre os roubos de carga no mundo e o que mudou durante os últimos anos. Nele é possível observar que o Brasil, lamentavelmente, lidera o ranking mundial de roubos de cargas. (<https://www.ttclub.com>)

Cabe esclarecer, que a expressão “roubo de carga” é usada em sentido “lato sensu”, ou seja, está tecnicamente errada, pois na realidade abrange tanto os casos de roubo propriamente dito como também o furto, apropriação indébita e estelionato, sendo todas estas tipificações criminais praticadas em larga escala.

Conforme foi dito acima, temos pela legislação que o transportador



CD/23380.46955-00



* C D 2 3 3 8 0 4 6 9 5 5 0 0 *





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Cezinha de Madureira – PSD/SP

rodoviário de carga responde pelas perdas e danos causados aos bens transportados com culpa presumida e responsabilidade objetiva.

De outro lado, temos que o transportador recebe, na maioria dos casos, um pequeno percentual do valor da carga para executar o serviço de transporte. Também do ponto de vista do contratante do serviço, os bens transportados são matérias primas essenciais para manufatura de produtos, commodities e produtos manufaturados para consumo final, ou seja, em qualquer desses casos, a perda ou dano a carga representará graves prejuízos, principalmente à pequena e média indústria ou comércio.

Assim sendo, quer para o transportador, quer para o dono da mercadoria, os acidentes e os roubos podem afetar drasticamente a sua saúde financeira, culminando, muitas vezes, no fim de uma atividade.

O seguro visa exatamente proteger as partes desta situação de prejuízo, onde todos irão contribuir para um fundo que fará frente às perdas e danos, garantindo, ao transportador e proprietário da carga, o ressarcimento de eventuais prejuízos, o primeiro em face de sua responsabilidade, e o segundo, para recompor o seu patrimônio, estabelecendo-se assim um equilíbrio nas relações comerciais da sociedade.

A obrigatoriedade desses seguros, em face de todo o exposto, se torna evidente e necessária para garantia de todo o sistema de transporte e daqueles que dele fazem uso. Devemos lembrar que o transporte rodoviário de cargas é o principal modal em nosso país, responsável pela movimentação de aproximadamente 60% de toda riqueza nacional, razão pela qual deve estar



CD/23380.46955-00



* C D 2 3 3 8 0 4 6 9 5 5 0 0 *





revestido de todas as garantias e segurança necessária para a preservação das relações comerciais e da própria economia do Brasil.

A vantagem da proteção através do seguro é que permite, dentro do livre mercado, como é o Brasil atualmente, que segurado e segurador consigam estabelecer livremente as taxas incidentes, ou seja, aqueles transportes de mercadorias com baixo risco, terão taxas mínimas, sem necessidade, muitas vezes, de procedimentos de gerenciamento de risco.

Já as mercadorias de alto risco, terão suas taxas mais elevadas, podendo inclusive sofrer reduções em face do plano de gerenciamento de riscos adotado pela empresa de transporte, ou seja, sempre teremos o equilíbrio nesta relação.

Temos ainda, no inciso III, do Art. 13, o seguro de responsabilidade civil por danos corporais e materiais a terceiros.

Inicialmente, devemos lembrar que a atividade de transporte rodoviário de carga, praticado pelas pessoas físicas ou jurídicas, é comercial, objetivando aferição de lucro. Dentro desse princípio temos que o próprio Código Civil, em seu Art. 927, prescreve:

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.





O fato é que o transporte rodoviário de cargas se dá por vias públicas quer sejam estradas pelo interior do país ou nas regiões urbanas, representando um alto grau de contato com os cidadãos e veículos de terceiros que trafegam por esses locais.

A responsabilidade do transportador aéreo em relação a terceiros no solo já está prevista no Código Brasileiro de Aeronáutica:

Art. 268. O explorador responde pelos danos a terceiros na superfície, causados, diretamente, por aeronave em voo, ou manobra, assim como por pessoa ou coisa dela caída ou projetada.

Art. 269. A responsabilidade do explorador estará limitada:

I - para aeronaves com o peso máximo de 1.000kg (mil quilogramas), à importância correspondente a 3.500 (três mil e quinhentas) OTN - Obrigações do Tesouro Nacional;

II - para aeronaves com peso superior a 1.000kg (mil quilogramas), à quantia correspondente a 3.500 (três mil e quinhentas) OTN - Obrigações do Tesouro Nacional, acrescida de 1/10 (um décimo) do valor de cada OTN - Obrigação do Tesouro Nacional por quilograma que exceder a 1.000 (mil).

Em face do Artigo acima transcrito, o Código Brasileiro de Aeronáutica também estabelece a contratação de seguro **obrigatório** correspondente para esse risco, senão vejamos:

Art. 281. Todo explorador é obrigado a contratar o seguro para garantir eventual indenização de riscos futuros em relação:





.....

III - ao pessoal técnico a bordo, às pessoas e aos bens na superfície;

Como podemos observar, os danos à pessoa e bens na superfície, provocados pela aeronave, estarão cobertos por seguro próprio, garantindo ao cidadão a reparação de danos materiais e corporais.

No mercado segurador esta cobertura se chama RETA (risco do explorador de transporte aéreo) sendo seguro obrigatório consoante a Resolução CNSP 442, de 08/08/2022, merecendo destaque o Art. 4º dessas condições gerais de seguro:

Art. 4º No Seguro RETA, a sociedade seguradora garante o interesse do segurado, quando este for responsabilizado por danos causados a terceiros e obrigado a indenizá-los, a título de reparação, por decisão judicial ou decisão em juízo arbitral, ou por acordo com os terceiros prejudicados, mediante a anuência da sociedade seguradora, atendidas as disposições do contrato e considerando que:

I - os danos tenham ocorrido durante a vigência deste seguro;

II - a reparação refira-se a danos pessoais ou materiais ocorridos durante viagem efetuada por aeronave operada pelo segurado;

III - o segurado seja, exclusivamente, o explorador ou o transportador aéreo, devidamente autorizados pela ANAC





IV - a garantia inclua o reembolso das despesas realizadas pelo segurado em ações emergenciais para tentar evitar e/ou minorar os danos causados a terceiros, atendidas as disposições do contrato; e

V - a soma do valor da reparação com as despesas emergenciais do inciso IV não exceda, na data de liquidação do sinistro, o valor vigente do Limite Máximo de Indenização (LMI).

Atualmente, todo cidadão, proprietário de veículo automotor de via terrestre ou embarcação tem o seguro obrigatório DPVAT ou DPEM, respectivamente, todavia, devemos observar que NÃO diz respeito a exploração da atividade que o veículo está vinculado, sendo que o Art. 927, do CC, em seu parágrafo único estabelece a responsabilidade quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem, que é o caso do transporte rodoviário de carga, com milhares de veículos em rodovias e vias urbanas, aliado ao fato que pela suas dimensões e peso, a probabilidade de acidentes com alto risco de danos corporais e materiais é um fato evidente e notório.

Existem pesquisas do ano de 2021 abrangendo, exclusivamente, as rodovias federais, onde apontam 18.490 acidentes, sendo que 12.890 com vítimas, assim divididos, 12.628 leves, 4.770 graves e 2521 mortes, representando um total de 19.919 vítimas (fonte: Polícia Rodoviária Federal/CNT).

Esses danos representam um custo de R\$350 bilhões, equivalendo



CD/23380.46955-00



* C D 2 3 3 8 0 4 6 9 5 5 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Cezinha de Madureira – PSD/SP

a 4% do PIB nacional.

Pesquisas a nível nacional, envolvendo rodovias federais, estaduais e municipais, além de áreas urbanas, não apresentam resultados consistentes, razão pela qual não apresentamos, mas podemos, com certeza, acrescentar quantidade significativa de acidentes e vítimas no trabalho realizado pela PRF.

Devemos lembrar que com o seguro obrigatório, de danos a terceiros, com coberturas para danos materiais e corporais, estaremos permitindo ao cidadão prejudicado que utiliza rodovias e vias urbanas, o ressarcimento mínimo de um prejuízo, por danos aos seus veículos, e às pessoas, no custo de tratamentos de saúde decorrente de danos corporais nos acidentes.

O próprio Sistema Único de Saúde – SUS poderá se ressarcir dos custos de atendimento às vítimas de tais acidentes de forma a melhor equilibrar suas contas, e o poder público, por sua vez, poderá se ressarcir de danos às obras de arte em rodovias, sendo esses apenas alguns dos exemplos, como benefício à sociedade como um todo, dessa cobertura de seguro obrigatório para os veículos de transporte, lembrando sempre que esses caminhões exploram atividade econômica com fins lucrativos e durante essa atividade, colocam em risco pessoas e bens de terceiros.

Sala das Comissões, de de 2021.

Cezinha de Madureira
Deputado Federal
PSD/SP



CD/23380.46955-00



* C D 2 3 3 8 0 4 6 9 5 5 0 0 *