



CÂMARA DOS DEPUTADOS

MEDIDA PROVISÓRIA N.º 1.153, DE 2022

(Do Poder Executivo)

MSC 760/2022
OF 782/2022

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; pendente de parecer da Comissão Mista. As Emendas de nºs 6, 29 e 72 foram retiradas pelo autor.

DESPACHO:
AO PLENÁRIO, PARA LEITURA DO OFÍCIO DE ENCAMINHAMENTO.
PUBLIQUE-SE.

S U M Á R I O

I – Medida inicial

II – Retificação publicada no DOU de 30/12/2022, Seção 1

III – Na Comissão Mista:
- Emendas apresentadas (91)

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.153, 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.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Exame toxicológico periódico

Art. 1º O disposto no art. 165-B da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro será aplicado a partir de 1º de julho de 2025.

Código de Trânsito Brasileiro

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 10. O CONTRAN, com sede no Distrito Federal, é composto pelos Ministros de Estado responsáveis pelas seguintes áreas de competência:

.....

III - ciência, tecnologia e inovações;

IV - educação;

V - defesa;

VI - meio ambiente;

.....

XXII - saúde;

XXIII - justiça;

XXIV - relações exteriores;

.....

XXVI - indústria e comércio;

- XXVII - agropecuária;
- XXVIII - transportes terrestres;
- XXIX - segurança pública; e
- XXX - mobilidade urbana.

§ 3º-A O CONTRAN será presidido pelo Ministro de Estado ao qual estiver subordinado o órgão máximo executivo de trânsito da União.

§ 4º Os Ministros de Estado poderão se fazer representar por servidores de nível hierárquico igual ou superior ao Cargo Comissionado Executivo - CCE, nível 17, ou, por oficial general, na hipótese de se tratar de militar.” (NR)

“Art. 12.
.....

§ 3º Em caso de urgência e de relevante interesse público, o Presidente do CONTRAN poderá editar deliberação, **ad referendum** do Plenário, para fins do disposto no inciso I do **caput**.

§ 4º A deliberação de que trata o § 3º:

I - na hipótese de não ser aprovada pelo Plenário do CONTRAN no prazo de cento e vinte dias, perderá sua eficácia, com manutenção dos efeitos dela decorrentes; e

II - não está sujeita ao disposto nos § 1º e § 2º.

.....” (NR)

“Art. 67-C.
.....

§ 8º Constitui situação excepcional de inobservância justificada do tempo de direção e de descanso pelos motoristas profissionais condutores de veículos ou composições de transporte rodoviário de cargas, a indisponibilidade de pontos de parada e de descanso na rota programada para a viagem ou o exaurimento das vagas de estacionamento neles disponíveis, na forma regulada pelo CONTRAN.

.....” (NR)

“Art. 80.
.....

§ 2º O órgão máximo executivo de trânsito da União poderá autorizar, em caráter experimental e por período prefixado, a utilização de sinalização e equipamentos não previstos neste Código.

.....” (NR)

“Art. 116. Os veículos de propriedade da União, dos Estados e do Distrito Federal, devidamente registrados e licenciados, ou aqueles sob posse dos órgãos de segurança pública, somente quando estritamente usados em serviço reservado de caráter policial, poderão usar placas particulares, obedecidos os critérios e os limites estabelecidos pela legislação que regula o uso de veículo oficial.

Parágrafo único. As placas de que trata o **caput** serão concedidas mediante

solicitação aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal e serão vinculadas ao órgão de segurança pública solicitante.” (NR)

“Art. 148.

§ 1º A formação de condutores deverá incluir, obrigatoriamente, conceitos de direção defensiva e de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito.

.....” (NR)

“Art. 269.

.....

§ 3º São documentos de habilitação:

I - a Carteira Nacional de Habilitação;

II - a Permissão para Dirigir; e

III - a Autorização para Conduzir Ciclomotor.

.....” (NR)

Seguro de cargas

Art. 3º A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 5º-B

.....

§ 5º Fica vedado ao contratante ou subcontratante dos serviços de transporte de cargas atuar, na mesma operação, como administrador dos serviços de transporte de que trata o **caput**, de forma direta ou indireta, inclusive por meio de empresa à qual esteja vinculado como administrador ou sócio ou que integre o mesmo grupo econômico.” (NR)

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

I - 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;

II - 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

III - 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.

§ 1º Cabe exclusivamente ao transportador a escolha da seguradora, vedada a estipulação das condições e características da apólice por parte do contratante do serviço de transporte.

§ 2º O seguro de que trata o inciso I do **caput** poderá ser contratado pelo contratante do serviço quando for realizada a contratação direta do TAC, hipótese em que o contratante do serviço ficará responsável por eventuais perdas, sem qualquer ônus ao transportador autônomo.

§ 3º Ao adquirir coberturas de seguro adicionais contra riscos já cobertos pelas apólices do transportador, o contratante do serviço de transporte não poderá vincular o transportador ao cumprimento de obrigações operacionais associadas à prestação de serviços de transporte, inclusive as previstas nos Planos de Gerenciamento de Riscos - PGR.

§ 4º O seguro de que trata o inciso II do **caput** não exclui e nem impossibilita a contratação de outros seguros facultativos para cobertura de furto simples e qualificado, apropriação indébita, estelionato, extorsão simples ou mediante sequestro, ou quaisquer outros sinistros, perdas ou danos causados à carga transportada.

§ 5º O seguro de que trata o inciso III do **caput** poderá ser feito em apólice globalizada, que envolva toda a frota, sem a necessidade de listagem individual dos veículos.”
(NR)

Analistas de Infraestrutura e Especialistas em Infraestrutura Sênior

Art. 4º A Lei nº 11.539, de 8 de novembro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 13.
.....

II - quando cedido para órgãos ou entidades da União distintos dos indicados no inciso I, desde que para ocupação de cargo em comissão ou função de confiança de nível mínimo equivalente a 13 dos Cargos Comissionados Executivos - CCE ou superior, situação em que perceberá a GDAIE calculada com base no resultado da avaliação institucional do período.”
(NR)

Revogações

Art. 5º Ficam revogados:

I - os seguintes dispositivos na Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro:

- a) o inciso II-A do **caput** do art. 10; e
- b) o parágrafo único do art. 323; e

II - o parágrafo único do art. 13 da Lei nº 11.442, de 2007.

Vigência

Art. 6º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 29 de dezembro de 2022; 201º da Independência e 134º da República.

Brasília, 28 de dezembro de 2022

Senhor Presidente da República,

Submetemos à sua apreciação o Projeto de Medida Provisória 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 (CTB), 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.

Conforme disposto no § 2º do art. 148-A do CTB, os condutores habilitados nas categorias C, D ou E, com idade inferior a setenta anos, devem realizar exame toxicológico a cada período de 2 anos e 6 meses, a partir da obtenção ou renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Essa obrigação passou a ser exigida em 12 de abril de 2021, data da vigência da Lei nº 14.071, de 13 de outubro de 2020, que alterou o CTB.

Nesse sentido, o art. 165-B do CTB (inserido pela Lei nº 14.071, de 2020) tipificou como infração de trânsito a condução de veículos que exigem CNH nas categorias C, D ou E sem realizar o exame toxicológico previsto no § 2º do art. 148-A do CTB, após trinta dias do vencimento do prazo estabelecido.

Além disso, o parágrafo único do citado art. 165-B estabeleceu que *incorre na mesma penalidade o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo e não comprova a realização de exame toxicológico periódico exigido pelo § 2º do art. 148-A deste Código por ocasião da renovação do documento de habilitação nas categorias C, D ou E.*

Ocorre que, em razão dos impactos da pandemia da Covid-19, com a consequente limitação de serviços e imposição de restrições de circulação em diversos Estados e Municípios, além do risco de aglomeração de motoristas

em laboratórios e órgãos de trânsito, ocorreram prorrogações nos prazos de renovação das CNH, bem como para realização dos exames toxicológicos.

Essa situação pandêmica, cujos efeitos repercutem até os dias atuais, somada à elevação do preço dos combustíveis em razão das cotações internacionais do petróleo, sabidamente majoradas devido à guerra na Ucrânia, fez com que significativo número de motoristas, especialmente na categoria dos transportadores autônomos, não tenha realizado o exame toxicológico periódico, correndo o risco de incorrer em ilegalidade, pagar multa e ter seu direito de dirigir suspenso, razão pela qual se justifica a urgência e o relevante interesse público da proposta.

A situação desses motoristas já é tema de relevante preocupação do Governo, inclusive por meio da concessão de auxílio emergencial que permita a manutenção de suas atividades e, ainda, resguarde a dignidade do transportador e as condições de segurança viária no transporte.

Quanto às demais propostas, ajustou-se a redação do art. 10 do CTB, a fim de prever a composição do CONTRAN por áreas de competência, e não por Ministérios, tendo em vista a habitual alteração na denominação das Pastas Ministeriais em mudanças de governo. Nesse sentido, previu-se que o CONTRAN será presidido pelo Ministro de Estado ao qual estiver subordinado o órgão máximo executivo de trânsito da União.

Ademais, com o objetivo de buscar maior garantia de quórum mínimo para a realização das reuniões do CONTRAN, alterou-se a previsão de indicação de suplente para os Ministros de Estado, que poderão ser representados por servidores de nível hierárquico igual ou superior ao Cargo Comissionado Executivo - CCE, nível 17, ou, por oficial general, na hipótese de tratar-se de militar.

A ampliação do prazo de validade das deliberações do Presidente do CONTRAN de noventa para cento e vinte dias busca possibilitar submeter a validação das normas ao Conselho nas datas previstas de suas reuniões ordinárias, regimentalmente realizadas a cada três meses, respeitado o período estabelecido no CTB para a consulta pública dos referidos normativos.

Quanto às recentes alterações no CTB, referentes à tolerância no tempo de direção dos motoristas em caso de inexistência de pontos de parada e descanso, deve-se destacar a necessidade de regulamentação do CONTRAN sobre as regras dessa tolerância, de forma a coibir eventuais abusos que possam colocar em risco a segurança do trânsito. Essa medida visa garantir a segurança viária, haja vista que o prolongamento do tempo de direção dos motoristas tem como consequência a redução do nível de atenção e dos reflexos, o que pode constituir fator contribuinte ou determinante para a ocorrência de acidentes de trânsito.

Quanto a transferir do CONTRAN para o órgão máximo executivo de trânsito da União a autorização, em caráter experimental e por período prefixado, para utilização de sinalização e equipamento não previstos no CTB, essa medida trará maior celeridade e pronta resposta às inúmeras demandas dos órgãos executivos de trânsito e rodoviários. Também se propõe incluir essa autorização para os equipamentos, de forma a melhor abranger as situações experimentais.

Outro ponto que se propõe alterar é a previsão de que as placas utilizadas em veículos em serviço reservado de caráter policial possam ser utilizadas não apenas nos veículos de propriedade desses órgãos, mas também veículos sob sua posse, tais como locados ou cedidos para uso policial pelo Poder Judiciário. Tais placas devem ficar vinculadas ao órgão de segurança pública solicitante, de forma a manter-se o controle e ter seu uso nos veículos conforme a necessidade da ação policial.

Também se propõe a retirada da palavra “curso” do § 1º do art. 148 do CTB, de modo a permitir novas modalidades de formação do condutor, sem prejuízo do conteúdo.

Outra proposta é a inclusão da Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC) no art. 269 do CTB, de modo a corrigir equívoco na norma, visto que a ACC não estava prevista como documento de habilitação no referido artigo.

Por fim, propõe-se a revogação do inciso II-A do **caput** do art. 10 do CTB, em razão da previsão no § 3º-A de que o CONTRAN será presidido

pelo Ministro de Estado ao qual estiver subordinado o órgão máximo executivo de trânsito da União, conforme já exposto.

Além disso, propõe-se a revogação do parágrafo único do art. 323 do CTB, haja vista que já houve o estabelecimento dos limites de tolerância de pesos de veículos pelo CONTRAN, em observância ao **caput** do referido artigo. Ademais, destaca-se que a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, já não está mais em vigor.

No que tange ao art. 3º da minuta, a Lei nº 14.206, de 2021, promoveu alteração na Lei nº 11.442, de 2007.

Primeiramente, inclui-se novo parágrafo ao art. 5º-B, que trata da faculdade do TAC de contratar incluindo novo parágrafo ao art. 5º-B, que faculta ao TAC contratar pessoa jurídica para administrar seus direitos relativos à prestação de serviços de transporte. A proposta adiciona o seguinte dispositivo:

Art. 5º- B, § 5º Fica vedado ao contratante ou subcontratante dos serviços de transporte de cargas atuar, na mesma operação, como administrador dos serviços de transporte de que trata o caput, de forma direta ou indireta, inclusive por meio de empresa à qual esteja vinculado como administrador ou sócio ou que integre o mesmo grupo econômico.

O objetivo que se busca alcançar com nesse ponto é restringir que empresas de transportes, operadores logísticos, proprietários de cargas e embarcadores atuem como administradores do frete, quando participarem diretamente da operação na condição de Contratantes do TAC, ampliando o rol de atores explicitados no supracitado § 4º. O intuito não é vedar a atuação desses segmentos nesse mercado, de livre iniciativa, mas tão somente nas operações nas quais sejam partes contratantes. Importante lembrar que o administrador do frete tem por objetivo ser um mediador de interesses entre as partes envolvidas na operação de transporte, ao qual cabe, de maneira isenta e imparcial, observar e respeitar todos os direitos do Contratante e do Contratado.

Não é plausível que na relação comercial do TAC com seus Contratantes, estes últimos, detentores do poder econômico, sejam os gestores e administradores do contrato, até mesmo quanto aos direitos do TAC, posto que acatar esta possibilidade seria o mesmo que aceitar um imenso desequilíbrio contratual. Admitir que o administrador seja o Contratante do TAC, considerando tratar-se de uma empresa de transportes, operador logístico, proprietário de carga e/ou embarcador, certamente dará a esse agente o direito de impor ao TAC a sua contratação, inclusive com a condição de que caso não contrate os seus serviços, conseqüentemente, não prestará o serviço de transporte, o que joga por terra a liberdade econômica, além do flagrante abuso do poder econômico.

Vale frisar que, conforme já mencionado, o que se busca com a alteração proposta não é proibir que as empresas de transportes, operadores logísticos, proprietários de cargas e embarcadores atuem como administradores do frete, mas tão somente que não possam exercer a atividade quando, de alguma forma, participarem diretamente da operação de transporte na condição de contratante do TAC.

Outro ponto que merece destaque é a prática usual e danosa por parte de empresas contratantes de fretes a imposição de uso de meios de pagamentos, sejam eles legais (por meio de IPEF credenciada) ou ilegais (“Carta-frete”), além de outras condições operacionais inexequíveis de modo a prejudicar a relação comercial em desfavor do TAC. Trata-se, pois, de flagrante abuso de poder econômico que se busca não se perpetuar por ocasião da implantação do Documento Eletrônico de Transporte - DT-e, instituído pela já mencionada Lei nº 14.206/21.

É oportuno destacar o texto do ilustre jurista e professor Ives Gandra Martins, no trabalho sobre a “CARTA-FRETE”, que nas páginas 28 a 30, dispõe:

“...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-escavidão, 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 escorçante. 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 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.**” (grifos nossos)

A analogia do professor Ives Gandra com a “Carta-Frete” foi extremamente exata e oportuna, podendo ser utilizada quando se quer permitir que o Contratante do TAC faça a administração de seus direitos, sendo certo que se repetirá a infâmia da “Carta-Frete”, desta feita oficializada pelo Estado, a quem cabe o dever de reprimir.

Não se pode 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, o que se verifica é a prática de injustiça, perda de direitos fundamentais, desequilíbrio na relação contratual e abuso do poder econômico, razão pela qual não se recomenda o uso dessa bandeira para justificar a manutenção da atual situação de exploração do TAC.

Destacamos que por ocasião da regulamentação do artigo 5º-A da Lei nº 11.442, de 2007, cuja competência coube à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), esta última fez constar dos incisos XVII, XVIII e XIX do artigo 28 da Resolução nº 3.658, de 19 de abril de 2011, o seguinte:

“...Art. 28. Constituem obrigações da administradora de meios de pagamento eletrônico de frete, quando contratada, além daquelas já previstas nesta Resolução:

(...)

XVII - **não atuar** com exclusividade para qualquer grupo econômico de fato ou de direito, o qual se apresente como contratante de TAC e seus equiparados, nos termos do art. 3º, desta Resolução;

XVIII - **não possuir qualquer vinculação societária**, direta e/ou indireta, com as partes do CTRC ou documento substituto, objeto do contrato de transporte em que esteja atuando como administradora; e

XIX - **não possuir qualquer vinculação societária**, direta e/ou indireta, com distribuidora de combustíveis para efeito de transação com os meios de pagamento de frete, especialmente as relacionadas à comercialização de combustíveis e outros insumos.” (grifos nossos)

Note-se que a preocupação do administrador de pagamento de frete não estar vinculado diretamente à operação de transporte não é uma novidade e, na ocasião, a ANTT buscou exatamente proteger o TAC com a condição de que o administrador de pagamento do frete não poderia ter vínculo, direto ou indireto, com o contratante do frete.

Em outra vertente, um exemplo prático do que a não criação de uma norma legal com o teor discorrido na presente técnica tem o potencial de produzir é o seguinte: uma das questões mais polêmicas presentes atualmente no transporte de cargas é o pagamento do valor da estadia estipulado pelo § 5º do art. 5-A da Lei nº 11.442/07:

§ 5º O prazo máximo para carga e descarga do Veículo de Transporte Rodoviário de Cargas será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada do veículo ao endereço de destino, após o qual será devido ao Transportador Autônomo de Carga - TAC ou à ETC a importância equivalente a R\$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada/hora ou fração.

Desta feita, em uma eventual controvérsia entre o TAC e o consignatário / recebedor da carga com relação às condições do recebimento de uma carga específica, se a operação ensejou ou não a obrigação do pagamento da estadia, o administrador do frete, na condição de responsável por gerenciar os desdobramentos deste pagamento, pode ter alguma relação contratual com o recebedor da carga, inclusive pertencendo a um mesmo grupo econômico, o que é prática comum no mercado. Nesse caso concreto, nitidamente se verificaria um conflito de interesses, já que o administrador do frete seria uma das partes da questão controversa, ferindo a isenção e imparcialidade mencionadas na presente Exposição de Motivos.

Por fim, cumpre destacar que a redação proposta para o art.3º da minuta está em consonância com as disposições do § 5º do art. 173 da Constituição Federal, que é claro ao dizer que a lei deve reprimir o abuso do poder econômico:

“Art. 173.

§ 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.” (grifo nosso)

Em outro diapasão, no que concerne à nova redação proposta para o art. 13 da mesma Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, temos que o sistema de transporte rodoviário de cargas possui grande complexidade quando da prestação deste tipo de serviço. No mais das vezes, o transporte rodoviário de cargas em veículo transportador não se dá em forma de lotação, ou seja, com somente um em embarcador e um destinatário. Por regra, esse tipo de transporte se realiza de forma fracionada, coexistindo, na mesma operação, cargas com diversos embarcadores e diferentes destinatários.

Nos termos da redação do art. 13, que esta Medida Provisória pretende alterar, é conferido ao contratante dos serviços de transporte (embarcador) a alternativa de realizar este seguro contra perdas ou danos causados à carga. Tal regra, por natural, traz enormes prejuízos para as transportadoras, uma vez que a maioria dos grandes embarcadores contrata diretamente, em nome do transportador, apólice de seguro, estabelecendo, por

consequência, regras próprias em plano de gerenciamento de riscos. Essa disparidade de exigências das seguradoras causa burocracia e grandes perdas operacionais aos operadores do transporte, que se veem obrigados, em uma mesma viagem, a adotar diversos procedimentos a fim de atender a cada uma das companhias de seguros e/ou gerenciadoras, acarretando, igualmente, aumento no custo do frete que repercute diretamente na cadeia de comercialização de todos os produtos.

Sendo assim, a alteração do art. 13 da Lei nº 11.442. De 5 de janeiro de 2007, trazida por esta Medida Provisória, em seu parágrafo primeiro, ao determinar que a obrigatoriedade de contratação do RCTR-C é exclusiva do transportador autônomo, da empresa de transporte de cargas ou da cooperativa de transportes de cargas, é providência urgente e de rigor para corrigir distorções ora existentes no setor de transportes que vêm produzindo um volume multimilionário de litígios judiciais, os quais assomem a cada dia, em relação a indenizações securitárias.

Vale ressaltar que o instrumento utilizado para formalizar essa pretensa avocação de responsabilidades por parte de atores alheios à efetiva operacionalização do transporte remunerado de cargas (embarcadores/proprietários da carga), denominado “Carta de Direito de Regresso”, ou simplesmente “DDR”, traduz-se em verdadeira armadilha para os transportadores, que deixam de realizar autonomamente a contratação do respectivo seguro – uma vez que o custo não será ressarcido pelo contratante, que alega já possuir coberturas próprias – e acabam se sujeitando a interpretações e cláusulas unilaterais impostas pelas seguradoras ou gerenciadores de risco imbricadas nas retrocitadas “DDR” que inviabilizam, em muitos e frequentes casos, quaisquer indenizações, obrigando-os a arcar com os eventuais prejuízos, sendo que esta circunstância tem onerado diariamente o combalido setor de transportes, atingido de forma especial pela instabilidade dos preços que compõem sua cesta de custos.

Nos demais incisos e parágrafos propostos na nova redação do art. 13 da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, constam outros aperfeiçoamentos essenciais para a temática dos seguros no transporte rodoviário de cargas, os quais vem sendo discutidos há duas décadas.

O inciso II do parágrafo primeiro estabelece a faculdade de contratação do Seguro de Responsabilidade Civil – Desaparecimento de Carga (RC-DC), com vistas à assegurar a cobertura de riscos de desaparecimentos de cargas inexistentes à época da edição do Decreto-lei 73/1966 e do Decreto 61.867/67 (Decretos basilares na fundação do atual paradigma de seguros brasileiro), sendo que o Conselho Nacional de Seguros Privados não abordou tais riscos no seguro obrigatório, o qual deveria fazê-lo considerando a já mencionada culpa presumida e responsabilidade objetiva do transportador rodoviário. Apenas nos meados dos anos 1970 começaram a se intensificar os crimes de apropriação indébita das cargas, praticados por falsos caminhoneiros. Ainda nos anos 1980, com algumas práticas destinadas a evitar a apropriação indébita, começaram a ocorrer os roubos e os furtos.

Imediatamente, o mercado segurador desenvolveu o seguro de RCF-DC, que cobre o roubo, furto simples e qualificado, apropriação indébita, estelionato, extorsão simples ou mediante sequestro, da carga transportada, desde que ocorra o desaparecimento do veículo transportador, concomitantemente.

Em face dos alarmantes índices de desvios de cargas, a partir dos anos 1990 até os dias atuais, esse seguro é exigido pelos proprietários das cargas e, também, muito procurado pelas próprias empresas de transportes, considerando a sua responsabilidade objetiva já comentada acima.

Deve-se observar que, no caso do RCF-DC, não existe o seguro obrigatório, mas sim a faculdade de se contratar essa cobertura, dentro do livre mercado de seguros, o que certamente promoverá maior garantia quanto ao recebimento das cargas que venham a ser desviadas. A inclusão desse inciso visa também aumentar a contratação do atual RCF-DC, propiciando a cobertura do risco de forma ampla e, ao mesmo tempo, promover a redução do custo de contratação.

No inciso III do mesmo parágrafo primeiro, se estabelece a faculdade do Seguro de Responsabilidade Civil por Veículos – Danos Materiais e Danos Corporais (RCV-DM/DC) para cobertura de danos causados a terceiros pelo veículo automotor utilizado no transporte rodoviário de carga. Em diversos países do mundo, a contratação dos seguros de responsabilidade civil de

veículos automotores para cobertura de danos materiais e pessoais de terceiros já é obrigatória, sendo que no Brasil tem-se apenas a cobertura de danos pessoais incluídas no DPVAT, com coberturas reduzidas.

Como o transporte rodoviário é o principal meio de deslocamento das cargas no país, e considerando que os veículos possuem características de dimensão e peso capazes de provocar danos consideráveis a pessoas e bens que trafegam em nossas rodovias, diante desses aspectos, é extremamente oportuno que esses veículos possam garantir valores razoáveis de indenização àqueles que venham a sofrer perdas e danos em virtude de qualquer ato ilícito praticado pelo transportador.

O benefício de contratar essa cobertura é para toda a sociedade e o próprio Estado, pois aqueles que sofrerem perdas e danos poderão ser ressarcidos e o Estado poderá receber indenizações pelos atendimentos realizados pelo SUS e até mesmo de infraestrutura existente nas rodovias, tais como defensas, placas de sinalização e até mesmo obras de arte corrente e especiais eventualmente danificadas. Deve-se destacar que esse seguro é utilizado apenas quando existe culpa efetiva e apurada do transportador.

É importante frisar que o parágrafo primeiro da Minuta de Medida Provisória em apreço torna claro que tanto o transportador autônomo, como as pessoas jurídicas e as cooperativas prestadoras de serviços de transporte de cargas podem contratar o seguro e que a escolha da seguradora é direito exclusivo desses agentes, evitando que contratantes de serviços de transportes venham a obrigá-los a contratar apólices em seguradoras predeterminadas, retirando a livre concorrência, além de potencialmente criar a obrigação de os prestadores dos serviços de transporte a terem dezenas de apólices com características totalmente diferentes. Atualmente é comum a existência de acordos entre embarcadores e seguradoras que obrigam os transportadores que lhes prestam serviços a contratar seguros de forma conjunta em uma única seguradora, retirando-lhes qualquer oportunidade de obter condições melhores de negociação.

O parágrafo segundo vem para resguardar o TAC estabelecendo que o seguro obrigatório de perdas e danos poderá ser contratado pelo contratante do serviço quando for realizada a contratação direta

do TAC, hipótese em que o contratante do serviço ficará responsável por eventuais perdas, sem qualquer ônus ao transportador autônomo.

O parágrafo terceiro remete ao contratante a responsabilidade de arcar com custos relativos aos seguros adicionais unilateralmente por ele estipulados.

O parágrafo quarto faculta a contratação de seguro de RCF-DC, ou análogos, que cubram o roubo, furto simples e qualificado, apropriação indébita, estelionato, extorsão simples ou mediante sequestro, da carga transportada, ocorrendo ou não o desaparecimento do veículo transportador, concomitantemente, até que seja plenamente regulamentado o seguro obrigatório previsto no inciso II do § 1º. Esse dispositivo visa parear a compulsoriedade da aquisição dessa cobertura com a efetiva disponibilidade de produtos no mercado segurador.

O parágrafo quinto simplifica as contratações de seguros, cuja cobertura poderá ser de forma desburocratizada, podendo a apólice abranger toda a frota.

Conforme o consubstanciando, resta justificado o imperativo de urgência a ensejar nova redação proposta para o art. 13 da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, uma vez que sem a adoção de iniciativa imediata que faça cessar as graves situações exemplificadas, pode-se inviabilizar, em curto prazo, a regular circulação e o suprimento de bens, inclusive essenciais, no território nacional.

Com relação à alteração proposta na Lei nº 11.359, 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, trata-se da medida que visa permitir a cessão desses servidores para órgãos de outros Poderes da União, sem a perda integral da Gratificação de Desempenho de Atividade em Infraestrutura.

As normas legais que tratam das carreiras de servidores do executivo federal delimitaram a cessão dos servidores públicos para outros órgãos da União, ou seja, Poderes Legislativo e Judiciário, de forma a evitar demasiada perda de mão de obra, restringindo-as, em regra, a ocupação em

cargos em comissão de nível DAS-4, equivalente, ou superior, sob pena de o servidor perder a Gratificação de Desempenho.

Resta evidenciado que a intenção do legislador, ao tratar da cessão de servidores das carreiras do executivo federal, é de torná-la um instrumento excepcional, vinculando-a à ocupação de um cargo em comissão. Ocorre que, para o caso dos Analistas e Especialistas de Infraestrutura, a restrição tem se mostrado mais rigorosa, permitindo a cessão sem perda da Gratificação de Desempenho somente quando ocorrer no âmbito de órgãos, autarquias e fundações públicas do Poder Executivo federal. Tal restrição, na prática, inviabiliza a cessão, visto que a Gratificação de Desempenho de Atividade em Infraestrutura representa cerca de metade da remuneração desses servidores.

A restrição, portanto, não é razoável porquanto, além de não haver razão clara para o discrimen, os Analistas de Infraestrutura exercem atribuições voltadas a atividades que colaboram para a efetividade de políticas públicas em áreas estratégicas. Desse modo, 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.

Respeitosamente,

***Assinado por: Bruno Eustáquio Ferreira Castro de Carvalho, Ciro Nogueira Lima
Filho***

MENSAGEM Nº 760

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do art. 62 da Constituição, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências o texto da Medida Provisória nº 1.153, de 29 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 cessões de Analistas de Infraestrutura e Especialistas em Infraestrutura Sênior”.

Brasília, 29 de dezembro de 2022.

LEGISLAÇÃO	ENDEREÇO ELETRÔNICO
LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1997-09-23;9503
LEI Nº 11.442, DE 5 DE JANEIRO DE 2007.	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2007-01-05;11442
LEI Nº 11.539, DE 8 NOVEMBRO DE 2007.	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2007-11-08;11539

RETIFICAÇÃO

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.153, 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.

(Publicada no Diário Oficial da União de 30 de dezembro de 2022, Seção 1)

No art. 2º, na parte em que altera o art. 10 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, **onde se lê:**

§ 4º Os Ministros de Estado poderão se fazer representar por servidores de nível hierárquico igual ou superior ao Cargo Comissionado Executivo - CCE, nível 17, ou, por oficial general, na hipótese de se tratar de militar." (NR)

Leia-se:

§ 4º Os Ministros de Estado poderão se fazer representar por servidores de nível hierárquico igual ou superior ao Cargo Comissionado Executivo - CCE, nível 17, ou, por oficial general, na hipótese de se tratar de militar.

....." (NR)

JAIR MESSIAS BOLSONARO
Bruno Eustáquio Ferreira Castro de Carvalho
Ciro Nogueira Lima Filho

Ofício nº 7J (CN)

Brasília, em 22 de março de 2023 .

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Arthur Lira
Presidente da Câmara dos Deputados

Assunto: Encaminha Medida Provisória.

Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, nos termos do § 8º do art. 62 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, combinado com o Ato Conjunto das Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal nº 1, de 31 de março de 2020, a 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”.

À Medida foram oferecidas 91 (noventa e uma) emendas, dentre as quais foi retirada, a requerimento do respectivo autor, a de número: 6. Todas as emendas podem ser acessadas no portal do Congresso Nacional, juntamente com os demais documentos que compõem a matéria, no seguinte link: “<https://www.congressonacional.leg.br/materias/medidas-provisorias/-/mpv/155648>”.

Esclareço, ainda, que este ofício foi encaminhado por meio digital ao Serviço de Protocolo da Secretaria Geral da Mesa dessa Casa.

Atenciosamente,



Senador Rodrigo Pacheco
Presidente da Mesa do Congresso Nacional



CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória nº 1153, 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."*

PARLAMENTARES	EMENDAS N°S
Deputado Federal Arnaldo Jardim (CIDADANIA/SP)	001
Deputado Federal Pedro Westphalen (PP/RS)	002; 003
Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	004; 005; 007; 008; 009; 010; 011; 063; 064; 065; 066; 067; 068; 069; 070; 071; 088
Deputado Federal Tião Medeiros (PP/PR)	006*; 021
Deputado Federal Vinicius Carvalho (REPUBLICANOS/SP)	012
Deputado Federal João Carlos Bacelar (PL/BA)	013; 028; 061
Deputado Federal Daniel Freitas (PL/SC)	014
Deputado Federal Vicentinho Júnior (PP/TO)	015; 030; 031; 032; 033
Deputada Federal Coronel Fernanda (PL/MT)	016; 017; 018
Deputado Federal Fred Costa (PATRIOTA/MG)	019; 020
Deputado Federal Zé Vitor (PL/MG)	022
Deputado Federal Vitor Lippi (PSDB/SP)	023; 024
Deputado Federal Zé Neto (PT/BA)	025; 060
Senador Humberto Costa (PT/PE)	026
Deputado Federal Sidney Leite (PSD/AM)	027
Deputado Federal Vermelho (PL/PR)	029
Deputado Federal Cezinha de Madureira (PSD/SP)	034; 035; 036; 037; 038; 039; 040; 041; 042; 043; 044; 045; 046; 047; 048; 059
Deputado Federal Capitão Alberto Neto (PL/AM)	049; 050; 051; 052; 053; 054; 055; 056; 074; 080; 081; 082; 083; 084
Deputado Federal Rodrigo de Castro (UNIÃO/MG)	057; 058

PARLAMENTARES	EMENDAS N°S
Senador Ciro Nogueira (PP/PI)	062
Deputado Federal Zé Trovão (PL/SC)	072; 073; 077; 078; 079
Senador Izalci Lucas (PSDB/DF)	075
Deputado Federal Luiz Philippe de Orleans e Bragança (PL/SP)	076
Deputado Federal Fred Linhares (REPUBLICANOS/DF)	085
Deputado Federal Marcel Van Hattem (NOVO/RS)	086
Deputado Federal Gilson Marques (NOVO/SC)	087
Deputado Federal Zeca Dirceu (PT/PR)	089
Deputado Federal Mauricio Marcon (PODEMOS/RS)	090
Senador Rodrigo Cunha (UNIÃO/AL)	091

* Emenda retirada pelo autor

TOTAL DE EMENDAS: 91



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.153, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2022

EMENDA Nº

Suprima-se o art. 3º da MPV 1.153, de 28 de dezembro de 2022, que altera o art. 5º-B e o art. 13 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.

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.153, de 2022, em seu art. 3º, alterou as regras de contratação do seguro de cargas a fim de definir a contratação exclusiva por parte do transportador da carga, vedada a estipulação das condições e características da apólice pelo do contratante do serviço de transporte.

Além disso, definiu que o contratante do serviço de transporte não poderá vincular o transportador ao cumprimento de obrigações operacionais associadas à prestação de serviços de transporte, inclusive as previstas nos Planos de Gerenciamento de Riscos – PGR, ao adquirir coberturas de seguro adicionais contra riscos já cobertos pelas apólices do transportador.

Tais alterações impactam especialmente a contratação do transporte de carga de produtos perigosos e mercadorias de significativo valor econômico, as quais necessitam de medidas precaucionais a fim de prevenir sinistros, proteger as pessoas, salvaguardar o patrimônio, bem como evitar danos ao meio ambiente e à sociedade.

No entanto, com a vedação da estipulação das condições e características da apólice pelo do contratante, bem como a impossibilidade de vinculação do transportador ao cumprimento de obrigações operacionais associadas à prestação de serviços de transporte, inclusive as previstas nos Planos de Gerenciamento de Riscos – PGR, as empresas que contratam uma transportadora ficam impossibilitadas de definirem as condições de gestão de risco da carga e os procedimentos essenciais para o transporte.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos pares para a supressão do art. 3º da MPV 1.153, de 28 de dezembro de 2022.

Sala da Comissão, de fevereiro de 2023.

Deputado ARNALDO JARDIM
Cidadania/SP



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.153 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

Inclusa o art. 13 da Lei 11.442/2007, alterado pelo art. 3º da Medida Provisória nº 1.153/2022, o § 6º com a seguinte redação:

“Art. 13.

.....

.

I

.....

II

.....

III

.....

§

1º

§

2º

§

3º

§

4º

§

5º

§ 6º *As demais coberturas de seguro contratados pela Empresa de Transporte de Cargas – ETC, exceto a descrita no § 2º deste artigo, poderão ser estendidas ao Transportador Autônomo de Cargas – TAC*



mediante ajuste por escrito entre as partes que estabeleça as suas condições e responsabilidades". (NR)

JUSTIFICATIVA

A Medida Provisória trouxe um importante avanço na questão da contratação de seguros, estabelecendo a exclusivamente da contratação pelo transportador.

A Medida Provisória ao estabelecer serem de contratação exclusiva dos transportadores os seguros para cobertura de (i) perdas ou danos, e (ii) de roubos causados à carga, assim como para (iii) danos causados à terceiros ressalvou apenas a hipótese de ser estendido ao Transportador Autônomo de Cargas – TAC o seguro contra perda e danos à carga, mediante a dispensa de sua responsabilidade.

É natural nas contratações de Transportador Autônomo de Cargas – TAC negociar a extensão dos benefícios da apólice de seguro contratado pela Empresa de Transporte de Cargas - ETC a ele, inclusive porque não detém condições financeiras de suportar eventual danos decorrentes de furto ou danos causados à terceiros (ex. acidente que resulte incapacidade física/mental ou morte de uma pessoa). Além do mais, é uma forma indireta de assegurar ao cliente, assim como ao terceiro eventual reparação indenizatória oriunda de acidente no transporte da mercadoria. Estabelecendo a contratação exclusiva pelo transportador e permitindo apenas a extensão ao Transportador Autônomo de Cargas – TAC do seguro para cobertura de perda ou danos a carga, temos que a Empresa de Transporte de Cargas – ETC está proibida de estenderem, mediante ajuste, os benefícios de sua apólice a ele.

Assim, sugerimos incluir no texto da Medida Provisória o parágrafo 6º que permite, mediante acordo entre as partes, que a Empresa de Transporte de Cargas – ETC possa estender ao Transportador Autônomo de Cargas – TAC os demais benefícios da sua apólice de seguro.

Sala das Sessões, em de de 2023.

Deputado Pedro Westphalen



Progressistas/RS



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.153 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 MODIFICATIVA/ADITIVA

O art. 13 da Lei 11.442/2007, alterado pelo art. 3º da Medida Provisória nº 1.153/2022, passa a vigorar com a seguinte redação:

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

I -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;

*II - **seguro obrigatório** de responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas, para cobertura de roubo da carga, quando estabelecido no contrato ou conhecimento de transporte; e*

III -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.

§ 1º Cabe exclusivamente ao transportador a escolha da seguradora, vedada a estipulação das condições e características da apólice por parte do contratante do serviço de transporte.

§ 2º O seguro de que trata o inciso I do caput poderá ser contratado pelo contratante do serviço quando for realizada a contratação direta do TAC, hipótese em que o contratante do serviço ficará responsável por eventuais perdas, sem qualquer ônus ao transportador autônomo.

§ 3º Ao adquirir coberturas de seguro adicionais contra riscos já cobertos pelas apólices do transportador, o contratante do serviço de transporte não poderá vincular o transportador ao cumprimento de obrigações



operacionais associadas à prestação de serviços de transporte, inclusive as previstas nos Planos de Gerenciamento de Riscos - PGR.

§ 4º O seguro de que trata o inciso II do caput não exclui e nem impossibilita a contratação de outros seguros facultativos para cobertura de furto simples e qualificado, apropriação indébita, estelionato, extorsão simples ou mediante sequestro, ou quaisquer outros sinistros, perdas ou danos causados à carga transportada.

§ 5º Os seguros de que tratam os incisos I; II; e III do caput poderão ser feitos em apólice globalizada, para cada tipo de seguro, que envolva toda a frota, sem a necessidade de listagem individual dos veículos. ” (NR)

JUSTIFICATIVA

A Medida Provisória trouxe um importante avanço na questão da contratação de seguros, estabelecendo a exclusividade da contratação pelo transpostador.

A nova regra gerou segurança jurídica para as empresas, além de afastar a DDR (Carta de Direito de Regresso). A chamada DDR é uma forma de deixar os transpostadores descobertos e no prejuízo, quando há problemas com a carga.

Contudo, consideramos que o seguro para roubo de cargas deve ser obrigatório. A medida objetiva preservar e garantir que não haverá prejuízo para nenhuma das partes envolvidas na contratação e no transporte da mercadoria.

Por fim, acreditamos que os seguros podem ser feitos, para cada tipo, em apólice única, evitando brechas na lei que possam prejudicar o transpostador de cargas.

Sala das Sessões, em de de 2023.

Deputado Pedro Westphalen
Progressistas/RS





Medida Provisória nº 1.153, 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 Nº

Acrescente-se ao art. 2º da Medida Provisória nº 1.153/2022, a seguinte redação:

“Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997-Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....

“Art. 165-B. Dirigir veículo sem realizar o exame toxicológico previsto no art. 148-A deste Código:

.....

Penalidade - multa (cinco vezes) e, em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses, multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir.

Medida administrativa – retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado, observado o disposto no § 4º do art. 270.

Parágrafo único. No caso do § 2º do art. 148-A deste Código, a infração se configurará quando o condutor dirigir veículo após o trigésimo dia do vencimento do prazo estabelecido.”



* C D 2 3 6 4 7 6 9 0 6 0 0 0 *





“Art. 165-C. Dirigir veículo tendo obtido resultado positivo no exame toxicológico previsto no caput do art. 148-A deste Código:

Infração - gravíssima

Penalidade - multa (cinco vezes) e, em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses, multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir.

Medida administrativa – retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado, observado o disposto no § 4º do art. 270.”

“Art. 165-D. Deixar de realizar o exame toxicológico previsto no § 2º do art. 148-A deste Código, após 30 (trinta) dias do vencimento do prazo estabelecido:

Infração - gravíssima

Penalidade - multa (cinco vezes)

Parágrafo único. A competência para aplicação da penalidade de que trata este artigo será do órgão ou entidade executivo de trânsito de registro da CNH do infrator.”

.....” (NR)

JUSTIFICATIVA

A adoção do exame toxicológico de larga janela de detecção para motoristas profissionais consiste em relevante política pública que confere efetividade aos valores constitucionais atinentes ao direito à vida, à segurança viária e à saúde pública.

O exame toxicológico é ferramenta legal de proteção jurídica da dignidade humana dos motoristas profissionais e de toda a sociedade, uma vez que tem o condão de salvar vidas.

A imposição das penalidades previstas no art. 165-B do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, introduzido pela Lei nº 14.071/2020, cuja vigência se iniciou em abril de 2021, é de importância capital para a manutenção da frequência de testagem minimamente necessária a que se dê efetividade à política pública do exame toxicológico aplicável aos condutores das categorias C, D e E na forma do art. 148-A do CTB.





A aplicação de penalidades por infrações cometidas no âmbito do CTB tem por finalidade dotar de efetividade o cumprimento dos dispositivos legais nele previstos. Remeter a aplicação de uma penalidade a até noventa meses após o cometimento da infração que lhe deu causa leva ao descaso e ao esquecimento, esvaziando, por completo, o objetivo previsto na norma. Por isso, o espaço temporal padrão para aplicação de penalidades no âmbito do CTB é de 30 (trinta) dias após o cometimento das infrações o que deve por isso mesmo ser aqui resgatado.

Por outro lado, o exame toxicológico periódico realizado 30 (trinta), 60 (sessenta) e 90 (noventa) meses após a adição ou renovação da CNH carece de um comunicado eletrônico instantâneo ao motorista já que não há, nesses casos, qualquer contraprestação por parte do Estado como ocorre quando da adição ou renovação da CNH para as quais o exame é exigido como pré-requisito.

Além disso, em prol do fortalecimento da efetividade da política pública, faz-se necessário organizar as infrações a partir das condutas observadas nos infratores, com a inclusão dos arts. 165-C e 165-D e adoção de medida administrativa de retenção do veículo quando o condutor for flagrado dirigindo sem ter realizado o exame ou se teve resultado positivo no exame realizado, a exemplo do que já é previsto pelas normas de trânsito para situações análogas, como se vê nos arts. 165 e 165-A do CTB.

A obrigatoriedade de realização do exame sem sanções claras e específicas acaba por estimular o cometimento dessa infração, que coloca em risco a segurança de todos os usuários das vias públicas, o que tem sido demonstrado pelos recentes sinistros de trânsito cometidos por esses motoristas.

Sala das Sessões, 02 de fevereiro de 2023.

Deputado Hugo Leal
PSD/RJ





Medida Provisória nº 1.153, 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 Nº

Acrescente-se novo artigo à Medida Provisória nº 1.153/2022, onde couber, com a seguinte redação:

“Art. XXº O Ministério do Trabalho e Previdência deverá editar, em 90 (noventa) dias, contados da data de entrada em vigor desta Lei, norma regulamentando a aplicação dos exames toxicológicos previstos no § 6º do art. 168 e no inciso VII do art. 235-B do Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943 (Consolidação das Leis do Trabalho – CLT), em especial estabelecendo os procedimentos para sua aplicação, fiscalização periódica e constante, por meio de processos e sistemas eletrônicos, e o registro da aplicação do exame em sistema eletrônico de escrituração das obrigações trabalhistas”.

JUSTIFICATIVA

O exame toxicológico de larga janela de detecção para motoristas profissionais passou a ser exigido, na forma da lei, a partir de 02 de março de





2016 e de lá para cá consolidou-se, em todo o país, como uma política pública de comprovada eficácia na redução do número de sinistros, mortes e vítimas nas vias brasileiras.

A condução de um veículo automotor é uma tarefa complexa na qual o motorista age e interage com o meio a sua volta, recebendo estímulos e exteriorizando condutas. O ato de dirigir sob influência de qualquer substância psicoativa altera a realidade sensorial do indivíduo, interferindo em sua cognição, reações e avaliação de riscos. Não por outro motivo, o Ministério do Trabalho e Previdência demonstra em suas estatísticas que o motorista profissional é o profissional que mais mata no exercício de sua profissão.

A gravidade dessa situação aumenta assustadoramente quando o motorista tem sob sua responsabilidade a operação de máquinas com alto risco de dano, como é o caso de um veículo automotor com o peso e as dimensões dos veículos de carga e de transporte coletivo de passageiros.

Como se vê, a adoção do exame toxicológico de larga janela de detecção para motoristas profissionais consiste em relevante política pública que confere efetividade aos valores constitucionais atinentes ao direito à vida, à segurança viária e à saúde pública.

Ou seja, o exame toxicológico é ferramenta legal de proteção jurídica da dignidade humana dos motoristas profissionais e de toda a sociedade, na medida em que tem o condão de salvar vidas.

Nesse contexto, é de extrema relevância que passe a constar da Medida Provisória nº 1.153, de 29 de dezembro de 2022 dispositivo expresso que preveja a obrigação de o Ministério do Trabalho e Previdência, no âmbito de suas competências, editar portaria, no prazo de 90 (noventa) dias, com vistas à regulamentação dos exames toxicológicos previstos no § 6º do art. 168 e no art. 235-B do Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943 (Consolidação das Leis do Trabalho – CLT), de modo a conferir a necessária efetividade e coercitividade à obrigação legal de realização dos mencionados exames toxicológicos, em prol do fortalecimento da política pública e da proteção da vida humana.

Vale destacar, ainda, que o Governo Federal editou o Decreto nº 8.373, de 11 de dezembro de 2014, que institui o Sistema de Escrituração Digital das Obrigações Fiscais, Previdenciárias e Trabalhistas – eSocial, que é um





instrumento eficaz para a finalidade de registro e controle das obrigações legais. O próprio art. 2º do referido Decreto estabelece que o eSocial “é o instrumento de unificação da prestação das informações referentes à escrituração das obrigações fiscais, previdenciárias e trabalhistas e tem por finalidade padronizar sua transmissão, validação, armazenamento e distribuição”. Portanto, hábil para ser utilizado na fiscalização e controle da aplicação periódica e admissional do exame toxicológico.

A falta de procedimentos padronizados e sistêmicos para auxiliar as empresas e condutores dificulta a implementação efetiva desse importante exame. Ademais, a obrigatoriedade de realização do exame sem sanções claras e específicas acaba por estimular o cometimento dessa infração, que coloca em risco a segurança de todos os usuários das vias públicas, o que tem sido demonstrado pelos recentes sinistros de trânsito cometidos por esses motoristas.

Sala das Sessões, 02 de fevereiro de 2023.

Deputado Hugo Leal
PSD/RJ



Medida Provisória nº 1.153, de 29 de dezembro de 2022

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se ao art. 2º da Medida Provisória nº 1.153, de 29 de dezembro de 2022, dispositivo para incluir o art. 148-B à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, com a seguinte redação:

“Art. 2º

.....

“Art. 148-B. Ao renovar os exames previstos nos §§ 2º e 3º do art. 147 desta lei os condutores das categorias A e B deverão comprovar a realização de curso de prevenção do uso de álcool e de qualquer outra substância psicoativa, conforme normatização do CONTRAN.

§ 1º O curso a que se refere o caput deste artigo será realizado por instituições e entidades públicas e privadas especializadas e credenciadas pelo órgão executivo máximo de trânsito da União, observado:

I – dispensa da realização de prova teórica e qualquer outro tipo de avaliação;

II – transmissão eletrônica do curso no RENACH.

§ 2º O curso a que se refere o caput deste artigo deverá ser ministrado exclusivamente na modalidade de ensino à distância – EAD, por meio de plataformas tecnológicas disponibilizadas por instituições e entidades públicas e privadas homologadas, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

§ 3º As plataformas tecnológicas, incluindo o conteúdo e qualidade didático-pedagógico e a equipe multidisciplinar serão avaliados e certificados por Organismo de Certificação Designado – OCD, na forma regulamentada pelo Contran.

§ 4º Estende-se às atribuições do OCD, sob supervisão do órgão executivo máximo de trânsito da União, a avaliação contínua e ininterrupta do curso a que se refere o caput deste artigo, mediante realização de auditoria, supervisão e análise de conformidade.



§ 5º O curso a que se refere o caput deste artigo será realizado em regime de livre concorrência, vedado:

I – a limitação de empresas e o número de locais em que a atividade pode ser exercida;

II - a fixação de regras de exclusividade territorial. ”

§ 6º O percentual de 5% (cinco por cento) do valor de cada hora/aula será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito, conforme regulamentação do Contran. ”

.....(NR)

Acrescente-se o parágrafo único ao art. 6º à Medida Provisória nº 1.153, de 29 de dezembro de 2022, com a seguinte redação:

Art. 6º

.....

Parágrafo único. O curso de prevenção de que trata o art. 148-B do Código de Trânsito Brasileiro será regulamentado pelo Conselho Nacional de Trânsito no prazo de 180 (cento e oitenta dias, passando a ser exigido após 180 (cento e oitenta) dias da data da publicação da norma de regulamentação.

JUSTIFICATIVA

A medida proposta na presente Medida Provisória alcança, isoladamente, o universo de condutores que exercem atividade remunerada ao volante, especificamente os classificados nas categorias “C”, “D” e “E”.

A par das razões, conceitos e argumentos expendidos em relação à submissão desses condutores ao denominado exame químico toxicológico, fica evidente escapar do controle da sociedade e do legislador os condutores classificados nas categorias “A” e “B”, os quais, apesar de, em sua grande maioria, não exercerem atividade remunerada na condução de veículo automotor, trafegam nas vias públicas abertas à circulação.

* C D 2 3 0 2 4 3 8 2 3 7 0 0 *



Fica evidente, se razoável a não inclusão desses condutores à submissão na realização do exame químico toxicológico, inegavelmente a importância de que tenham, por equiparação, obrigações relacionadas com o cumprimento e atenção às normas de conduta e circulação nas vias públicas.

O fato de estarem dispensados da realização do exame químico toxicológico não induz na interpretação de que estejam desonerados de outro tipo de obrigação, minimamente equivalente, sendo preponderante que esses condutores, por ocasião da renovação do documento de habilitação, façam, no mínimo, curso de prevenção do uso de álcool e de qualquer outra substância psicoativa, exigível por ocasião da renovação do exame de aptidão física e mental.

O curso de prevenção do uso de álcool e de qualquer outra substância psicoativa, de amplo espectro e alcance, objetiva inculcar, reafirmar e reforçar nos condutores conceitos relativos à prevenção e as consequências do uso de álcool e de qualquer outro tipo de substância psicoativa.

E não bastam apenas as campanhas educativas de trânsito, as quais, embora importantes, não atingem o universo de condutores, dada as suas limitações e periodicidade.

A questão educacional é absolutamente vital, sendo inexorável 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.

Imprescindível matriz educacional própria, não apenas quando da formação do condutor, reiterando, a cada ciclo de renovação da habilitação, conceitos relacionados com o não consumo de bebida alcoólica e o uso de substância psicoativa e as consequências à segurança do trânsito.

Sabe-se que o consumo de bebida alcoólica e de substância psicoativa provocam, ainda, alterações do comportamento, das noções de perigo e do nível de consciência, inibindo barreiras normais e causando perda da autocrítica, gerando, conseqüentemente, acidentes de trânsito com gravíssimas sequelas senão a morte.

Estudos realizados pela Associação Brasileira de Medicina de Tráfego evidenciam os efeitos do consumo de álcool. Segundo a Abramet¹:

1 Associação Brasileira de Medicina de Tráfego – ABRAMET, Revista USP, São Paulo, n. 96, Dez/Fev-2012-2013.



“Com relação aos acidentes de trânsito, é fato universalmente conhecido que o cidadão tem clara consciência do radical antagonismo que existe entre o consumo de álcool e a condução de veículos automotores, mas, infelizmente, muitos dirigem depois de beber e até mesmo durante o ato de dirigir, e, por razões inexplicáveis, acreditam ser exceção à regra. Está bem documentado que o uso de álcool está estreitamente ligado às mortes por acidentes de trânsito e, mundialmente, em cerca de 35% a 50% das sinistralidades nas vias se constata a presença de álcool. A condução de um veículo requer capacidade para executar ações complexas em resposta a um ambiente que muda continuamente. Para conduzir um veículo com segurança, o motorista deve ser capaz de realizar, sem hesitação, uma série contínua de movimentos musculares complexos, com grande precisão, quaisquer que sejam as condições do clima e das vias. Toda condição que altere a percepção, o julgamento, a vigilância e a capacidade de realizar ações necessárias para controlar um veículo, poderá prejudicar a aptidão de um condutor, tornando a direção veicular insegura (Adura, 2011). Estudos recentes demonstram que, a cada quilômetro que percorre, o condutor observa, em média, 125 situações diferentes e assume cerca de doze decisões. A cada dez quilômetros comete três erros e a cada oitocentos quilômetros tem risco de se envolver em um acidente grave (Dextre et al., 2008). Os efeitos da bebida alcoólica na condução de veículos são inúmeros, causando um impacto significativo e crescente na morbimortalidade por acidentes de trânsito. Qualquer quantidade de ingestão alcoólica pode prejudicar a direção veicular e a segurança de trânsito. O álcool afeta negativamente essa segurança em três aspectos: sobrevivência, performance e comportamento.

O mesmo em relação ao consumo de álcool e de outras substâncias psicoativas, conforme retratado nos Projetos Diretrizes, da Associação Médica Brasileira e Conselho Federal de Medicina.

Foram assentados os seguintes conceitos:

(a) *em relação ao consumo de álcool: é uma substância psicoativa que pode alterar percepções e comportamentos, aumenta a agressividade e diminui a atenção. Estima-se que no mundo dois bilhões de pessoas sejam consumidoras de bebidas alcoólicas e já é de consenso que o uso de álcool está relacionado com vários tipos de violência, incluindo os acidentes de trânsito. O Código de Trânsito Brasileiro vigente estabelece como limite para criminalização do ato de beber e dirigir a concentração de álcool no sangue (alcoolemia) igual e superior a 0,6 g/l. Motoristas que estiverem dirigindo com essa concentração estão impedidos de conduzir veículo automotor. Essa Lei é pouco conhecida pela população e apenas 13% a 22% dos condutores souberam responder de forma correta o limite legal. Uma dose (uma lata de cerveja, uma taça de vinho e meio copo de uísque) corresponde a aproximadamente 12 g de álcool. Um adulto médio (homem, 70 kg e mulher de 62 kg,*



em bom estado de saúde), consumindo duas doses, atingirá uma alcoolemia de 0,3-0,5 g/l8. O 2º levantamento domiciliar sobre o consumo de drogas psicotrópicas do CEBRID indica que 74,6% da população brasileira consumiram álcool durante sua vida, 12,3% são dependentes e 7,3% se envolveram em situações de risco físico. Todas essas porcentagens foram maiores para o sexo masculino do que para o feminino, se analisados em separado. Os acidentes de trânsito são a décima causa de todas as mortes e a nona causa de morbidade em todo o mundo, vitimando fatalmente 1,2 milhões de pessoas todo ano, e ferindo de 20 a 50 milhões. A América Latina apresenta um panorama ainda mais preocupante, por ter as maiores taxas de fatalidades no trânsito de todas as regiões do mundo, 26,1 mortes para cada 100 mil habitantes, o dobro da média mundial. O Brasil tem uma taxa de 6,3 acidentes para cada 10 mil veículos registrados;

(b) ao tratar do efeito do Uso de Drogas (cannabis, anfetaminas, cocaína, opiáceos e alucinógenos) sobre o Comportamento e a Cognição de Motoristas: o número total de óbitos por acidentes de transporte terrestre no Brasil no ano de 2010 foi de 41.678 mortes. Os coeficientes de mortalidade por acidentes de trânsito superaram os de homicídios em oito estados brasileiros. Dirigir é uma tarefa complexa na qual o condutor recebe informações continuamente, analisa-as, identifica situações de risco e toma decisões, também continuamente, para administrá-las e superá-las. Substâncias que interferem e influenciam nas funções cerebrais e nos processos mentais envolvidos na condução veicular certamente irão afetar o desempenho do condutor. O uso de drogas lícitas (como o álcool), medicinais como os ansiolíticos e antidepressivos e ilícitas como a cocaína, cannabis e anfetaminas (por exemplo, ecstasy e femproporex, de uso proibido no Brasil), contribuem de maneira expressiva para a o aumento da morbimortalidade dos acidentes de trânsito.

É sabido à exaustão os efeitos deletérios do uso de substâncias que inegavelmente não combinam com o uso de veículo na via pública. Um levantamento do [Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul](#) (Detran-RS), por exemplo, aponta que praticamente quatro a cada 10 motoristas mortos em acidentes de trânsito em 2021 apresentaram álcool no sangue. Somente em nosso país, em média, 40 mil pessoas, por ano, perdem a vida em acidentes automobilísticos, e as principais vítimas são jovens de 15 a 29 anos. Justamente na fase da vida em que a incidência de bebida alcoólica é mais pronunciada.

No que diz respeito à regulação, observando nova dinâmica educacional, minimizando custo e diminuindo o tempo de ocupação dos condutores, formula-se a realização do curso na modalidade de ensino à distância – EAD, com carga horária adequada, ministrado por tantas quantas empresas estejam interessadas, por meio de plataformas tecnológicas disponibilizadas por instituições e entidades públicas



e privadas homologadas pelo CONTRAN, em regime de livre concorrência e sem qualquer limitação territorial de atuação.

O curso de prevenção, embora obrigatório, não terá o condão de reprovar os condutores, sujeitando-se a realização de um novo e qualquer obrigação adicional.

Como regra de controle, mantendo a eficácia do curso, sua higidez e regularidade, insere-se obrigação de que o conteúdo e qualidade didático-pedagógico e equipe multidisciplinar sejam avaliados e certificados por Organismo de Certificação Designado – OCD, na forma regulamentada pelo Contran.

Dos valores auferidos pelas empresas atuantes no mercado, a obrigação da destinação de 5% (cinco por cento) do valor de cada hora/aula para fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito, prevendo assim, cada qual de sua forma, a participação de todos os integrantes do Sistema Nacional de Trânsito na tarefa de aprimorar a área da segurança e educação de trânsito, mediante ações voltadas, a exemplo, prevenção e diminuição de acidente por meio de campanhas educativas e de orientação aos usuários do trânsito.

Diante dos argumentos expostos, solicitamos o apoio dos nobres colegas.

Sala da Comissão,

Deputado Tião Medeiros
PP/PR





Medida Provisória nº 1.153, 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 Nº

O art. 1º da Medida Provisória nº 1.153/2022, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º O disposto nos arts. 165-B, 165-C e 165-D da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro será aplicado a partir de 1º de julho de 2023.

Parágrafo único. O Conselho Nacional de Trânsito - Contran, estabelecerá o escalonamento, não superior a 180 (cento e oitenta) dias, contados a partir do dia 1º de julho de 2023, da realização dos exames de que trata o Art. 148-A, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, pelos condutores das categorias C, D e E que tenham obtido ou renovado a Carteira Nacional de Habilitação a partir de 3 de setembro de 2017.” (NR)

JUSTIFICATIVA

A aplicação das penalidades previstas no art. 165-B do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, introduzido pela Lei nº 14.071/2020, cuja vigência se





iniciou em abril de 2021, é de importância capital para a manutenção da frequência de testagem minimamente necessária a que se dê efetividade à política pública do exame toxicológico aplicável aos condutores das categorias C, D e E na forma do art. 148-A do CTB.

Nesse contexto, o diferimento de sua aplicação para 1º de julho de 2025, tal como previsto na Medida Provisória nº 1.153, de 29 de dezembro de 2022, implica em retardamento, sem fundamento, da imposição de penalidades em desfavor da efetividade da política pública que comprovadamente vem contribuindo sobremaneira desde 2016 para a redução dos acidentes, mortes e vítimas no trânsito brasileiro.

Ademais, com a proposta de novas infrações específicas para o descumprimento da obrigação de realizar o exame toxicológico, será necessário inserir os arts. 165-C e 165-D.

Cumprirá, ainda, ao órgão máximo normativo de trânsito a edição de resolução estabelecendo critérios e cronograma para realização dos exames, observado o escalonamento dentro do prazo de 180 (cento e oitenta) dias.

Sala das Sessões, 02 de fevereiro de 2023.

Deputado Hugo Leal
PSD/RJ





Medida Provisória nº 1.153, 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 Nº

Acrescente-se ao art. 2º da Medida Provisória nº 1.153/2022, a seguinte redação:

“Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997-Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....

Art. 148-A.

.....

§ 5º O resultado positivo no exame previsto no § 2º deste artigo acarretará:

I - o impedimento do condutor dirigir qualquer veículo até a obtenção de resultado negativo em novo exame; e

II - a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão à inclusão, no Renach, de resultado negativo em novo exame, vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.



* C D 2 3 5 0 4 4 1 5 3 7 0 0 *





.....
§ 8º A não realização do exame previsto neste artigo acarretará:

I – nos casos de que trata o caput deste artigo, o condutor ficará impedido de obter ou renovar a CNH até que seja realizado o exame com resultado negativo e serão aplicadas as sanções previstas no art. 165-B deste Código; e

II – no caso do § 2º, serão aplicadas as sanções previstas no § 5º deste artigo e nos arts. 165-B e 165-D deste Código, conforme a irregularidade verificada.

§ 9º Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União comunicar aos condutores, por meio do sistema de notificação eletrônica de que trata o art. 282-A deste Código, o vencimento do prazo para a realização do exame com 30 (trinta) dias de antecedência, bem como das penalidades decorrentes da sua não realização.

§ 10. Será exigido o exame de que trata o caput deste artigo ao candidato à primeira habilitação nas categorias A e B, como condição para obtenção da permissão para dirigir.

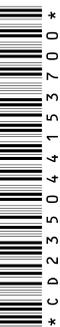
§ 11. O Contran regulamentará as disposições deste artigo.” (NR)

JUSTIFICATIVA

A adoção do exame toxicológico de larga janela de detecção para motoristas profissionais consiste em relevante política pública que confere efetividade aos valores constitucionais atinentes ao direito à vida, à segurança viária e à saúde pública.

Ou seja, o exame toxicológico é ferramenta legal de proteção jurídica da dignidade humana dos motoristas profissionais e de toda a sociedade, uma vez que tem o condão de salvar vidas.

A imposição das penalidades previstas no art. 165-B do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, introduzido pela Lei nº 14.071/2020, cuja vigência se iniciou em abril de 2021, é de importância capital para a manutenção da





frequência de testagem minimamente necessária a que se dê efetividade à política pública do exame toxicológico aplicável aos condutores na forma do art. 148-A do CTB.

No entanto, a atual redação do art. 148-A, ao prever a suspensão do direito de dirigir de forma direta, sem deixar claro o impedimento imediato de dirigir daquele condutor que deixa de fazer o exame ou que tem resultado positivo no exame realizado, desestimulou a adoção dessa penalidade pelos órgãos de trânsito. Inclusive, criou uma inconsistência quando o condutor estivesse fazendo ou renovando a habilitação, tendo em vista que o resultado negativo no exame é pré-condição para que o condutor possa habilitar-se ou renovar a habilitação, logo a suspensão acabava se tornando inócua, revelando-se um bis-in-idem na penalização.

Além disso, para que as penalidades contidas nos arts. 165-B, 165-C e 165-D tenham eficácia, é necessário que as condições quem as antecedem estejam devidamente mencionadas no art. 148-A, o que está sendo corrigido por meio da presente emenda.

Também estamos inserindo a previsão de que compete à Senatran (órgão máximo executivo de trânsito da União) a comunicação antecipada do prazo de 30 dias para atendimento ao disposto no § 2º do mesmo artigo, e a previsão de que cabe ao Contran a regulamentação.

Um ponto fundamental na presente proposta é a ampliação dos condutores que necessitam realizar o exame toxicológico de larga janela para alcançar a primeira habilitação nas categorias A e B. Todos sabemos que o uso regular de substâncias psicoativas subtrai do ser humano: a psicomotricidade, a perfeita coordenação entre neurônios e músculos para a produção de movimentos e decisões assertivas; o senso de orientação, noções básicas de direção, sentido, distância e velocidade; a capacidade reativa, os reflexos; o equilíbrio, enfim, o conjunto de capacidades fundamentais para o exercício de atividades e profissões de risco.

A síndrome de abstinência do uso de substâncias psicoativas por parte de pessoas químico-dependentes produz consequências ainda mais graves como alucinações, hipoglicemias, desmaios, crises de ansiedade, síndrome de pânico, mormente, incapacitantes para a direção veicular, bem





como para qualquer outra atividade ou profissão de risco.

Por outro lado, cumpre ressaltar que o cérebro humano atinge a plenitude de sua configuração neural aos 24 anos, idade antes da qual a presença regular de quaisquer substâncias psicoativas tem o condão de provocar lesões definitivas naquilo que seria a conformidade plena da cognição humana na sua completude.

Vale ainda dizer que é na adolescência e na juventude que se encontra a maior concentração de uso e usuários de drogas em todo o planeta, conquanto é exatamente aí que surge a grande aspiração ao direito de dirigir, símbolo da conquista da liberdade e da independência dos jovens, sendo esse o melhor dos momentos para que façamos a confrontação entre esse aspiracional e o uso daquelas substâncias, de modo a mitigá-las ou eliminá-las dessa faixa etária que concentra grande quantidade de acidentes e mortes no trânsito mundial e, em específico, no Brasil que representa o segundo maior mercado de cocaína do mundo quando se trata de número absoluto de usuários e representa 20% do consumo mundial, sendo o maior mercado de crack do planeta.

E o consumo de drogas entre os jovens é uma tragédia ainda mais alarmante. Estudo realizado nos Estados Unidos pela Administração dos Serviços de Saúde Mental e Abuso de Drogas (Substance Abuse and Mental Health Services Administration – SAMHSA), sucursal do Departamento Americano de Saúde e Serviços Humanos (U.S. Department of Health and Human Services – HHS), indica a direção sob o efeito de álcool ou drogas ilícitas (por exemplo, maconha, cocaína, alucinógenos, heroína) como ameaça significativa à segurança pública, pois pode prejudicar a percepção, a cognição, a atenção, o equilíbrio, a coordenação e outras funções cerebrais necessárias para uma direção segura. O estudo chama atenção para o fato de que apenas em 2014, 27,7 milhões de pessoas com idade a partir de 16 anos dirigiram sob a influência de drogas ilícitas nos Estados Unidos, sendo que a maior ocorrência se deu em motoristas entre 20 e 23 anos.

No Brasil, o II Levantamento Nacional de Álcool e Drogas (LENAD) realizado pelo Instituto Nacional de Políticas Públicas do Álcool e Outras Drogas (INPAD) da Universidade Federal de São Paulo (UNIFESP) em 2012 apontou que mais de 60% dos usuários de maconha e 45% dos usuários de cocaína





experimentaram a droga pela primeira vez antes dos 18 anos de idade. A Pesquisa Nacional de Saúde do Escolar (PeNSE), realizada em 2015 pelo IBGE em parceria com o Ministério da Educação, com estudantes de escolas públicas e privadas de todo o país, a maioria entre 13 e 15 anos, revelou que o percentual dos adolescentes que usaram drogas ilícitas aumentou de 7,3% para 9% entre 2012 e 2015.

Além disso, o II LENAD apontou que cerca de 28 milhões de brasileiros têm algum familiar dependente químico. Ainda segundo esse estudo, 58% das famílias com algum usuário de drogas têm afetada a habilidade de trabalhar ou de estudar, 29% das pessoas estão pessimistas quanto ao seu futuro imediato e 33% têm medo de que seu parente beba ou se drogue até morrer, ou alegam já ter sofrido ameaças do familiar viciado. Ou seja, além da vinculação direta com a segurança pública, o uso de drogas ainda desestrutura famílias.

Faz-se evidente entender que o acesso à permissão para dirigir pelo aspiracional que representa na psicologia de nossos jovens é, sim, grande elemento de confrontação ao uso de drogas, tornando-se política de segurança viária, pública e sanitária para os jovens e toda a nossa população.

Para tanto, a exigência do exame toxicológico para o candidato à primeira habilitação nas categorias A e B é um importante instrumento de combate ao consumo de drogas e redução de acidentes e, conseqüentemente, redução das lesões e mortes no trânsito. Segundo dados da Organização Mundial da Saúde (OMS), os acidentes de trânsito são a primeira causa de morte de jovens na faixa de 15 a 29 anos de idade.

Pelo exposto, solicitamos o apoio dos nobres pares para a presente emenda, de forma a estabelecermos um regulamento seguro para a proteção dos usuários do trânsito, prevenindo a ocorrência de sinistros totalmente evitáveis, como é o caso de motoristas que não sejam usuários de substâncias psicoativas.

Sala das Sessões, 02 de fevereiro de 2023.

Deputado Hugo Leal

PSD/RJ

49



* C D 2 3 5 0 4 4 1 5 3 7 0 0 *



Medida Provisória nº 1.153, 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 Nº

Acrescente-se ao art. 2º da Medida Provisória nº 1.153/2022, a seguinte redação:

“Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997-Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....

Art. 147.

.....

§ 8º No exame de aptidão física e mental, o candidato deverá responder a um questionário estabelecido pelo Contran, sob pena de responsabilidade, e ser informado que constitui crime previsto no art. 299, do Código Penal Brasileiro, prestar declaração falsa com o fim de criar obrigação ou alterar a verdade sobre fato juridicamente relevante e que está ciente que, caso apresente alguma alteração de saúde física e/ou mental, por qualquer motivo, que possa reduzir ou limitar a capacidade de condução de veículo, se apresentará ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal para se submeter aos exames necessários, independente da validade da CNH.





§ 9º O questionário referido no § 8º deverá ser assinado pelo condutor e pelo médico perito examinador, podendo ser adotada a assinatura eletrônica avançada ou qualificada, nos termos da Lei nº 14.063, de 23 de setembro de 2020.

§ 10. O órgão máximo executivo de trânsito da União disponibilizará ao médico perito examinador acesso para registro eletrônico de documentos no prontuário do condutor no RENACH, na forma definida pelo Contran.” (NR)

.....

JUSTIFICATIVA

A avaliação médica deve ser iniciada com o candidato respondendo um questionário, sob pena de responsabilidade, informado que constitui crime previsto no art. 299, do Código Penal Brasileiro, prestar declaração falsa com o fim de criar obrigação ou alterar a verdade sobre fato juridicamente relevante.

Instrumento valioso para o médico do tráfego, uma vez que o candidato, muitas vezes, omite informações que, no seu entender poderão prejudicá-lo em sua aprovação. Essas omissões também poderão ocorrer no preenchimento do questionário, mas além de menos frequentes, propiciarão ao perito um documento assinado constatando a ocultação de informações relevantes para a perícia.

Certas doenças que interferem na condução veicular só poderão ser diagnosticadas, por ocasião de um EAFM, mediante a informação do candidato. São exemplos clássicos dessa assertiva: epilepsia, doença cardíaca crônica isquêmica, infartos do miocárdio pregressos, uso de drogas e medicamentos, entre outras.

Por outro lado, no âmbito do Sistema Nacional de Trânsito, a adoção de assinaturas eletrônicas vem sendo amplamente prestigiada, como se pode ver, por exemplo, da emissão da ATPV-e (Autorização para Transferência de Veículo em meio eletrônico).

Com efeito, a assinatura eletrônica de documentos garante a veracidade e a fidedignidade do documento, com segurança, rastreabilidade e trilhas de auditoria, evitando fraudes e adulterações e permitindo a fiscalização





pelos órgãos competentes por meio sistêmico, diminuindo custos e eliminando rotinas burocráticas desnecessárias.

Na esteira do fortalecimento da adoção da assinatura eletrônica na ordem jurídica brasileira, a Lei nº 14.063/2020 foi editada com o desiderato de dispor sobre o uso de assinaturas eletrônicas em (i) interações internas dos órgãos e entidades da administração direta, autárquica e fundacional dos Poderes e órgãos constitucionalmente autônomos dos entes federativos; (ii) interações entre pessoas naturais ou pessoas jurídicas de direito privado e os entes públicos mencionados no item (i); e (iii) interações entre os entes públicos mencionados no item (i).

O referido diploma legal, em seu art. 5º § 1º, prevê a adoção da “assinatura eletrônica avançada” para as hipóteses de interação entre pessoas naturais ou pessoas jurídicas de direito privado e os entes públicos, devendo ser observados os critérios e requisitos estabelecidos pelo art. 5º, inciso II, do Decreto nº 10.543/2020 que regulamenta a lei. E, também, possibilita que a “assinatura eletrônica qualificada” seja admitida para essa finalidade.

Ademais, a criação de uma rotina pela Secretaria Nacional de Trânsito – Senatran, órgão máximo executivo de trânsito da União, para que os médicos examinadores possam inserir as informações e documentos decorrentes dos exames realizados certamente dará maior segurança jurídica tanto aos condutores quanto aos profissionais médicos, validando as informações de forma perene, segura e padronizada em todo o país.

Nesse contexto, é de extrema relevância que passe a constar da Medida Provisória nº 1.153, de 29 de dezembro de 2022 dispositivo expresso que preveja a possibilidade de condutores e médicos examinadores adotarem a assinatura eletrônica avançada ou qualificada quando da emissão do questionário médico relativo aos exames de aptidão físico e mental.

Sala das Sessões, 02 de fevereiro de 2023.

Deputado Hugo Leal
PSD/RJ





Medida Provisória nº 1.153, 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 Nº

Acrescente-se novo artigo à Medida Provisória nº 1.153/2022, onde couber, com a seguinte redação:

“**Art. XXº** O § 6º do art. 168 do Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 168.

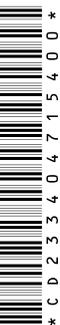
.....

§ 6º Serão exigidos exames toxicológicos previamente à admissão quando se tratar de motorista profissional, assegurados o direito à contraprova em caso de resultado positivo e a confidencialidade dos resultados dos respectivos exames.

.....” (NR)

JUSTIFICATIVA

O exame toxicológico de larga janela de detecção para motoristas





profissionais passou a ser exigido, na forma da Lei nº 13.103/2015, a partir de 02 de março de 2016 e de lá para cá consolidou-se, em todo o país, como uma política pública de comprovada eficácia na redução do número de sinistros, mortes e vítimas nas vias brasileiras.

O referido diploma legal passou a prever a exigência do exame toxicológico no âmbito do Sistema Nacional de Trânsito e, também, no âmbito das relações de trabalho.

Assim, a Lei 13.103/2015 acrescentou o §6º ao art. 168 da CLT para nele prever a exigência da realização de exames toxicológicos previamente à admissão de motoristas profissionais e por ocasião do seu desligamento.

Importante destacar que, conforme dispõe o § 7º do referido art. 168, os exames realizados no âmbito do Sistema Nacional de Trânsito poderão ser utilizados para os fins da CLT:

§ 7º Para os fins do disposto no § 6º, será obrigatório exame toxicológico com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, específico para substâncias psicoativas que causem dependência ou, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção, podendo ser utilizado para essa finalidade o exame toxicológico previsto na Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizado nos últimos 60 (sessenta) dias.

Nesse contexto, considerando que o motorista profissional é obrigado a realizar os exames toxicológicos previstos no art. 148-A da Lei nº 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro) no momento da adição/renovação de sua CNH e periodicamente a cada 2 (dois) anos e 6 (seis) meses, além do exame toxicológico prévio à sua admissão como empregado, parece oportuno alterar a redação do § 6º do art. 168 da CLT para dele suprimir a exigência do exame toxicológico quando do desligamento do motorista profissional.

Sala das Sessões, 02 de fevereiro de 2023.

Deputado Hugo Leal
PSD/RJ





Medida Provisória nº 1.153, 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 Nº

Acrescente-se ao art. 2º da Medida Provisória nº 1.153/2022, a seguinte redação:

“Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997-Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....

“Art. 263.:

.....

§ 4º No caso dos incisos I e II do caput deste artigo, quando a conduta praticada se referir ao cometimento da infração prevista nos arts. 165 e 165-A, o prazo de que trata o § 2º será de quatro anos.”

(NR)

.....

JUSTIFICATIVA

O Consumo de álcool e de outras substâncias psicoativas pelos



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



condutores é, sem dúvida, um dos maiores riscos de sinistros de trânsito, pelo seu potencial de mortes e lesões graves nas pessoas. Não por acaso, esse assunto tem estado no noticiário diariamente. Vidas têm sido ceifadas precocemente em razão da irresponsabilidade daqueles que insistem em beber ou usar drogas e dirigir.

Nesse contexto, a conduta do art. 165 do CTB (Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência) e do art. 165-A do CTB (Recusar-se a ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa, na forma estabelecida pelo art. 277) não podem ter a mesma reprimenda das demais condutas infracionais.

Foi nessa linha que o Congresso Nacional tem aumentado as penalidades ao longo dos anos, no entanto, a de cassação permanece da mesma forma, ficando desproporcional em relação às demais alterações relacionadas à conduta de beber e dirigir.

Sendo assim, estamos propondo que no caso dos arts. 165 e 165-A, o prazo para reabilitação prevista no art. 263 do CTB seja de 4 anos, permanecendo os demais em 2 anos. Assim, o Brasil dará provas de que não pode admitir que um condutor sob influência de álcool ou de outras drogas dirija normalmente em nossas vias, colocando a vida das outras pessoas em risco.

Não é demais lembrar que o Brasil assumiu compromisso internacional ao endossar a Década Mundial de Ações pela Segurança no Trânsito, que já está em sua segunda fase (a primeira foi de 2011 a 2020 e agora, de 2021 a 2030).

Especificamente em relação ao álcool, a ONU estabeleceu como uma das METAS GLOBAIS DE DESEMPENHO PARA A SEGURANÇA NO TRÂNSITO até 2030: “reduzir pela metade o número de lesões e mortes no trânsito relacionados a condutores que consomem álcool e/ou reduzir os casos relacionados a outras substâncias psicoativas”.

Além disso, foi sancionada a Lei nº 13.614/2018, originada na Câmara dos Deputados, que instituiu o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), com meta de redução em 50% do número de mortes no trânsito até 2028 (cerca de 86 mil vidas). Um das ações previstas para o Plano é





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

“Aprimorar a legislação criminal e os dispositivos administrativos correlatos, no sentido de buscar punições adequadas, proporcionais e condizentes com os resultados fáticos efetivamente produzidos, em particular nos casos relacionados ao consumo de álcool ou de qualquer substância psicoativa que determine dependência no contexto de condução de veículos automotores” (Ação A6009). No caso específico estamos atuando na seara administrativa para não sair do escopo da Medida Provisória.

Temos a convicção de que esta proposta, sendo aprovada, será mais um instrumento para retirar de circulação potenciais criminosos do trânsito.

Sala das Sessões, 23 de fevereiro de 2023.

Deputado Hugo Leal
PSD/RJ





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.153, DE 2022.

**MPV 1153
00012**

MEDIDA PROVISÓRIA 1153/2022.

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 Nº

Art. 3º A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 5º-B

§ 5º Fica vedado ao contratante ou subcontratante dos serviços de transporte de cargas, salvo quando se tratar do proprietário ou embarcador da carga, atuar, na mesma operação, como administrador dos serviços de transporte de que trata o caput, de forma direta ou indireta, inclusive por meio de empresa à qual esteja vinculado como administrador ou sócio ou que integre o mesmo grupo econômico.”

“Art. 13. Os transportadores, pessoas físicas ou jurídicas, prestadores do serviço de transporte rodoviário de cargas podem contratar:

I - 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;

II - seguro facultativo de responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas, para cobertura de roubo da carga; e



III - 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.

§ 1º Cabe ao transportador à escolha da seguradora e das condições do seguro, quando ele realizar a contratação direta do seguro.

§ 2º O seguro de que trata o inciso I do caput poderá ser contratado pelo contratante do serviço de frete em nome do transportador, pessoa física ou jurídica, hipótese em que o contratante do serviço ficará responsável por eventuais perdas.

§ 3º Ao adquirir coberturas de seguro para a carga transportada, o contratante do serviço de transporte não poderá vincular o transportador ao cumprimento de obrigações operacionais associadas à prestação de serviços de transporte, inclusive as previstas nos Planos de Gerenciamento de Riscos -PGR, salvo se as obrigações operacionais e Plano de Gerenciamento de Riscos, estiverem convencionadas no contrato comercial dos serviços de frete.

§ 4º O seguro de que trata o inciso II do caput não exclui e nem impossibilita a contratação de outros seguros pelo contratante dos serviços de frete, tais como de furto simples e qualificado, apropriação indébita, estelionato, extorsão simples ou mediante sequestro, ou quaisquer outros sinistros, perdas ou danos causados à carga transportada.

§ 5º O seguro de que trata o inciso III do caput poderá ser feito em apólice globalizada, que envolva toda a frota, sem a necessidade de listagem individual dos veículos.” (NR)

Sala das sessões em , de , de 2023.

Deputado Vinicius Carvalho
Republicanos/SP





– PL/BA

COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.153, DE 2022

EMENDA A MP Nº 1.153/2022

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 MODIFICATIVA

O Art. 3º da Medida Provisória 1.153, de 30 de dezembro de 2022 passa a vigorar com a seguinte redação:

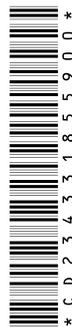
Art. 3º A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 5º-
B

§ 5º Fica vedado ao contratante ou subcontratante dos serviços de transporte de cargas atuar, na mesma operação, como administrador dos serviços de transporte de que trata o caput, de forma direta ou indireta, inclusive por meio de empresa à qual esteja vinculado como administrador ou sócio ou que integre o mesmo grupo econômico.” (NR)

“Art. 13. São de contratação preferencial dos transportadores, pessoas físicas ou jurídicas, prestadores do serviço de transporte rodoviário de cargas:

I -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;





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado JOÃO CARLOS BACELAR

– PL/BA

II -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

III -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.

§ 1º Cabe preferencialmente ao transportador a escolha da seguradora, vedada a estipulação das condições e características da apólice por parte do contratante do serviço de transporte.

§ 2º Ao adquirir coberturas de seguro contra riscos já cobertos pelas apólices do transportador, o contratante do serviço de transporte não poderá vincular o transportador ao cumprimento de obrigações operacionais associadas à prestação de serviços de transporte, inclusive as previstas nos Planos de Gerenciamento de Riscos - PGR.

§ 3º O seguro de que trata o inciso II do caput não exclui e nem impossibilita a contratação de outros seguros facultativos para cobertura de furto simples e qualificado, apropriação indébita, estelionato, extorsão simples ou mediante sequestro, ou quaisquer outros sinistros, perdas ou danos causados à carga transportada.

§ 5º O seguro de que trata o inciso III do caput poderá ser feito em apólice globalizada, que envolva toda a frota, sem a necessidade de listagem individual dos veículos.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A redação do artigo 3º da MP 1153/2022 ao alterar o disposto nos artigos 5º-B e 13, da Lei 11.442/2007, se mostra materialmente inconstitucional, por ofensa aos princípios e fundamentos constitucionais da livre iniciativa (art. 1º, IV, da CF); da livre concorrência (art. 170, IV, da CF), da propriedade privada (art. 170, II, da CF) e da liberdade de contratação que regem o Estado Democrático de Direito e a Ordem Econômica e Social.

Isso porque, traz impedimento ao dono da carga de proteger/segurar os bens de sua propriedade, assim como impõe ao mesmo limitações a seu direito de contratar e sujeição a contrato de seguro sobre bem de sua propriedade com o qual não anuiu e sobre o qual não possui qualquer ingerência, conferindo total insegurança jurídica ao mesmo.

Além de inconstitucional a redação do artigo 3º da MP 1153/2022 representa ofensa à Lei Federal, tanto ao disposto na Lei 13.874/2019 – Lei de Liberdade Econômica (incisos I e III, do artigo 2º), quanto ao disposto no Código Civil Brasileiro (Art. 421; 492 e 494), porquanto impede que o dono da carga possa se precaver em relação à sua responsabilidade legal, já que,





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado JOÃO CARLOS BACELAR

– PL/BA

até o momento da tradição (entrega da mercadoria), os riscos da coisa correm por conta do vendedor ou do comprador quando assim contratado, sendo a responsabilidade do transportador solidária, porém não exclusiva.

Por fim, esse dispositivo contraria, ainda, a prática de mercado e os conceitos internacionais dispostos nos INCOTERMS (Termos Internacionais de Comércio), da Câmara de Comércio Internacional (CCI), aplicáveis não somente aos contratos internacionais, como aos nacionais (na mesma linha do que é estipulado pelo Código Civil Brasileiro, quanto à responsabilidade pela carga até a sua entrega ao destinatário), impossibilitando o uso dos INCOTERMS porquanto altera a responsabilidade e o momento do pagamento do seguro da carga, que deixará de ser realizado pelo dono da carga ou pelo destinatário e passará a ser feito pelo transportados, sem qualquer ingerência dos contratantes.

A alteração ora proposta visa tornar o dispositivo legal conforme à Constituição Federal, bem como à legislação infraconstitucional aplicável, garantindo às partes o exercício da liberdade de contratar, da propriedade privada e sua proteção, não retirando das mesmas o direito de precaverem-se de eventuais responsabilidades que sobre elas recaem em decorrência do transporte de mercadorias, através da contratação dos seguros disponíveis no mercado, permitindo, ainda, que o Brasil esteja em conformidade com as práticas comerciais internacionais (INCOTERMS).

Por fim, necessário verificar que, da forma como elaborada, a alteração legislativa do parágrafo 2º, do artigo 13, da Lei 11.442, de 5 de janeiro de 2007, traz em si interpretação dúbia, pois autoriza o dono da carga a contratar os seguros obrigatórios diretamente pelo contratante do transporte, quando houver a contratação direta do TAC, afastando a exclusividade pretendida.

Sala da Comissão, 1º de fevereiro de 2023.

DEPUTADO JOÃO CARLOS BACELAR

PL/BA



* C D 2 3 4 3 3 1 8 5 5 9 0 0 *



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.153, 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

Acrescente-se ao artigo 13 da Lei nº 11.442 de 05 de janeiro de 2007, alterado pelo Art. 3º da Medida Provisória nº 1153 de 29 de dezembro de 2022 parágrafo com redação nos seguintes termos:

“Art. 13.

§ 6º Não será admitida a emissão de mais de uma apólice por transportador para cada um dos seguros previstos no “caput”, vinculada a apólice ao respectivo RNTRC.

JUSTIFICAÇÃO

Além da vedação de estipulação dos seguros de contratação exclusiva do transportador por parte do contratante, será de grande importância estabelecer a obrigatoriedade de emissão apólice única para cada modalidade de seguro, vinculando-a ao RNTRC da empresa de transporte.

Essa vinculação faz todo sentido considerando-se que a Lei nº 11442 de 05 de janeiro de 2007 cuida do transporte por conta de terceiros mediante remuneração, atividade empresarial que somente pode ser exercida por empresa regularmente inscrita no RNTRC – Registro Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas que é mantido e regulado pela Agência Nacional do Transporte Terrestre.

A regulamentação da atividade pela ANTT contém exigência de emissão de documentos de transporte nos quais existe a exigência da indicação de número da apólice de seguros da transportadora, tendo-se em conta que o seguro de responsabilidade civil do transportador é obrigatório, logo trata-se de condição para o exercício da atividade a contratação da apólice e sua informação nas operações informadas à ANTT.



Sala da Comissão, 02 de fevereiro de 2023.

**Deputado DANIEL FREITAS
(PL/SC)**

* C D 2 3 1 5 7 2 1 9 4 7 0 *



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.153, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2022

EMENDA Nº

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....
.....

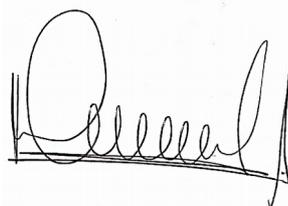
Art. 24-A. Os órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviário dos Municípios, Estados e do Distrito Federal, respectivamente, no âmbito de suas circunscrições, com seus Agentes de Trânsito concursados, não poderá delegar as competências de fiscalização de trânsito para fins de substituí-los em prejuízo ou ameaça da primazia do concurso público para o cargo de Agente de Trânsito.

.....
.....

JUSTIFICATIVA

A presente emenda visa proteger a carreira dos Agentes de Trânsito que se consolidou com a Emenda Constitucional nº 82, de 2014, que instituiu a segurança viária, mas frisou a importância dos Agentes de Trânsito em carreira, mas pelo Brasil afora convênios de delegação de competências de fiscalização de trânsito vem ameaçando a existência essa carreira e acaba tendo agentes públicos sem qualificação necessária do concurso publico e isso leva prejuízos para a sociedade.

A postura visa resguardar a primazia do concurso público desses servidores sem proibir os convênios, desde que proporcione prejuízos a carreira que tem previsão constitucional.



Deputado Federal **Vicentinho Júnior-PP/TO**
Vice-Líder do Bloco de Centro na Câmara dos Deputados



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1153, 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 SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o artigo 3º da Medida Provisória nº 1153, de 2022, que altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A Medida Provisória nº 1.153, de 2022 tem por escopo tratar da *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 (CTB), 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*; conforme informa a EM nº 00063/2022 MINFRA CC/PR.

Não obstante a proposição legislativa ter como mote principal relevante tema relacionado à saúde do motorista transportador, mais especificamente para a prorrogação do exame da exigência do exame toxicológico periódico, nota-se que em seu bojo também é realizada sensível e preocupante alteração à questão do seguro de cargas, medida esta que, neste particular, deve ser suprimida em sua integralidade.

E tal supressão integral do artigo 3º da MPV 1.53, de 2022, se justifica pelo fato de que no que diz respeito às alterações promovidas à Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, quanto ao seguro de cargas, à exclusividade do transportador para a escolha da



seguradora e à faculdade do Transportador Autônomo de Cargas contratar pessoa jurídica para administrar seus direitos relativos à prestação de serviços de transporte; entendemos haver manifesto impacto negativo para o setor de transportes de cargas, e, conseqüentemente, para a produção e a competitividade da economia nacionais.

Ao contrário do pretendido pela MP nº 1.153/2022, na especificidade aqui enfrentada, a vigência desta promove:

- (i) o aumento do custo do frete, quando disciplina que caberá exclusivamente ao transportador a escolha da seguradora, vedada a estipulação das condições e características da apólice por parte do contratante do serviço de transporte;
- (ii) o aumento da sinistralidade, consubstanciada no aumento exponencial de roubo, furto e fraudes nos transportes de cargas, quando determina que, no caso de aquisição de coberturas de seguro adicionais contra riscos já cobertos pelas apólices do transportador, o contratante do serviço de transporte não poderá vincular o transportador ao cumprimento de obrigações operacionais associadas à prestação de serviços de transporte, inclusive as previstas nos Planos de Gerenciamento de Riscos – PGR, impossibilitando assim a atuação regressiva contra os transportadores; e
- (iii) o imediato impacto negativo nos grupos econômicos que detêm empresas próprias de transportes, uma vez que fica vedado ao contratante ou subcontratante dos serviços de transporte de cargas atuar, na mesma operação, como administrador dos serviços de transporte, (...), de forma direta ou indireta, inclusive por meio de empresa à qual esteja vinculado como administrador ou sócio ou que integre o mesmo grupo econômico, proibição essa que expressamente viola o artigo 170 da Constituição Federal e na Lei nº 13.874, de 2019.

Frise-se ainda, por relevante, ser impossível implementar a curto e a médio prazos sistema operacional que se adeque aos comandos trazidos pela norma, além de ser medida de claro efeito negativo para a economia brasileira, como acima já relatado e demonstrado.

Assim, diante da gravidade dos cenários impactados pela MP 1.153, de 2022, sejam estes de ordem econômica, criminal e operacional, reclamo apoio de meus pares no sentido de se promover a supressão integral do artigo 3º da aludida Medida Provisória,

* C D 2 3 7 3 7 7 1 7 9 4 0 *



como medida de respeito aos preceitos constitucionais e infralegais que norteiam o tema e em manutenção de segurança para o setor de transporte de cargas.

Deputada Coronel Fernanda

(PL-MT)

* C D 2 3 7 3 7 7 1 7 9 4 0 *



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1153, 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 Nº

Dê-se a seguinte redação ao art. 3º da Medida Provisória nº 1153, de 2022:

“Art. 3º A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘Art. 5º-B
.....

§ 5º (SUPRIMIDO)

‘Art. 13. Sem prejuízo do seguro de responsabilidade civil contra danos a terceiros legalmente previsto, as operações de transporte contarão com o seguro contra perdas ou danos causados à carga, de acordo com o que seja estabelecido no contrato ou conhecimento de transporte, firmados em relações mercantis livres e voluntárias entre os interessados, podendo o seguro ser contratado:

I - pelo contratante dos serviços, eximindo o transportador da responsabilidade de fazê-lo;



II - pelo transportador, quando não for firmado pelo contratante.

§ 1º. As condições do seguro de transporte rodoviário de cargas obedecerão à legislação em vigor.

§ 2º. Os negócios jurídicos poderão ser realizados por grupo que exerça mais de uma atividade econômica, conforme previsto nas normas vigentes.’ (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.153, de 2022 tem por escopo tratar da *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 (CTB), 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*; conforme informa a EM nº 00063/2022 MINFRA CC/PR.

Não obstante a proposição legislativa ter como mote principal relevante tema relacionado à saúde do motorista transportador, mais especificamente para a prorrogação do exame da exigência do exame toxicológico periódico, nota-se que em seu bojo também é realizada sensível e preocupante alteração à questão do seguro de cargas, medida esta que, neste particular, deve ser substituída.

E tal substituição do artigo 3º da MPV 1.53, de 2022, nos moldes ora proposto se justifica pelo fato de que no que diz respeito às alterações promovidas à Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, quanto ao seguro de cargas, à exclusividade do transportador para a escolha da seguradora e à faculdade do Transportador Autônomo de Cargas contratar pessoa jurídica para administrar seus direitos relativos à prestação de serviços de transporte; entendemos haver manifesto impacto negativo para o setor de transportes de cargas, e, conseqüentemente, para a produção e a competitividade da economia nacionais.

Ao contrário do pretendido pela MP nº 1.153/2022, na especificidade aqui enfrentada, a vigência desta promove:



- (i) o aumento do custo do frete, quando disciplina que caberá exclusivamente ao transportador a escolha da seguradora, vedada a estipulação das condições e características da apólice por parte do contratante do serviço de transporte;
- (ii) o aumento da sinistralidade, consubstanciada no aumento exponencial de roubo, furto e fraudes nos transportes de cargas, quando determina que, no caso de aquisição de coberturas de seguro adicionais contra riscos já cobertos pelas apólices do transportador, o contratante do serviço de transporte não poderá vincular o transportador ao cumprimento de obrigações operacionais associadas à prestação de serviços de transporte, inclusive as previstas nos Planos de Gerenciamento de Riscos – PGR, impossibilitando assim a atuação regressiva contra os transportadores; e
- (iii) o imediato impacto negativo nos grupos econômicos que detêm empresas próprias de transportes, uma vez que fica vedado ao contratante ou subcontratante dos serviços de transporte de cargas atuar, na mesma operação, como administrador dos serviços de transporte, (...), de forma direta ou indireta, inclusive por meio de empresa à qual esteja vinculado como administrador ou sócio ou que integre o mesmo grupo econômico, proibição essa que expressamente viola o artigo 170 da Constituição Federal e na Lei nº 13.874, de 2019.

Frise-se ainda, por relevante, ser impossível implementar a curto e a médio prazos sistema operacional que se adeque aos comandos trazidos pela norma, além de ser medida de claro efeito negativo para a economia brasileira, como acima já relatado e demonstrado.

Assim, diante da gravidade dos cenários impactados pela MP 1.153, de 2022, sejam estes de ordem econômica, criminal e operacional, reclamo apoio de meus pares no sentido de se promover a substituição do artigo 3º da aludida Medida Provisória, como medida de respeito aos preceitos constitucionais e infralegais que norteiam o tema e em manutenção de segurança jurídica para os atores e agentes que atuam no setor de transporte de cargas.

Deputada Coronel Fernanda

(PL-MT)





Medida Provisória nº 1.153, 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 Nº

Acrescente-se ao art. 2º da Medida Provisória nº 1.153/2022, a seguinte redação ao art. 23 da lei 9.503, de 1997:

“Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997-Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....

Art. 23. Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito das vias municipais e estaduais e do Distrito Federal:

.....

III - executar outras atribuições, quando e conforme convênio firmado, com o órgão ou entidade executivo de trânsito ou executivo rodoviário, sem prejuízo das atribuições dos agentes de trânsito;

.....

VIII - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

IX - realizar a policia ostensiva, com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas



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





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete da Deputada Federal **CORONEL FERNANDA** – PL/MT

relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.

X – no exercício da polícia ostensiva de trânsito, aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa e as medidas administrativas cabíveis, com a notificação dos infratores e a arrecadação das multas aplicadas e dos valores provenientes de estadia e remoção de veículos, objetos e animais e de escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

XI - efetuar levantamento dos locais de acidentes de trânsito e dos serviços de atendimento, socorro e salvamento de vítimas;

XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

XIII - assegurar a livre circulação nas vias sob sua circunscrição, podendo solicitar ao órgão rodoviário a adoção de medidas emergenciais, e zelar pelo cumprimento das normas legais relativas ao direito de vizinhança, promovendo a interdição de construções e instalações não autorizadas;

XIV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas, adotando ou indicando medidas operacionais preventivas e encaminhando-os ao órgão rodoviário federal;

XV - implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito;

XVI - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XVII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XVIII - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete da Deputada Federal **CORONEL FERNANDA** – PL/MT

XIX - aplicar a penalidade de suspensão do direito de dirigir, quando prevista de forma específica para a infração cometida, e comunicar a aplicação da penalidade ao órgão máximo executivo de trânsito da União.

XX - realizar perícia administrativa nos locais de acidentes de trânsito.

.....(NR)

JUSTIFICATIVA

Somente em nosso país, em média, 40 mil pessoas, por ano, perdem a vida em acidentes automobilísticos, e as principais vítimas são jovens de 15 a 29 anos.

Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) estima-se em 45 mil mortos anuais e R\$ 50 bilhões de custo econômico o resultado dos acidentes de trânsito no Brasil. Em 2017, esses acidentes representaram a principal causa de mortes de crianças entre 5 e 14 anos no país.

Uma medida efetiva para redução desse número foi o exame toxicológico em caminhoneiros que reduz acidentes em 38% nas estradas federais, pois nos seis meses de vigência da lei, 650 mil profissionais foram submetidos a testes toxicológicos no país.

A obrigatoriedade do exame toxicológico para motoristas profissionais, implantada há apenas seis meses, já conseguiu reduzir em mais de 38% o número de acidentes nas estradas federais de todo o País.

A medida também fez com que mais de 230 mil motoristas profissionais mudassem de categoria ou não renovassem sua Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Os dados foram divulgados pelo Instituto de Tecnologia para o Trânsito Seguro (ITTS) em balanço sobre os seis meses da obrigatoriedade do exame.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete da Deputada Federal **CORONEL FERNANDA** – PL/MT

A obrigatoriedade do exame toxicológico para motoristas com CNH nas categorias C, D e E tornou-se uma norma pela Lei Federal nº 13.103/15 já devidamente regulamentada pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran) e pelo Ministério do Trabalho.

Sua adoção foi a primeira medida para combater o uso de drogas por condutores, desde que o Código de Trânsito Brasileiro entrou em vigor, em janeiro de 1998.

Nos seis meses de vigência da lei, foram testados cerca de 650 mil profissionais no País.

A taxa de positividade ficou em torno dos 9% para os motoristas candidatos a emprego em regime de CLT (Confederação das Lei do Trabalho) e em 2,5% para os motoristas que renovaram suas carteiras de habilitação.

Segundo o instituto, neste último grupo, o baixo índice está diretamente relacionado ao fato de que mais de 33% dos condutores profissionais não renovaram suas carteiras ou migraram para categorias em que o exame não é exigido.

Estudo desenvolvido em paralelo pela Polícia Rodoviária Federal (PRF) constatou que, de março a julho deste ano, comparativamente a igual período do ano passado, o número de acidentes envolvendo caminhões nas estradas federais do país diminuiu de 18 mil para 11 mil, o que dá uma redução de 38%.

Para Márcio Liberbaum, presidente do Instituto de Tecnologia para o Trânsito Seguro, a eficácia da lei é “absolutamente inequívoca” e muito bem demonstrada com essa fuga da renovação ou da classificação por categoria. “Essa positividade escondida vai ser pedagógica para os 90% dos motoristas que ainda não fizeram o exame. Eles vão perceber que têm de mudar de comportamento se quiserem continuar a exercer a sua profissão.

Para ampliar a efetividade dessa medida e de outras com a lei seca, precisamos atribuir a polícia militar rodoviária estadual, a mesma





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Federal **CORONEL FERNANDA** – PL/MT

atribuição que tem a polícia rodoviária federal, atuando com autonomia na prevenção, no exercício da polícia ostensiva de trânsito.

Assim, esta Emenda aperfeiçoa a legislação de trânsito como instrumento de proteção a vida e a integridade física das pessoas.

Sala das Sessões, de de 2023.

Deputada Cel Fernanda
PL/MT



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1153, 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 SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o artigo 3º da Medida Provisória nº 1153, de 2022, que altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A Medida Provisória nº 1.153, de 2022 tem por escopo tratar da *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 (CTB), 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*; conforme informa a EM nº 00063/2022 MINFRA CC/PR.

Não obstante a proposição legislativa ter como mote principal relevante tema relacionado à saúde do motorista transportador, mais especificamente para a prorrogação do exame da exigência do exame toxicológico periódico, nota-se que em seu bojo também é realizada sensível e preocupante alteração à questão do seguro de cargas, medida esta que, neste particular, deve ser suprimida em sua integralidade.

E tal supressão integral do artigo 3º da MPV 1.53, de 2022, se justifica pelo fato de que no que diz respeito às alterações promovidas à Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, quanto ao seguro de cargas, à exclusividade do transportador para a escolha da



seguradora e à faculdade do Transportador Autônomo de Cargas contratar pessoa jurídica para administrar seus direitos relativos à prestação de serviços de transporte; entendemos haver manifesto impacto negativo para o setor de transportes de cargas, e, conseqüentemente, para a produção e a competitividade da economia nacionais.

Ao contrário do pretendido pela MP nº 1.153/2022, na especificidade aqui enfrentada, a vigência desta promove:

- (i) o aumento do custo do frete, quando disciplina que caberá exclusivamente ao transportador a escolha da seguradora, vedada a estipulação das condições e características da apólice por parte do contratante do serviço de transporte;
- (ii) o aumento da sinistralidade, consubstanciada no aumento exponencial de roubo, furto e fraudes nos transportes de cargas, quando determina que, no caso de aquisição de coberturas de seguro adicionais contra riscos já cobertos pelas apólices do transportador, o contratante do serviço de transporte não poderá vincular o transportador ao cumprimento de obrigações operacionais associadas à prestação de serviços de transporte, inclusive as previstas nos Planos de Gerenciamento de Riscos – PGR, impossibilitando assim a atuação regressiva contra os transportadores; e
- (iii) o imediato impacto negativo nos grupos econômicos que detêm empresas próprias de transportes, uma vez que fica vedado ao contratante ou subcontratante dos serviços de transporte de cargas atuar, na mesma operação, como administrador dos serviços de transporte, (...), de forma direta ou indireta, inclusive por meio de empresa à qual esteja vinculado como administrador ou sócio ou que integre o mesmo grupo econômico, proibição essa que expressamente viola o artigo 170 da Constituição Federal e na Lei nº 13.874, de 2019.

Frise-se ainda, por relevante, ser impossível implementar a curto e a médio prazos sistema operacional que se adeque aos comandos trazidos pela norma, além de ser medida de claro efeito negativo para a economia brasileira, como acima já relatado e demonstrado.

Assim, diante da gravidade dos cenários impactados pela MP 1.153, de 2022, sejam estes de ordem econômica, criminal e operacional, reclamo apoio de meus pares no sentido de se promover a supressão integral do artigo 3º da aludida Medida Provisória,



como medida de respeito aos preceitos constitucionais e infralegais que norteiam o tema e em manutenção de segurança para o setor de transporte de cargas.

* CD 233243530800*
ExEdit



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1153, 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 Nº

Dê-se a seguinte redação ao art. 3º da Medida Provisória nº 1153, de 2022:

“Art. 3º A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘Art. 5º-B

.....

§ 5º (SUPRIMIDO)

‘Art. 13. Sem prejuízo do seguro de responsabilidade civil contra danos a terceiros legalmente previsto, as operações de transporte contarão com o seguro contra perdas ou danos causados à carga, de acordo com o que seja estabelecido no contrato ou conhecimento de transporte, firmados em relações mercantis livres e voluntárias entre os interessados, podendo o seguro ser contratado:



I - pelo contratante dos serviços, eximindo o transportador da responsabilidade de fazê-lo;

II - pelo transportador, quando não for firmado pelo contratante.

§ 1º. As condições do seguro de transporte rodoviário de cargas obedecerão à legislação em vigor.

§ 2º. Os negócios jurídicos poderão ser realizados por grupo que exerça mais de uma atividade econômica, conforme previsto nas normas vigentes.’ (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.153, de 2022 tem por escopo tratar da *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 (CTB), 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*; conforme informa a EM nº 00063/2022 MINFRA CC/PR.

Não obstante a proposição legislativa ter como mote principal relevante tema relacionado à saúde do motorista transportador, mais especificamente para a prorrogação do exame da exigência do exame toxicológico periódico, nota-se que em seu bojo também é realizada sensível e preocupante alteração à questão do seguro de cargas, medida esta que, neste particular, deve ser substituída.

E tal substituição do artigo 3º da MPV 1.53, de 2022, nos moldes ora proposto se justifica pelo fato de que no que diz respeito às alterações promovidas à Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, quanto ao seguro de cargas, à exclusividade do transportador para a escolha da seguradora e à faculdade do Transportador Autônomo de Cargas contratar pessoa jurídica para administrar seus direitos relativos à prestação de serviços de transporte; entendemos haver manifesto impacto negativo para o setor de transportes de cargas, e, conseqüentemente, para a produção e a competitividade da economia nacionais.



Ao contrário do pretendido pela MP nº 1.153/2022, na especificidade aqui enfrentada, a vigência desta promove:

- (i) o aumento do custo do frete, quando disciplina que caberá exclusivamente ao transportador a escolha da seguradora, vedada a estipulação das condições e características da apólice por parte do contratante do serviço de transporte;
- (ii) o aumento da sinistralidade, consubstanciada no aumento exponencial de roubo, furto e fraudes nos transportes de cargas, quando determina que, no caso de aquisição de coberturas de seguro adicionais contra riscos já cobertos pelas apólices do transportador, o contratante do serviço de transporte não poderá vincular o transportador ao cumprimento de obrigações operacionais associadas à prestação de serviços de transporte, inclusive as previstas nos Planos de Gerenciamento de Riscos – PGR, impossibilitando assim a atuação regressiva contra os transportadores; e
- (iii) o imediato impacto negativo nos grupos econômicos que detêm empresas próprias de transportes, uma vez que fica vedado ao contratante ou subcontratante dos serviços de transporte de cargas atuar, na mesma operação, como administrador dos serviços de transporte, (...), de forma direta ou indireta, inclusive por meio de empresa à qual esteja vinculado como administrador ou sócio ou que integre o mesmo grupo econômico, proibição essa que expressamente viola o artigo 170 da Constituição Federal e na Lei nº 13.874, de 2019.

Frise-se ainda, por relevante, ser impossível implementar a curto e a médio prazos sistema operacional que se adeque aos comandos trazidos pela norma, além de ser medida de claro efeito negativo para a economia brasileira, como acima já relatado e demonstrado.

Assim, diante da gravidade dos cenários impactados pela MP 1.153, de 2022, sejam estes de ordem econômica, criminal e operacional, reclamo apoio de meus pares no sentido de se promover a substituição do artigo 3º da aludida Medida Provisória, como medida de respeito aos preceitos constitucionais e infralegais que norteiam o tema e em manutenção de segurança jurídica para os atores e agentes que atuam no setor de transporte de cargas.



Medida Provisória nº 1.153, de 29 de dezembro de 2022

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se ao art. 2º da Medida Provisória nº 1.153, de 29 de dezembro de 2022, dispositivo para incluir o art. 148-B à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, com a seguinte redação:

“Art. 2º

.....

“Art. 148-B. Ao renovar os exames previstos nos §§ 2º e 3º do art. 147 desta lei os condutores das categorias A e B deverão comprovar a realização de curso de prevenção do uso de álcool e de outra substância psicoativa, conforme normatização do CONTRAN.

§ 1º O curso a que se refere o caput deste artigo será realizado por instituições e entidades públicas e privadas especializadas e credenciadas pelo órgão executivo máximo de trânsito da União, observado:

- I - carga horária de 10 (dez) horas/aula, com inserção na estrutura curricular de matéria de prevenção do uso de álcool e de outra substância psicoativa;
- II – dispensa da realização de prova teórica e qualquer outro tipo de avaliação;
- III – transmissão eletrônica do curso no RENACH.

§ 2º O curso a que se refere o caput deste artigo deverá ser ministrado exclusivamente na modalidade de ensino à distância – EAD, por meio de plataformas tecnológicas disponibilizadas por instituições e entidades públicas e privadas homologadas, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

§ 3º As plataformas tecnológicas, incluindo o conteúdo e qualidade didático-pedagógico e a equipe multidisciplinar serão avaliados e certificados por Organismo de Certificação Designado – OCD, na forma regulamentada pelo Contran.

§ 4º Estende-se às atribuições do OCD, sob supervisão do órgão executivo máximo de trânsito da União, a avaliação contínua e



ininterrupta do curso a que se refere o caput deste artigo, mediante realização de auditoria, supervisão e análise de conformidade.

§ 5º O curso a que se refere o caput deste artigo será realizado em regime de livre concorrência, vedado:

I – a limitação de empresas e o número de locais em que a atividade pode ser exercida;

II - a fixação de regras de exclusividade territorial. ”

§ 6º O percentual de 5% (cinco por cento) do valor de cada hora/aula será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito, conforme regulamentação do Contran. ”

.....(NR)

Acrescente-se o parágrafo único ao art. 6º à Medida Provisória nº 1.153, de 29 de dezembro de 2022, com a seguinte redação:

Art. 6º

.....

Parágrafo único. O curso de prevenção de que trata o art. 148-B do Código de Trânsito Brasileiro será regulamentado pelo Conselho Nacional de Trânsito no prazo de 90 (noventa dias, passando a ser exigido após 90 (noventa) dias da data da publicação da norma de regulamentação.

JUSTIFICATIVA

A medida proposta na presente Medida Provisória alcança, isoladamente, o universo de condutores que exercem atividade remunerada ao volante, especificamente os classificados nas categorias “C”, “D” e “E”.

A par das razões, conceitos e argumentos expendidos em relação à submissão desses condutores ao denominado exame químico toxicológico, fica evidente escapar do controle da sociedade e do legislador os condutores classificados

* C D 2 3 3 9 1 4 8 9 0 0 0 *



nas categorias “A” e “B”, os quais, apesar de, em sua grande maioria, não exercerem atividade remunerada na condução de veículo automotor, trafegam nas vias públicas abertas à circulação.

Fica evidente, se razoável a não inclusão desses condutores à submissão na realização do exame químico toxicológico, inegavelmente a importância de que tenham, por equiparação, obrigações relacionadas com o cumprimento e atenção às normas de conduta e circulação nas vias públicas.

O fato de estarem dispensados da realização do exame químico toxicológico não induz na interpretação de que estejam desonerados de outro tipo de obrigação, minimamente equivalente, sendo preponderante que esses condutores, por ocasião da renovação do documento de habilitação, façam, no mínimo, curso de prevenção do uso de álcool e de outra substância psicoativa, exigível por ocasião da renovação do exame de aptidão física e mental.

O curso de prevenção do uso de álcool e de outra substância psicoativa, de amplo espectro e alcance, objetiva incutir, reafirmar e reforçar nos condutores conceitos relativos à prevenção e as consequências do uso de álcool e de outro tipo de substância psicoativa.

E não bastam apenas as campanhas educativas de trânsito, as quais, embora importantes, não atingem o universo de condutores, dada as suas limitações e periodicidade.

A questão educacional é absolutamente vital, sendo inexorável 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.

Imprescindível matriz educacional própria, não apenas quando da formação do condutor, reiterando, a cada ciclo de renovação da habilitação, conceitos relacionados com o não consumo de bebida alcoólica e o uso de substância psicoativa e as consequências à segurança do trânsito.

Sabe-se que o consumo de bebida alcoólica e de substância psicoativa provocam, ainda, alterações do comportamento, das noções de perigo e do nível de consciência, inibindo barreiras normais e causando perda da autocrítica, gerando, conseqüentemente, acidentes de trânsito com gravíssimas sequelas senão a morte.

* C D 2 3 3 9 1 4 8 9 9 0 0 *



Estudos realizados pela Associação Brasileira de Medicina de Tráfego evidenciam os efeitos do consumo de álcool. Segundo a Abramet¹:

“Com relação aos acidentes de trânsito, é fato universalmente conhecido que o cidadão tem clara consciência do radical antagonismo que existe entre o consumo de álcool e a condução de veículos automotores, mas, infelizmente, muitos dirigem depois de beber e até mesmo durante o ato de dirigir, e, por razões inexplicáveis, acreditam ser exceção à regra. Está bem documentado que o uso de álcool está estreitamente ligado às mortes por acidentes de trânsito e, mundialmente, em cerca de 35% a 50% das sinistralidades nas vias se constata a presença de álcool. A condução de um veículo requer capacidade para executar ações complexas em resposta a um ambiente que muda continuamente. Para conduzir um veículo com segurança, o motorista deve ser capaz de realizar, sem hesitação, uma série contínua de movimentos musculares complexos, com grande precisão, quaisquer que sejam as condições do clima e das vias. Toda condição que altere a percepção, o julgamento, a vigilância e a capacidade de realizar ações necessárias para controlar um veículo, poderá prejudicar a aptidão de um condutor, tornando a direção veicular insegura (Adura, 2011). Estudos recentes demonstram que, a cada quilômetro que percorre, o condutor observa, em média, 125 situações diferentes e assume cerca de doze decisões. A cada dez quilômetros comete três erros e a cada oitocentos quilômetros tem risco de se envolver em um acidente grave (Dextre et al., 2008). Os efeitos da bebida alcoólica na condução de veículos são inúmeros, causando um impacto significativo e crescente na morbimortalidade por acidentes de trânsito. Qualquer quantidade de ingestão alcoólica pode prejudicar a direção veicular e a segurança de trânsito. O álcool afeta negativamente essa segurança em três aspectos: sobrevivência, performance e comportamento.

O mesmo em relação ao consumo de álcool e de outras substâncias psicoativas, conforme retratado nos Projetos Diretrizes, da Associação Médica Brasileira e Conselho Federal de Medicina.

Foram assentados os seguintes conceitos:

(a) *em relação ao consumo de álcool: é uma substância psicoativa que pode alterar percepções e comportamentos, aumenta a agressividade e diminui a atenção. Estima-se que no mundo dois bilhões de pessoas sejam consumidoras de bebidas alcoólicas e já é de consenso que o uso de álcool está relacionado com vários tipos de violência, incluindo os acidentes de trânsito. O Código de Trânsito Brasileiro vigente estabelece como limite para criminalização do ato de beber e dirigir a concentração de álcool no sangue (alcoolemia) igual e superior a 0,6 g/l. Motoristas que estiverem dirigindo com essa concentração estão impedidos de*

1 Associação Brasileira de Medicina de Tráfego – ABRAMET, Revista USP, São Paulo, n. 96, Dez/Fev-2012-2013.



conduzir veículo automotor. Essa Lei é pouco conhecida pela população e apenas 13% a 22% dos condutores souberam responder de forma correta o limite legal. Uma dose (uma lata de cerveja, uma taça de vinho e meio copo de uísque) corresponde a aproximadamente 12 g de álcool. Um adulto médio (homem, 70 kg e mulher de 62 kg, em bom estado de saúde), consumindo duas doses, atingirá uma alcoolemia de 0,3-0,5 g/l8. O 2º levantamento domiciliar sobre o consumo de drogas psicotrópicas do CEBRID indica que 74,6% da população brasileira consumiram álcool durante sua vida, 12,3% são dependentes e 7,3% se envolveram em situações de risco físico. Todas essas porcentagens foram maiores para o sexo masculino do que para o feminino, se analisados em separado. Os acidentes de trânsito são a décima causa de todas as mortes e a nona causa de morbidade em todo o mundo, vitimando fatalmente 1,2 milhões de pessoas todo ano, e ferindo de 20 a 50 milhões. A América Latina apresenta um panorama ainda mais preocupante, por ter as maiores taxas de fatalidades no trânsito de todas as regiões do mundo, 26,1 mortes para cada 100 mil habitantes, o dobro da média mundial. O Brasil tem uma taxa de 6,3 acidentes para cada 10 mil veículos registrados;

(b) ao tratar do efeito do Uso de Drogas (cannabis, anfetaminas, cocaína, opiáceos e alucinógenos) sobre o Comportamento e a Cognição de Motoristas: o número total de óbitos por acidentes de transporte terrestre no Brasil no ano de 2010 foi de 41.678 mortes. Os coeficientes de mortalidade por acidentes de trânsito superaram os de homicídios em oito estados brasileiros. Dirigir é uma tarefa complexa na qual o condutor recebe informações continuamente, analisa-as, identifica situações de risco e toma decisões, também continuamente, para administrá-las e superá-las. Substâncias que interferem e influenciam nas funções cerebrais e nos processos mentais envolvidos na condução veicular certamente irão afetar o desempenho do condutor. O uso de drogas lícitas (como o álcool), medicinais como os ansiolíticos e antidepressivos e ilícitas como a cocaína, cannabis e anfetaminas (por exemplo, ecstasy e femproporex, de uso proibido no Brasil), contribuem de maneira expressiva para a o aumento da morbimortalidade dos acidentes de trânsito.

É sabido à exaustão os efeitos deletérios do uso de substâncias que inegavelmente não combinam com o uso de veículo na via pública. Um levantamento do [Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul](#) (Detran-RS), por exemplo, aponta que praticamente quatro a cada 10 motoristas mortos em acidentes de trânsito em 2021 apresentaram álcool no sangue. Somente em nosso país, em média, 40 mil pessoas, por ano, perdem a vida em acidentes automobilísticos, e as principais vítimas são jovens de 15 a 29 anos. Justamente na fase da vida em que a incidência de bebida alcoólica é mais pronunciada.

* C D 2 3 3 9 1 4 8 9 9 0 0 0 *



No que diz respeito à regulação, observando nova dinâmica educacional, minimizando custo e diminuindo o tempo de ocupação dos condutores, formula-se a realização do curso na modalidade de ensino à distância – EAD, com carga horária adequada, ministrado por tantas quantas empresas estejam interessadas, por meio de plataformas tecnológicas disponibilizadas por instituições e entidades públicas e privadas homologadas pelo CONTRAN, em regime de livre concorrência e sem qualquer limitação territorial de atuação.

O curso de prevenção, embora obrigatório, não terá o condão de reprovar os condutores, sujeitando-se a realização de um novo e qualquer obrigação adicional.

Como regra de controle, mantendo a eficácia do curso, sua higidez e regularidade, insere-se obrigação de que o conteúdo e qualidade didático-pedagógico e equipe multidisciplinar sejam avaliados e certificados por Organismo de Certificação Designado – OCD, na forma regulamentada pelo Contran.

Dos valores auferidos pelas empresas atuantes no mercado, a obrigação da destinação de 5% (cinco por cento) do valor de cada hora/aula para fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito, prevendo assim, cada qual de sua forma, a participação de todos os integrantes do Sistema Nacional de Trânsito na tarefa de aprimorar a área da segurança e educação de trânsito, mediante ações voltadas, a exemplo, prevenção e diminuição de acidente por meio de campanhas educativas e de orientação aos usuários do trânsito.

Diante dos argumentos expostos, solicitamos o apoio dos nobres colegas.

Sala da Comissão,

Deputado Tião Medeiros
PP/PR



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.153, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2022

(Do Poder Executivo)

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.

A Medida Provisória nº 1.153, de 2022, passa a vigorar com as seguintes modificações:

"Art. 103.

.....
§ 3º O CONTRAN poderá autorizar, em caráter experimental e por período prefixado, a circulação de veículos ou combinação de veículos em condições não previstas no caput." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 1.153, de 2022, altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Entre essas alterações, destacam-se a prorrogação da exigência do exame toxicológico periódico, cuja aplicação da infração e da penalidade prevista no art. 165-B do CTB ao motorista que conduzir veículo para o qual seja exigida habilitação nas categorias C, D ou E sem realizar o exame toxicológico após 30 dias do vencimento do prazo estabelecido.

Porém a presente Medida Provisória deixa de alterar o importante artigo 103 do (CTB) que traz a seguinte redação, "O veículo só poderá transitar pela via quando atendidos os requisitos e condições de segurança estabelecidos neste Código e em normas do CONTRAN."

A nossa emenda pretende acrescentar o parágrafo terceiro no artigo 103, com o objetivo de autorizar, em caráter experimental e por período prefixado, a



circulação de veículos ou combinação de veículos em condições não previstas no caput do artigo 103.

Sala das comissões, em de de 2023.

Deputado Zé Vitor



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.153, DE 30 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 MODIFICATIVA Nº

(Do Sr. Vitor Lippi)

O Art. 3º da Medida Provisória 1.153, de 30 de dezembro de 2022 passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 3º A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.5º-B

§ 5º Fica vedado ao contratante ou subcontratante dos serviços de transporte de cargas atuarem, na mesma operação, como administrador dos serviços de transporte de que trata o caput, de forma direta ou indireta, inclusive por meio de empresa à qual esteja vinculado como administrador ou sócio ou que integre o mesmo grupo econômico.” (NR)

“Art. 13. São de contratação preferencial dos transportadores, pessoas físicas ou jurídicas, prestadores do serviço de transporte rodoviário de cargas:

I -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;

II -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

III -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.



§ 1º Cabe preferencialmente ao transportador a escolha da seguradora, vedada a estipulação das condições e características da apólice por parte do contratante do serviço de transporte.

§ 2º Ao adquirir coberturas de seguro contra riscos já cobertos pelas apólices do transportador, o contratante do serviço de transporte não poderá vincular o transportador ao cumprimento de obrigações operacionais associadas à prestação de serviços de transporte, inclusive as previstas nos Planos de Gerenciamento de Riscos - PGR.

§ 3º O seguro de que trata o inciso II do caput não exclui e nem impossibilita a contratação de outros seguros facultativos para cobertura de furto simples e qualificado, apropriação indébita, estelionato, extorsão simples ou mediante sequestro, ou quaisquer outros sinistros, perdas ou danos causados à carga transportada.

§ 5º O seguro de que trata o inciso III do caput poderá ser feito em apólice globalizada, que envolva toda a frota, sem a necessidade de listagem individual dos veículos.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A redação do artigo 3º da MP 1153/2022 ao alterar o disposto nos artigos 5º-B e 13, da Lei 11.442/2007, se mostra materialmente inconstitucional, por ofensa aos princípios e fundamentos constitucionais da livre iniciativa (art. 1º, IV, da CF); da livre concorrência (art. 170, IV, da CF), da propriedade privada (art. 170, II, da CF) e da liberdade de contratação que regem o Estado Democrático de Direito e a Ordem Econômica e Social.

Isso porque, traz impedimento ao dono da carga de proteger/segurar os bens de sua propriedade, assim como impõe limitações a seu direito de contratar e sujeição a contrato de seguro sobre bem de sua propriedade com o qual não anuiu e sobre o qual não possui qualquer ingerência, conferindo total insegurança jurídica ao mesmo.

Além de inconstitucional a redação do artigo 3º da MP 1153/2022 representa ofensa à Lei Federal, tanto ao disposto na Lei 13.874/2019 – Lei de Liberdade Econômica (incisos I e III, do artigo 2º), quanto ao disposto no Código Civil Brasileiro (Art. 421; 492 e 494), porquanto impede que o dono da carga possa se precaver em relação à sua responsabilidade legal, já que, até o momento da tradição (entrega da mercadoria), os riscos da coisa correm por conta do



vendedor ou do comprador quando assim contratado, sendo a responsabilidade do transportador solidária, porém não exclusiva.

Por fim, esse dispositivo contraria, ainda, a prática de mercado e os conceitos internacionais dispostos nos INCOTERMS (Termos Internacionais de Comércio), da Câmara de Comércio Internacional (CCI), aplicáveis não somente aos contratos internacionais, como aos nacionais (na mesma linha do que é estipulado pelo Código Civil Brasileiro, quanto à responsabilidade pela carga até a sua entrega ao destinatário), impossibilitando o uso dos INCOTERMS porquanto altera a responsabilidade e o momento do pagamento do seguro da carga, que deixará de ser realizado pelo dono da carga ou pelo destinatário e passará a ser feito pelo transportados, sem qualquer ingerência dos contratantes.

A alteração ora proposta visa tornar o dispositivo legal conforme à Constituição Federal, bem como à legislação infraconstitucional aplicável, garantindo às partes o exercício da liberdade de contratar, da propriedade privada e sua proteção, não retirando das mesmas o direito de precaverem-se de eventuais responsabilidades que sobre elas recaem em decorrência do transporte de mercadorias, através da contratação dos seguros disponíveis no mercado, permitindo, ainda, que o Brasil esteja em conformidade com as práticas comerciais internacionais (INCOTERMS).

Por fim, necessário verificar que, da forma como elaborada, a alteração legislativa do parágrafo 2º, do artigo 13, da Lei 11.442, de 5 de janeiro de 2007, traz em si interpretação dúbia, pois autoriza o dono da carga a contratar os seguros obrigatórios diretamente pelo contratante do transporte, quando houver a contratação direta do TAC, afastando a exclusividade pretendida.

Sala das Sessões, em 02 de fevereiro de 2023.

Deputado **VITOR LIPPI**

PSDB/SP



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.153, DE 30 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 SUPRESSIVA Nº

(Do Sr. Vitor Lippi)

Suprima-se o artigo 3º da Medida Provisória 1.153, de 30 de dezembro de 2022.

JUSTIFICAÇÃO

A redação do artigo 3º da MP 1153/2022 ao alterar o disposto nos artigos 5º-B e 13, da Lei 11.442/2007, se mostra materialmente inconstitucional, por ofensa aos princípios e fundamentos constitucionais da livre iniciativa (art. 1º, IV, da CF); da livre concorrência (art. 170, IV, da CF), da propriedade privada (art. 170, II, da CF) e da liberdade de contratação que regem o Estado Democrático de Direito e a Ordem Econômica e Social.

Isso porque, traz impedimento ao dono da carga de proteger/segurar os bens de sua propriedade, assim como impõe ao mesmo, limitações a seu direito de contratar e sujeição a contrato de seguro sobre bem de sua propriedade com o qual não anuiu e sobre o qual não possui qualquer ingerência, conferindo total insegurança jurídica.

Além de inconstitucional a redação do artigo 3º da MP 1153/2022 representa ofensa à Lei Federal, tanto ao disposto na Lei 13.874/2019 – Lei de Liberdade Econômica (incisos I e III, do artigo 2º), quanto ao disposto no Código Civil Brasileiro (Art. 421; 492 e 494), porquanto impede que o dono da carga possa se precaver em relação à sua responsabilidade legal, já que, até o momento da tradição (entrega da mercadoria), os riscos da coisa correm por conta do vendedor ou do comprador quando assim contratado, sendo a responsabilidade do transportador solidária, porém não exclusiva.

Por fim, esse dispositivo contraria, ainda, a prática de mercado e os conceitos internacionais dispostos nos INCOTERMS (Termos Internacionais de Comércio), da Câmara de Comércio Internacional (CCI), aplicáveis não somente aos contratos internacionais, como aos nacionais (na mesma linha do que é estipulado pelo Código Civil Brasileiro, quanto à responsabilidade pela



carga até a sua entrega ao destinatário), impossibilitando o uso dos INCOTERMS, porquanto altera a responsabilidade e o momento do pagamento do seguro da carga, que deixará de ser realizado pelo dono da carga ou pelo destinatário e passará a ser feito pelo transportados, sem qualquer ingerência dos contratantes.

Sala da Comissão, 02 de fevereiro de 2023.

Sala das Sessões, em 02 de fevereiro de 2023.

Deputado **VITOR LIPPI**

PSDB/SP



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.153, 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.

Art. 1º Os arts. 155 e 156 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 155. A formação de condutor de veículo automotor e elétrico será realizada por instrutor credenciado pelo órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, vinculado aos Centros de Formação de Condutores - CFC, cujo termo é definido no Anexo I deste Código, salvo nas localidades que não contarem com um CFC.

.....”
(NR)

“Art. 156. O CONTRAN regulamentará o credenciamento para prestação de serviço pelos CFC, responsáveis pela formação de condutores.

Parágrafo único. O credenciamento de instituições e as exigências necessárias destinadas à formação de instrutor e examinador serão regulamentados pelo CONTRAN.” (NR)

Art. 2º O Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, fica acrescido das seguintes definições:

“ANEXO I

DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

.....

CATADIÓPTRICO -

.....

CENTROS DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES (CFC) – empresas particulares ou sociedades civis credenciadas pelo órgão ou entidade executiva de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, constituídas sob qualquer das



formas previstas na legislação vigente, que tenham como atividade prioritária o ensino teórico e/ou prático visando a formação, atualização e reciclagem de candidatos e condutores de veículos automotores.

.....”
(NR)

JUSTIFICATIVA

A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico é disciplinada pelos arts. 140 a 160 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

De acordo com o CTB, os exames serão realizados por órgão ou entidade executivos dos Estados ou do Distrito Federal.

A lei permite ainda que os exames de habilitação, exceto os de direção veicular, possam ser aplicados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

Para tal, ficou estabelecido, no art. 156, que o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) deve regulamentar o credenciamento para prestação de serviços pelas autoescolas e outras entidades destinadas à formação de condutores.

Apresentamos a presente Emenda para aperfeiçoar um aspecto específico da formação de condutores, propondo a alteração da redação do art. 156 que trata exatamente do credenciamento da instituição que prestará o serviço de formação de condutores. O texto em vigor permite que a formação de condutores seja prestada pelas “autoescolas e outras entidades” destinadas para esse fim, inclusive por instrutores na qualidade de pessoas físicas, como estabelece o art. 155.

Muito embora o Contran não permita atualmente que “outras entidades” formem condutores, existe essa lacuna no CTB, que pretendemos eliminar com a presente Emenda.

O referido art. 155 do CTB permite que a formação de condutores seja realizada por instrutor autorizado pelo órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, pertencente **ou não** à entidade credenciada. O CTB não exige, em nenhum momento, que os instrutores sejam necessariamente vinculados às autoescolas, que hoje são denominadas de Centros de Formação de Condutores – CFC. Esse é outro ponto que estamos alterando. Os instrutores só poderão atuar sem vínculo a um CFC excepcionalmente nos locais em que o CFC não esteja presente.

Coube ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran) regulamentar o comando do art. 156, por meio de resoluções que foram sendo modificadas ao longo do tempo. A norma vigente atualmente é a Resolução nº 789, de 2020, que “consolida normas sobre o processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos.”

A atual resolução vincula os instrutores aos referidos centros de formação, com uma única exceção: o instrutor não vinculado a um CFC somente pode atuar nas localidades



que não contarem com um CFC (art. 59 da Resolução nº 789, de 2020, do Contran). Trouxemos o texto para o CTB, de maneira a garantir a perenidade dessa regra.

Em nosso entendimento, as autoescolas, hoje denominadas pelo Contran de Centros de Formação de Condutores – CFC, devem ser as únicas instituições responsáveis pela formação de condutores. Trata-se de atividade de extrema responsabilidade, que deve ser encarada com o maior profissionalismo possível. O processo de ensino exige qualificação dos instrutores, mas ao mesmo tempo também requer o uso de recursos físicos e materiais adequados para a formação dos alunos.

Muito embora saibamos da competência e seriedade dos instrutores e examinadores de trânsito, a atividade em questão deve ser exercida por centros de formação, tal como é regulamentado atualmente pelo CONTRAN.

Ademais, com o avanço da tecnologia e de novas alternativas de ensino, como os ensinamentos à distância, será cada vez mais importante que haja uma instituição séria e profissional por trás da formação do aluno prestando o serviço.

Como as normas infralegais possuem menor perenidade e segurança jurídica, apresentamos as modificações dos arts. 155 e 156 para garantir que a formação dos condutores de veículos automotores e elétricos seja realizada exclusivamente pelos centros de formação de condutores.

A atividade de instrutor e examinador, por outro lado, é naturalmente exercida por instituição diversa do CFC. O art. 39º da resolução determina que os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal poderão credenciar entidades, com capacidade técnica comprovada, para exercerem as atividades de formação de diretor geral, diretor de ensino e instrutor de trânsito para CFC, e de examinador de trânsito, através de cursos específicos teórico-técnico e de prática de direção.

Portanto, o proposto parágrafo único, do art. 156, mantém o *statu quo*, que permite o credenciamento de instituições destinadas para esse fim.

Por fim, aproveitamos para incluir no Anexo I do CTB a definição de Centros de Formação de Condutores.

Essas são as razões que nos levam a apresentar o presente projeto. Contamos com o apoio dos nobres pares para sua célere aprovação.

Deputado Ze Neto_PT/BA





MPV 1153
00026

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Humberto Costa

EMENDA Nº
(à Medida Provisória nº 1.153, de 2022)

Suprima-se o §1º do Art. 148 da Lei nº 9.503 de 1997, acrescido pelo Art. 2º da Medida Provisória nº 1.153, de 2022.

JUSTIFICAÇÃO

No texto da Medida Provisória apresentada para análise do Congresso Nacional, consta a proposta de alteração do §1º do Art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro, no qual é substituída a exigência de “curso” por “conceitos de direção defensiva e de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito”.

Na justificativa apresentada, alegou-se que a alteração legislativa “permitiria novas modalidades de formação do condutor sem alteração de seu conteúdo”.

A apresentação da presente Emenda que ao final deve manter a redação original do Art. 148 do CTB se justifica pelo objetivo de impedir a flexibilização ou até mesmo supressão da educação no trânsito como direito constitucional do cidadão e, portanto, dever do Estado.

Lembramos que, de acordo com a Constituição Federal (Art. 144, §10º, I), a Educação no Trânsito apresenta-se como política de segurança pública que deve ser eficiente na proteção da integridade física do cidadão.

O Estado, na sua função de prover os direitos e garantias sociais, atualmente garante a educação no trânsito exclusivamente pela formação teórico-técnica ministrada no curso de formação de condutores para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, cuja base legal atual é representada pelo texto do art. 148 do CTB.

Devemos ressaltar que este mesmo Poder Legislativo, desde o ano de 1997, estabeleceu por expresse no texto do Código de Trânsito Brasileiro que a educação no trânsito deveria ser promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus. Mesmo decorridos mais de 25 (vinte e cinco) anos da exigência, nada foi implementado nesse sentido.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Humberto Costa

Caso esta exigência legal tivesse sido cumprida, certamente outras modalidades de educação no trânsito poderiam ser flexibilizadas ou transformadas, mas a proposta apresentada pela Medida Provisória impõe ao cidadão ter ciência de “conceitos”, desobrigando o Estado de garantir a educação no trânsito na sua única modalidade atual de existência.

Dessa forma, até que o Poder Público cumpra com seu dever constitucional de garantir a educação no trânsito, inclusive nos termos em que estabelecida no Código de Trânsito Brasileiro, não deve ser feita qualquer alteração no Art. 148 que, hoje, fornece amparo legal ao curso teórico-técnico de formação de condutores, única modalidade de educação no trânsito em todo o país.

Senador HUMBERTO COSTA



Gabinete do Deputado Sidney Leite – PSD-AM

MPV 1153
00027

EMENDA SUPRESSIVA Nº _____ / 2023.
(Do Sr. Sidney Leite)

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.153, 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.

Suprima-se o artigo 3º Medida Provisória 1.153, de 30 de dezembro de 2022.

JUSTIFICAÇÃO

A redação do artigo 3º da MP 1153/2022 ao alterar o disposto nos artigos 5º-B e 13, da Lei 11.442/2007, se mostra materialmente inconstitucional, por ofensa aos princípios e fundamentos constitucionais da livre iniciativa (art. 1º, IV, da CF); da livre concorrência (art. 170, IV, da CF), da





Gabinete do Deputado Sidney Leite – PSD-AM

propriedade privada (art. 170, II, da CF) e da liberdade de contratação que regem o Estado Democrático de Direito e a Ordem Econômica e Social.

Isso porque, traz impedimento ao dono da carga de proteger/segurar os bens de sua propriedade, assim como impõe ao mesmo, limitações a seu direito de contratar e sujeição a contrato de seguro sobre bem de sua propriedade com o qual não anuiu e sobre o qual não possui qualquer ingerência, conferindo total insegurança jurídica.

A alteração legislativa em referência, contudo, viola princípios e normas constitucionais, sendo formal e materialmente inconstitucional, bem como os dispositivos do Código Civil e da Lei de Liberdade Econômica (Lei 13.874/2019), além de contrariar a prática de mercado e os conceitos internacionais dispostos nos INCOTERMS (Termos Internacionais de Comércio), da Câmara de Comércio Internacional (CCI), como pontua-se de forma concisa a seguir.

A Constituição Federal, em seu Art. 170, ao tratar da ordem econômica, prevê ser a mesma fundada na livre iniciativa, observados, dentre outros, os princípios da “propriedade privada” (inciso II) e da “livre concorrência” (inciso IV). E, neste contexto no § 4º, de seu Art. 173, a Constituição Federal prescreve que a “lei reprimirá o abuso do poder econômico que vise à dominação dos mercados, à eliminação da concorrência e ao aumento arbitrário dos lucros”.

O Código Civil Brasileiro, em linha com os princípios constitucionais, estabelece a liberdade de contratação entre as partes envolvidas nos negócios jurídicos em geral (art. 421), dentre os quais, nos negócios de compra e venda, bem como estipula regras de responsabilidade entre as mesmas.

Soma-se a isso, o fato de que a Medida Provisória em análise afronta o disposto no Decreto 61867/1967, que regulamenta os seguros obrigatórios previstos no Art. 20 do Decreto-lei 73/1966, o qual estipula, em seu Art. 12, a





Gabinete do Deputado Sidney Leite – PSD-AM

obrigatoriedade das pessoas jurídicas de direito público ou privado, de *“segurar os bens ou mercadorias de sua propriedade, contra os riscos de força maior e caso fortuito, merendes aos transportes ferroviários, rodoviários, aéreos e hidroviários, quando objeto de transporte no território nacional,...”*.

Não menos importante, a alteração legislativa é, ainda, totalmente contrária às práticas negociais existentes e aceitas nacional e internacionalmente, e causará impactos práticos relevantes, no que tange à forma de contratação (compra e venda de mercadorias); à estipulação de responsabilidades de parte a parte; ao preço final da mercadoria; ao preço do frete; à forma de lançamento de valores nas Notas Fiscais de cada qual dos contratos firmados, responsabilidades tributárias decorrentes, dentre outros.

A esse respeito, vale lembrar que os INCOTERMS sofrem revisões de tempos e tempos, sendo que para o ano de 2020, a Câmara de Comércio Internacional – CCI divulgou a lista de 11 Termos, com aplicação a partir de 1º de janeiro de 2020, os quais estão em plena consonância com o ordenamento jurídico vigente, sendo os mais conhecidos e utilizados o FOB (*Free on Board* ou Livre a Bordo) e o CIF (*Cost, Insurance and Freight* ou Custo, Seguro e Frete).

Note-se, assim, que esta alteração legislativa caminha na contramão da globalização dos negócios internacionais, porquanto sempre que uma empresa estrangeira se instalar no Brasil ou vier a negociar com empresa nacional, a mesma não poderá utilizar os INCOTERMS em seus negócios, já que a nova redação do artigo 13 da Lei 11442/2007, com a redação dada pela MP 1153/2022, alterou a responsabilidade pela contratação e pagamento do seguro do frete, sendo contraditória as regras negociais constantes de cada qual dos INCOTERMS, causando situação atípica e em descompasso com o restante do mundo, na contramão do crescimento econômico do país.

Importante trazer à baila, ainda, que em 20/09/2019 entrou em vigora Lei de Liberdade Econômica (Lei 13.874/2019) que reforma e igualmente





Gabinete do Deputado Sidney Leite – PSD-AM

estabelece normas de proteção à livre iniciativa e ao livre exercício de atividade econômica, estabelecendo como princípios a liberdade como uma garantia no exercício da atividade econômica e a intervenção excepcional do Estado sobre o exercício de atividades econômicas.

Ao fim e ao cabo, não obstante a inconstitucionalidade material da alteração legislativa levada a efeito pela Medida Provisória 1153/2022 na redação do artigo 13, da Lei 11.442/2007, necessário verificar que, igualmente, há inconstitucionalidade formal, porquanto não restaram preenchidos os requisitos previstos no artigo 62, da CF/88 de relevância e urgência.

Com efeito, a redação anterior do artigo 13, da lei nº 11.442/2007 estava em total conformidade, seja em relação às normas de direito infraconstitucional aplicáveis, seja no que tange à observância dos fundamentos e princípios constitucionais que regem a Ordem Econômica, porque preservava a lógica e a coerência de preservação aos princípios da livre iniciativa; da livre concorrência; da propriedade privada; da liberdade de contratar, refletidos na legislação infraconstitucional, razão pela qual se sustenta a sua manutenção em detrimento do regramento proposto pelo artigo 13, da Medida Provisória 1.153/22.

O artigo 3º da Medida Provisória 1.153 além de ofender os dispositivos legais acima expostos trará aumento de custo para o contratante (em decorrência da exclusividade de contratação pelos transportadores) e, por consequência, repasse do aumento do gasto para o consumidor.

Sala das Comissões, em / /2023.

Sidney Leite

Deputado Federal/PSD-AM





– PL/BA

COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.153, DE 2022

EMENDA A MP Nº 1.153/2022

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 SUPRESSIVA

Suprima-se o **artigo 3º** da Medida Provisória 1.153, de 30 de dezembro de 2022.

JUSTIFICAÇÃO

A redação do artigo 3º da MP 1153/2022 ao alterar o disposto nos artigos 5º-B e 13, da Lei 11.442/2007, se mostra materialmente inconstitucional, por ofensa aos princípios e fundamentos constitucionais da livre iniciativa (art. 1º, IV, da CF); da livre concorrência (art. 170, IV, da CF), da propriedade privada (art. 170, II, da CF) e da liberdade de contratação que regem o Estado Democrático de Direito e a Ordem Econômica e Social.

Isso porque, traz impedimento ao dono da carga de proteger/segurar os bens de sua propriedade, assim como impõe ao mesmo limitações a seu direito de contratar e sujeição a contrato de seguro sobre bem de sua propriedade com o qual não anuiu e sobre o qual não possui qualquer ingerência, conferindo total insegurança jurídica ao mesmo.

Além de inconstitucional a redação do artigo 3º da MP 1153/2022 representa ofensa à Lei Federal, tanto ao disposto na Lei 13.874/2019 – Lei de Liberdade Econômica (incisos I e III, do artigo 2º), quanto ao disposto no Código Civil Brasileiro (Art. 421; 492 e 494), porquanto impede que o dono da carga possa se precaver em relação à sua responsabilidade legal, já que, até o momento da tradição (entrega da mercadoria), os riscos da coisa correm por conta do vendedor ou do comprador quando assim contratado, sendo a responsabilidade do transportador solidária, porém não exclusiva.

Por fim, esse dispositivo contrariar, ainda, a prática de mercado e os conceitos internacionais dispostos nos INCOTERMS (Termos Internacionais de Comércio), da Câmara de Comércio Internacional (CCI), aplicáveis não somente aos contratos internacionais, como aos nacionais (na mesma linha do que é estipulado pelo Código Civil Brasileiro, quanto à responsabilidade pela carga até a sua entrega ao destinatário), impossibilitando o uso dos INCOTERMS porquanto altera a responsabilidade e o momento do pagamento do seguro da carga, que deixará de ser realizado pelo dono da carga ou pelo destinatário e passará a ser feito pelo transportados, sem qualquer ingerência dos contratantes.

Sala da Comissão, 1º de fevereiro de 2023.

DEPUTADO JOÃO CARLOS BACELAR

PL/BA



* C D 2 3 7 5 4 2 6 4 2 3 0 *



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.153, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2022

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o art. 3º da MPV 1.153, de 2022, que altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca suprimir o art. 3º da Medida Provisória nº 1.153, de 2022, que estabelece a exclusividade ao transportador na contratação dos seguros relativos aos serviços de transporte, vedando a estipulação de qualquer condição pelo contratante do transporte ou embarcador.

Anteriormente, a contratação do seguro contra danos no transporte rodoviário de cargas era definida em contrato entre as partes, tanto pelo contratante do serviço quanto pelo transportador.

É direito básico do consumidor, na condição de dono da carga, o direito de contratar diretamente o seguro da carga. A Lei 13.874, de 2019, que instituiu a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica, estabeleceu normas de proteção à livre iniciativa e ao livre exercício de atividade econômica e consagrou como princípio a liberdade como uma garantia no exercício de atividades econômicas.

O art. 3º veda, ainda, que o contratante ou subcontratante atue, na mesma operação, também como administrador dos serviços de transporte, afrontando princípios constitucionais do pleno exercício da autonomia da vontade, com restrição à livre iniciativa (art. 1º, IV e art. 170, caput, todos da CF); da liberdade de empresa e da livre concorrência (art. 170, IV da CF) e da liberdade de contratar (art. 5º, II da CF).

Diante do exposto, contamos com o apoio dos pares para aprovar esta emenda.

Sala das Sessões, em de de 2023.

Deputado VERMELHO – PL/PR



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.153, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2022

EMENDA Nº

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 22

“Art. 228: Usar no veículo equipamento com som em volume ou frequência que não sejam autorizados pelo CONTRAN:

Infração - gravíssima;

Penalidade – multa (duas vezes);

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização.

Justifica:

Essa conduta causa não só prejuízo ao trânsito, mas também perturbação de sossego público, pois são comuns em residências, distribuidoras de bebidas alcoólicas dentro de setores residenciais e estabelecem, ainda o fomento de consumo de bebidas com minifestas. É uma Infração que merece ser mais pesada para que a atitude não seja incentivada, em prejuízo à segurança viária.

Deputado Federal **Vicentinho Júnior-**

PP/TO

Vice-Líder do Bloco de Centro na Câmara dos

Deputados.



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.153, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2022

EMENDA Nº

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.

22
.....

V – executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, as penalidades pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas privativas dos órgãos e entidades executivos municipais, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito, previstas no § 3º do artigo 24.

VI - VETADO

Art.

24
.....

V - executar, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

.....
.....

XXIV – Atender e registrar as ocorrências dos sinistros de trânsito na circunscrição do município;

XXV – Efetuar o levantamento de dados dos locais de sinistros de trânsito ocorridos na circunscrição do município, mesmo que atendidos por outros órgãos e entidades executivos de trânsito.

§ 3º No âmbito das circunscrições dos municípios, em vias de trânsito da área urbana, são competências privativas dos seus órgãos e entidades executivos de trânsito a fiscalização, a autuação



e aplicação de medidas administrativas e de penalidades das infrações do art. 95, dos arts. 181 a 183, arts. 218 nos incisos I, II, III e 219, art. 231, V e X, arts. 245 e 246, previstas neste código.

§4 No âmbito das circunscrições dos municípios, em vias de trânsito da área urbana, são competências concorrentes entre Municípios e Estados a fiscalização de trânsito, a autuação e aplicação de medidas administrativas e de penalidades das demais infrações previstas neste Código, ressalvadas as de competência dos estados no âmbito da respectiva circunscrição de cada ente federativo, as infrações do 165-B, art. 233, artigos 240 a 243 e art. 330, § 5º, previstas neste código que são de atribuições privativas dos órgãos executivos de trânsito estaduais.

JUSTIFICATIVA

O trânsito no Brasil é tratado como tema de interesse nacional e se dá, em toda a extensão do território brasileiro, de maneira uniforme e livre. Nesse sentido, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), prevê a divisão de responsabilidades entre os Entes federativos, num espírito de cooperação e integração entre União, Estados, Distrito Federal e Municípios.

O desrespeito às normas de segurança do trânsito é uma das maiores causas de mortes no Brasil, portanto, se faz necessário tornar comum as infrações que geram as mortes no trânsito. Quando alguém dirige sob efeitos de bebida alcoólica não podemos limitar a um ente federativo essa responsabilidade de salvar vidas, pois vale destacar que a Constituição Federal estabelece a segurança viária exercida para preservação da incolumidade das pessoas com competência comum dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. Dessa forma, não faz sentido burocratizar compartilhamento o dever de proteger no trânsito.

Ante o exposto, apresento-vos essa emenda à Medida Provisória 1153/2023 na certeza de que a unificação das competências da fiscalização das infrações de trânsito no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios será um passo importante para tornar a fiscalização mais eficiente e, assim, melhorar a situação do trânsito no País.

* C D 2 3 0 0 2 6 6 1 9 3 0 0 *



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.153, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2022

EMENDA Nº

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....
.....

Art. 24-A. Os órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviário dos Municípios, Estados e do Distrito Federal, respectivamente, no âmbito de suas circunscrições, com seus Agentes de Trânsito concursados, não poderá delegar as competências de fiscalização de trânsito para fins de substituí-los em prejuízo ou ameaça da primazia do concurso público para o cargo de Agente de Trânsito.

.....
.....

JUSTIFICATIVA

A presente emenda visa proteger a carreira dos Agentes de Trânsito que se consolidou com a Emenda Constitucional nº 82, de 2014, que instituiu a segurança viária, mas frisou a importância dos Agentes de Trânsito em carreira, mas pelo Brasil afora convênios de delegação de competências de fiscalização de trânsito vem ameaçando a existência essa carreira e acaba tendo agentes públicos sem qualificação necessária do concurso publico e isso leva prejuízos para a sociedade.

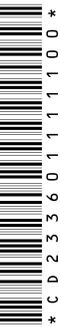
A postura visa resguarda a primazia do concurso público desses servidores sem proibir os convênios, desde que proporcione prejuízos a carreira que tem previsão constitucional.

Deputado Federal **Vicentinho Júnior-**

PP/TO



Vice-Líder do Bloco de Centro na Câmara dos Deputados.



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.153, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2022

EMENDA Nº

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.

22
.....

V – executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, as penalidades pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas privativas dos órgãos e entidades executivos municipais, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito, previstas no § 3º do artigo 24.

VI - VETADO

Art.

24
.....

V - executar, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

.....
.....

XXIV – Atender e registrar as ocorrências dos sinistros de trânsito na circunscrição do município;

XXV – Efetuar o levantamento de dados dos locais de sinistros de trânsito ocorridos na circunscrição do município, mesmo que atendidos por outros órgãos e entidades executivos de trânsito.

§ 3º No âmbito das circunscrições dos municípios, em vias de trânsito da área urbana, são competências privativas dos seus órgãos e entidades executivos de trânsito a fiscalização, a autuação



e aplicação de medidas administrativas e de penalidades das infrações do art. 95, dos arts. 181 a 183, arts. 218 nos incisos I, II, III e 219, art. 231, V e X, arts. 245 e 246, previstas neste código.

§4 No âmbito das circunscrições dos municípios, em vias de trânsito da área urbana, são competências concorrentes entre Municípios e Estados a fiscalização de trânsito, a autuação e aplicação de medidas administrativas e de penalidades das demais infrações previstas neste Código, ressalvadas as de competência dos estados no âmbito da respectiva circunscrição de cada ente federativo, as infrações do 165-B, art. 233, artigos 240 a 243 e art. 330, § 5º, previstas neste código que são de atribuições privativas dos órgãos executivos de trânsito estaduais.

JUSTIFICATIVA

O trânsito no Brasil é tratado como tema de interesse nacional e se dá, em toda a extensão do território brasileiro, de maneira uniforme e livre. Nesse sentido, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), prevê a divisão de responsabilidades entre os Entes federativos, num espírito de cooperação e integração entre União, Estados, Distrito Federal e Municípios.

O desrespeito às normas de segurança do trânsito é uma das maiores causas de mortes no Brasil, portanto, se faz necessário tornar comum as infrações que geram as mortes no trânsito. Quando alguém dirige sob efeitos de bebida alcoólica não podemos limitar a um ente federativo essa responsabilidade de salvar vidas, pois vale destacar que a Constituição Federal estabelece a segurança viária exercida para preservação da incolumidade das pessoas com competência comum dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. Dessa forma, não faz sentido burocratizar compartilhamento o dever de proteger no trânsito.

Ante o exposto, apresento-vos essa emenda à Medida Provisória 1153/2023 na certeza de que a unificação das competências da fiscalização das infrações de trânsito no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios será um passo importante para tornar a fiscalização mais eficiente e, assim, melhorar a situação do trânsito no País.

* C D 2 3 3 6 3 8 3 1 6 4 5 0 0 *



PP/TO

Deputado Federal **Vicentinho Júnior-**

Deputados.

Vice-Líder do Bloco de Centro na Câmara dos





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

Acrescente-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 o § 9º a ter a seguinte redação:

“Art. 3º

Art. 13.....

§ 9º *Todos os embarques realizados por transportadores, pessoas físicas ou jurídicas, devem possuir as devidas coberturas securitárias nos termos e condições deste artigo.*

JUSTIFICATIVAS

A presente emenda tem como objetivo evitar que qualquer embarque realizado no território nacional deixe de possuir a devida proteção securitária, ensejando inclusive que os contratantes do frete exijam de seus prestadores a comprovação de existência das apólices e que cada embarque





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

especificamente esteja protegido pelas coberturas de contratação obrigatória.

Devemos lembrar que essas apólices de seguros são chamadas apólices abertas, ou seja, a cada embarque o transportador deve averbar a viagem, uma vez que temos obrigações diárias do transportador, tanto perante o seu contratante, como a seguradora responsável pelas coberturas aqui previstas.

Assim, fica claro que não basta contratar apólice de seguro, mas averbar cada embarque realizado pelo transportador.

Sala das Comissões, de de 2021.

Cezinha de Madureira
Deputado Federal
PSD/SP





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

Acrescente-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 o § 7º a ter a seguinte redação:

“Art. 3º

Art. 13.....

§ 7º *Os seguros dispostos nos incisos I e II serão contratados mediante uma única apólice, por segurado, para cada ramo de seguro.*

JUSTIFICATIVAS

A presente emenda tem como objetivo é evitar que o contratante do serviço de transporte tente, de alguma forma, burlar as disposições do §1º, deste Art. 13, que veda a estipulação.

Caso não haja a restrição para apenas uma apólice, o contratante do serviço de transporte poderia determinar ao transportador a contratação de





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

novas apólices em seguradoras de seu interesse, e para seu controle, em total prejuízo do transportador e ao mesmo tempo, fazendo uma simulação para atingir seus objetivos, descaracterizando os fins da norma que almejam a organização, simplificação e equilíbrio dos contratos de transporte, bem como evitar a possibilidade de fraudes na contratação dos seguros.

Sala das Comissões, de de 2021.

Cezinha de Madureira
Deputado Federal
PSD/SP





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

Acrescente-se à Medida Provisória nº1153/2022, de 29 de dezembro de 2022, onde couber, passando a ter a seguinte redação:

“Disposições finais

“Art. XXº As disposições do artigo 3º que altera o artigo 13 da Lei 11.442/07, devem ser observadas desde o início de vigência desta Lei, sendo que os contratos celebrados em data anterior, deverão ser adequados a este dispositivo legal no prazo de até 180 dias, a contar de sua publicação.

Parágrafo único. As condições contratuais estipuladas pela SUSEP para os seguros de responsabilidade civil obrigatória do transportador rodoviário de cargas (RCTR-C), responsabilidade civil facultativa para desaparecimento de cargas (RCF-DC) e de responsabilidade civil veicular (RCF-V), serão válidos, vigentes e deverão ser utilizados para a contratação dos seguros previstos nos incisos I a III do artigo 13 da Lei nº 11.442, de 2007, a partir da publicação desta Lei.”.....(NR)



* CD 233378402000 *
ExEdit



JUSTIFICATIVAS

A presente emenda tem como objetivo apenas estabelecer um período para adaptação do mercado quanto à aplicação da norma, evitando-se discussões judiciais e/ou interpretações equivocadas, as quais possam, de alguma forma, prejudicar a efetiva aplicação da lei.

O prazo de 180 dias, a contar da publicação é mais do que suficiente para que todos os envolvidos venham a se adequar a nova realidade, sem maiores transtornos.

Outrossim, considerando a validade e a vigência das condições contratuais previstas pela SUSEP, dever-se-á utilizar as condições contratuais estipuladas pela SUSEP para os seguros de responsabilidade civil facultativa para desaparecimento de cargas (RCF-DC) e de responsabilidade civil veicular facultativa (RCV-F), válidos e vigentes, os quais deverão ser utilizados para a contratação dos seguros previstos nos incisos II e III do artigo 13 da Lei nº 11.442, de 2007, durante o prazo de adequação previsto no caput desse artigo.

Esse dispositivo também procura evitar utilização de subterfúgios contratuais, tais como simulações de contratações de apólices com datas anteriores a lei com prazos de vigências fora de padrão do mercado, o qual é de um ano.

Sala das Comissões, de de 2021.

Cezinha de Madureira
Deputado Federal
PSD/SP



* C D 2 3 3 3 7 8 4 0 2 0 0 0 *



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





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,



* C D 2 3 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





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





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





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 inclui 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





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, crescer 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



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

ExEdit



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

Acrescente-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 o § 6º a ter a seguinte redação:

“Art. 3º

Art. 13.....

§ 6º *No caso de subcontratação do TAC, deverá:*

- a) *para os seguros dos incisos I e II, ser firmado pelo contratante do serviço emissor do conhecimento e manifesto de transporte, sendo o TAC considerado preposto do tomador de serviços, não cabendo sub-rogação por parte da seguradora contra este;*
- b) *para o seguro do inciso III, ser firmado pelo contratante do serviço, por viagem, e em nome do TAC subcontratado.*

JUSTIFICATIVAS



* CD 234313343900 *
ExEdit



O objetivo desse dispositivo é não onerar o TAC no caso de subcontratação do mesmo.

É notório que, na subcontratação, o TAC recebe valor de frete que não comporta as obrigações de contratação de seguros, como exemplo basta verificar que nas condições gerais dos seguros hoje existentes, a saber o seguro obrigatório de responsabilidade civil do transportador rodoviário de carga (RCTR-C) o TAC é considerado preposto, não cabendo ao mesmo, qualquer ônus sobre esse seguro, bastando observar o disposto no §2º, do Art.51, da Resolução CNSP 219/2010:

Art. 51. A Seguradora, ao pagar a correspondente indenização, por motivo de sinistro coberto pela presente apólice, ficará automaticamente sub-rogada em todos os direitos e ações que competirem ao Segurado, contra terceiros, obrigando-se o Segurado a facilitar os meios ao pleno exercício dessa sub-rogação.

.....

§ 2º Fica entendido e acordado que, quando as mercadorias forem transportadas por transportadores subcontratados, ficam esses, para todos os efeitos, equiparados a prepostos do Segurado, não cabendo, portanto, ação regressiva contra tais subcontratados, desde que o conhecimento rodoviário emitido para o respectivo transporte seja, de fato, do próprio Segurado e emitido obrigatoriamente antes do início dos riscos.

Assim sendo, não podemos agir diferente no seguro obrigatório de





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

danos corporais e materiais a terceiros, devendo o veículo em questão, de propriedade do TAC, ter as coberturas mínimas exigidas, cabendo neste caso ao contratante do frete, o pagamento desta cobertura, até mesmo porque, se estivesse usando veículo próprio, estaria sujeito ao risco e ao pagamento do prêmio devido.

Sala das Comissões, de de 2021.

Cezinha de Madureira
Deputado Federal
PSD/SP





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 o § 5º a ter a seguinte redação:

“Art. 3º

Art. 13.....

§ 5º O seguro de que trata o inciso III do caput poderá ser feito em apólice globalizada, que envolva toda a frota do segurado com cobertura mínima de 35.000 DES (direitos especiais de saque) para danos corporais e 20.000 DES (direitos especiais de saque) para danos materiais.

JUSTIFICATIVAS

A presente emenda tem como objetivo melhor adaptar a contratação do seguro à realidade do mercado segurador e estabelecendo cobertura mínima, a exemplo do que já existe no seguro destinado ao transporte aéreo.





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

Assim sendo, a fixação de 35.000 DES para danos corporais representa o equivalente a 200 vezes o salário mínimo atual, capital este necessário para garantia de um pagamento de indenização mensal de 1 salário mínimo para uma vítima de invalidez permanente com expectativa de pagamento por 45 anos. Trata-se de um critério objetivo que visa apenas minimizar as consequências trágicas de um acidente, e não uma solução para todo e qualquer evento.

Já o valor de 20.000 DES para danos materiais, representa a indenização do preço médio de veículo automotores de passeio no Brasil, também um parâmetro para fixação do valor mínimo de indenização.

Os valores acima mencionados são equivalentes a R\$241.700,00 para danos corporais e R\$138.114,00 para danos materiais, com base em janeiro de 2023.

Devemos ressaltar que a fixação desses valores mínimos é de extrema importância na medida que evita a fixação de valores extremamente baixos para as apólices, descaracterizando objetivos da lei, que é a proteção do cidadão e usuário de estradas e vias públicas.

Sala das Comissões, de de 2021.

Cezinha de Madureira
Deputado Federal
PSD/SP



* C D 2 3 5 1 7 2 3 7 9 8 0 0 *



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

Acrescente-se à Medida Provisória nº1153/2022, de 29 de dezembro de 2022, no Art. 3º, que altera o Art. 5º-B, da Lei nº11.442/2007, o seguinte parágrafo:

“Art. 3º

Art. 5º-B

§ 7º *As pessoas jurídicas que atuarem como administradoras, nos termos do caput, deverão ser cadastradas e certificadas pela Agência Nacional de Transporte Terrestre – ANTT, a quem compete examinar cumprimento do disposto neste artigo.*

JUSTIFICATIVAS

A presente emenda tem como objetivo dar transparência e segurança jurídica aos Transportadores Autônomos de Cargas – TAC quanto a aqueles que atuarão como administrador dos direitos do TAC, nos termos do Art.5º-B da Lei nº11.442/07.





A ANTT – Agencia Nacional de Transportes Terrestres, consoante sua lei de criação, 10.233/2001, especialmente no que diz respeito ao Arts. 11 e 20, deve atuar na regulação e controle dos serviços ligados ao transporte rodoviário de cargas, além do que, a ANTT é o órgão fiscalizador das atividades do TAC, conforme a Lei nº11.442/07.

Diante desse quadro, cabe à Agência, efetuar os controles mínimos das pessoas jurídicas envolvidas na operação de transporte, aplicando-se esse controle à figura do Art. 5º-B, da Lei nº11.442/07, considerando que será essa nova figura jurídica (administrador), responsável pelo controle, geração e recolhimento de diversos documentos pertinentes ao TAC, quer sejam de ordem fiscal, ou operacional.

Devemos observar que o próprio Art.5º-B e seus parágrafos, contém regras para o efetivo exercício do trabalho do administrador, merecendo assim um controle mínimo junto ao órgão competente, que é a ANTT.

Diante do exposto, para efetiva segurança jurídica do TAC, o cadastramento e a certificação desses administradores por ele contratados, dentro das regras estabelecidas na Lei nº11.442/07, se traduz em necessidade a ser garantida pelo dispositivo legal aqui inserido. Esta segurança e garantia, decorrente da atuação da ANTT se torna ainda mais importante e necessária quando o Art. 5º-B prevê que o administrador é também responsável pelas obrigações, nos termos do disposto no inciso III do caput do art. 134 da Lei Complementar nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, a saber:

Art. 134. Nos casos de impossibilidade de exigência do



* C D 2 3 5 1 9 6 9 9 0 1 0 0 *



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

cumprimento da obrigação principal pelo contribuinte, respondem solidariamente com este nos atos em que intervierem ou pelas omissões de que forem responsáveis:

.....

III - os administradores de bens de terceiros, pelos tributos devidos por estes;

Sala das Comissões, de de 2021.

Cezinha de Madureira
Deputado Federal
PSD/SP





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

Acrescente-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.....

.....

§ 10º O proprietário da mercadoria, contratante do frete, independentemente da contratação pelo transportador dos seguros que cobrem suas responsabilidades prescritos nos incisos I e II, poderá a seu critério contratar o seguro facultativo de transporte nacional para cobertura das perdas e danos dos bens e mercadorias de sua propriedade.”.....(NR)



* CD 235291715800 *
ExEdit



JUSTIFICATIVAS

A presente emenda tem como objetivo reafirmar a possibilidade do proprietário da mercadoria, contratante do frete, independente da contratação dos seguros prescritos nos incisos I a III pelo transportador, contratar a seu critério contratar o seguro facultativo de transporte nacional para cobertura dos bens e mercadorias de sua propriedade.

Inicialmente, devemos esclarecer que as características do seguro do transportador e do proprietário da carga são totalmente diferentes. O transportador ao contratar o seguro visa cobrir sua responsabilidade a qual é uma das mais gravosas dentro das relações comerciais, pois se traduz em culpa presumida e responsabilidade objetiva nos termos da Lei nº 11.442, de 2007, e também em decorrência da tradição histórica e jurisprudência ligadas ao transporte rodoviário de cargas. Devemos ressaltar que o próprio Decreto-lei nº 73, de 1966, em seu artigo 20 e no Decreto nº 61867, de 1967, em seu artigo 10, já tratava do seguro obrigatório, hoje conhecido com Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Cargas - RCTR-C -, objeto do inciso I do artigo 3º desta Medida Provisória que altera o artigo 13 da Lei nº 11.442, de 2007. Já o seguro do proprietário da mercadoria, contratante do frete, e também conhecido como embarcador, diz respeito a proteção do próprio bem, ou seja, a proteção da coisa.

Na nossa vida comum temos essa experiência quando realizamos o seguro do nosso automóvel, pois contratamos o seguro do veículo e somos indenizados pelas perdas e danos sofridos pelo mesmo (proteção da coisa). E





também contratamos o seguro de responsabilidade civil contra terceiros que envolve entre outras coberturas o dano que causarmos a outro motorista, *v.g.*, danos a seu veículo. Nesse caso, o terceiro prejudicado tendo também seguro de automóvel recebera a indenização de sua seguradora e essa irá se ressarcir do causador do dano que poderá indicar sua seguradora onde possui apólice de responsabilidade civil. Essa situação é cotidiana para milhões de brasileiros.

Para o transportador rodoviário de cargas é a mesma situação, ele contrata um seguro de responsabilidade protegendo-se contra eventuais ações que o dono da mercadoria ou sua seguradora pode intentar contra ele.

Já o dono da mercadoria por justo motivo também pode contratar um seguro facultativo de transporte nacional, que visa como no seguro de veículo acima exemplificado, proteger o seu próprio bem.

Devemos deixar claro que diferentemente do seguro de RCTR-C, o seguro de transporte nacional, conhecido como TN, não é obrigatório, mas sim facultativo. Esta afirmação decorre de que o seguro de bens pertencentes a pessoa jurídica mencionado no artigo 20 do Decreto-lei 73, de 1966, foi regulamentado pelo artigo 12 do Decreto 61867, de 1967, onde a cobertura é exclusivamente de caso fortuito ou de força maior.

Ora, o seguro de transporte nacional tem várias modalidades de cobertura, chegando às raias de ser chamado “todos os riscos” (*all risks*), assim não se trata do seguro obrigatório mencionado na legislação supracitada.

Outro exemplo claro para dirimir qualquer dúvida quanto a não obrigatoriedade o transporte nacional temos que o artigo 38 do Decreto 61867,





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

67, diz que as condições dos seguros obrigatórios devem emanar do Conselho Nacional dos Seguros Privados, como de fato ocorreu com o RCTR-C, cujas condições estão descritas na Resolução CNSP n° 219, de 2010, enquanto que as condições do transporte nacional estão descritas numa mera Circular SUSEP n° 354, de 2007.

Sala das Comissões, de de 2021.

Cezinha de Madureira
Deputado Federal
PSD/SP





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 o § 4º a ter a seguinte redação:

“Art. 3º

Art. 13.....

§ 4º Os seguros de que tratam os incisos de I a III do caput não excluem e nem impossibilitam a contratação, facultativa, pelo transportador, de outras coberturas para quaisquer perdas ou danos causados à carga transportada não contempladas nos referidos seguros.





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. 5º, passando o inciso II a ter a seguinte redação:

“Art. 5º

I -

II - os seguintes dispositivos na Lei nº 11.442, de 2007:

a) o inciso VI, do art. 12; e

b) o parágrafo único do art. 13.

JUSTIFICATIVAS

Existe a necessidade da revogação do inciso VI, do Art. 12, da Lei 11.442/07, na medida que referido inciso exclui a responsabilidade do transportador rodoviário em face da contratação do seguro pelo contratante do serviço de transporte, situação esta que não se coaduna com as disposições da nova redação do Art. 13, senão vejamos:

Art. 12. Os transportadores e seus subcontratados somente serão



* C D 2 3 6 7 7 4 1 0 7 8 0 0 *



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 o § 3º a ter a seguinte redação:

“Art. 3º

Art. 13.....

§ 3º Os seguros estabelecidos nos incisos I e II deverão estar vinculados a Planos de Gerenciamento de Riscos – PGR, estabelecidos de comum acordo entre o transportador e sua seguradora. Na hipótese do contratante do serviço de transporte exigir obrigações ou medidas adicionais, na operação e/ou de gerenciamento, arcará este com todos os custos e despesas inerentes as mesmas, devendo, ainda, as condições especificadas no PGR serem objeto de anuência e concordância da seguradora do transportador.



* CD 238011913500 * ExEdit



JUSTIFICATIVAS

Atualmente, as condições gerais dos seguros do transportador apresentam obrigações de gerenciamento de risco por parte do segurado com objetivo de mitigar as ocorrências, tais medidas envolvem horários de saída, rotas, paradas em locais pré-determinados, revestidos de segurança, verificação das condições do veículo, rastreamento e/ou monitoramento, entre outras.

Tais medidas levam em consideração o risco do transporte, estando diretamente ligado ao tipo da carga, sendo certo que algumas são mais visadas do que outras.

É de extrema importância que o estabelecimento dessas medidas seja feito de comum acordo entre segurado e seguradora, levando ao equilíbrio entre custo e benefício das medidas adotadas e as taxas de seguro incidentes.

De outro lado, temos que na última década, se tornou comum exigências por parte de diversos contratantes do serviço de transporte, de planos gerenciamento de riscos específicos para suas cargas, que decorrem de suas apólices de seguro facultativo de Transporte Nacional, celebrado junto às diversas seguradoras do mercado, sendo que paralelamente dispensam o transportador de contratar seu seguro, a fim de reduzir o custo do frete.

Tal situação gera que, em um único embarque, o transportador rodoviário de cargas, acumule diversos planos de gerenciamento de risco (PGR), sendo que na hipótese desse transportador deixar de cumprir quaisquer das providencias estabelecidas nos PGRs, acabará sendo obrigado a pagar o prejuízo de eventual sinistro.





Esta situação é grave, pois conforme dissemos acima, a redução do custo do frete se dá pela não contratação do seguro por parte do transportador, ou seja, o embarcador exonera o transportador da contratação do seu seguro de responsabilidade civil de roubo, mas fica condicionado ao cumprimento de um gerenciamento de risco, o qual se torna impraticável, na medida que se acumula com outros PGRs dos demais embarcadores em um mesmo veículo.

Além desta situação operacional, temos também que esses PGRs se fazem acompanhados das cartas de DDR (dispensa de direito de regresso) por parte do embarcador e sua seguradora, com a esdrúxula alegação de compensar a dispensa de contratação do seguro de responsabilidade pelo transportador. Ocorre que estas cartas de DDR, apresentam várias situações jurídicas em que as mesmas não terão validade, e que por sua vez, tornam o transportador extremamente vulnerável, como exemplo: a) não terá validade a DDR no caso de culpa grave, expressão totalmente subjetiva e que permite ao embarcador ou sua seguradora cobrar a indenização em caso de sinistro, sob os mais diversos pretextos e interpretações; b) ato praticado por preposto do transportador, como por exemplo, o motorista, neste caso, o motorista desaparecendo com a carga, teremos um evento de apropriação indébita, o qual é plenamente coberto pelo seguro de desvio de carga do transportador, todavia, em face da redução do frete, não existe margem para contratá-lo, deixando, assim, o prestador do serviço sujeito a reparação de um dano sem o competente seguro..

Dentro das novas disposições apresentadas pela MP temos a obrigatoriedade do seguro de responsabilidade civil do transportador, tanto em





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

face dos danos causados à carga decorrentes de acidentes, como no desvio da mesma (incisos I e II), ou seja, completam-se as coberturas securitárias necessárias à devida proteção do transportador e embarcador, acompanhado ainda do competente PGR celebrado de comum acordo entre o transportador e sua seguradora.

Caso o contratante do serviço de transporte ainda venha solicitar medidas operacionais ou de GR além daquelas estabelecidas nas apólices do transportador, deverá arcar com os custos, devendo ainda existir o de acordo da seguradora do transportador, a fim de que não se descaracterize o GR firmado na apólice.

Fica evidente que até mesmo o contratante do frete terá interesse em conhecer o PGR firmado entre transportador e sua seguradora, pois representará uma garantia de uma correta execução do contrato de transporte, e proteção de seus bens.

Sala das Comissões, de de 2021.

Cezinha de Madureira
Deputado Federal
PSD/SP





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

Acrescente-se à Medida Provisória nº1153/2022, de 29 de dezembro de 2022, no Art. 3º, que altera o Art. 5º-B, da Lei nº11.442/2007, o seguinte parágrafo:

“Art. 3º

Art. 5º-B

§ 6º *Fica facultado ao TAC, quando este emitir o conhecimento e manifesto de transporte (Arts. 6º e 7º), apurar, gerar, expedir e efetuar, diretamente, o pagamento dos seus tributos e contribuições, inclusive IR, INSS e SEST/SENAT incidentes na respectiva operação de transporte.*

JUSTIFICATIVAS

A presente emenda tem como objetivo permitir ao Transportador Autônomo de Carga-TAC, em sua prestação de serviço, a oportunidade de,





diretamente, emitir as competentes guias de recolhimento de seus impostos, taxas e contribuições, incidentes na sua operação de transporte, de forma a controlar o efetivo recolhimento, evitando-se eventual fraude ou sonegação, por parte do terceiro que lhe contratou.

É fato que o TAC vê descontado de sua remuneração, na prestação de serviço que executa, impostos e contribuições, que são de sua competência, como por exemplo, IR Fonte e INSS, ocorre, entretanto, que embora descontados esses valores, os mesmos não são recolhidos pelo contratante, o qual se apropria indevidamente desses montantes, e a própria Receita Federal, através de sua Procuradoria, tem ingressado com diversas ações de apropriação indébita dessas empresas, sendo tal situação pública e notória.

Temos que o TAC se vê prejudicado na medida que não tem recolhimento do IR devido, perdendo muitas vezes a oportunidade de restituição dos mesmos, no momento da declaração de ajuste anual, além da perda do direito à aposentadoria pela falta do recolhimento previdenciário.

Na medida que as novas legislações fiscais estaduais permitem ao TAC a emissão do CTe e do MDFe com os respectivos procedimentos de emissão e recolhimento das guias do ICMS, consoante a legislação da Nota Fiscal Fácil – NFF.

Ocorre que devemos dar a mesma oportunidade no que diz respeito aos tributos e contribuições federais, incidentes na operação, assim sendo, a Secretaria Especial da Receita Federal deve permitir ao TAC executar a emissão e recolhimento das guias dos tributos e contribuições federais,





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

fazendo desse cidadão o senhor dos direitos e obrigações decorrentes de seu trabalho.

Devemos observar que não existe nenhuma modificação à alíquotas ou critérios de incidência, mas sim, única e exclusivamente, a possibilidade do contribuinte titular efetuar a emissão e o pagamento das respectivas guias.

Cabe ainda ressaltar que a obrigação do contratante do frete quanto ao recolhimento dos tributos e contribuições federais devidas pelo TAC, na operação de transporte, decorre de norma infra legal, sendo certo que a inserção desse dispositivo na lei, apenas cria a oportunidade do TAC em fazer tal procedimento em seu próprio nome, solicitando, agora, legalmente, aos órgãos competentes que os procedimentos administrativos e burocráticos sejam adequados a esta nova realidade.

Sala das Comissões, de de 2021.

Cezinha de Madureira
Deputado Federal
PSD/SP



* CD 238280628700 *
ExEdit



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 o § 2º a ter a seguinte redação:

“Art. 3º

Art. 13.....

§ 2º No caso do TAC ser contratado diretamente para realização do transporte, e não exista a interveniência do administrador de serviços de transporte, mencionado no Art. 5º-B, os seguros previstos nos incisos I a III poderão ser firmados pelo contratante do serviço de transporte, hipótese em que o mesmo ficará responsável por eventuais perdas, sem qualquer ônus ao transportador autônomo.

JUSTIFICATIVAS

A presente emenda tem como objetivo restringir a interferência do contratante do frete junto ao TAC que se caracteriza como a parte hipossuficiente



* CD 239420799200 *
ExEdit



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

nessa relação comercial. Ora, se o TAC – Transportador Autônomo de Carga, entende por bem fazer uso da figura estabelecida no Art. 5º-B, da Lei nº11.442/07 (administrador dos direitos do TAC), o qual tem sua confiança, bem como condições e capacidade de atender todas as exigências legais cabentes ao TAC na prestação de serviços de transporte, não há razão para retirar deste a obrigação de contratar o seguro, dando margem a uma interferência indevida por parte do contratante do frete.

Assim sendo, quando o TAC atuar de forma isolada, o que pode, em tese, representar alguma dificuldade operacional, fica facultada a contratação do seguro por parte do contratante do frete o que se torna mais adequado e justo.

Sala das Comissões, de de 2021.

Cezinha de Madureira
Deputado Federal
PSD/SP



* CD 239420799200 *
ExEdit



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

Acrescente-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 o § 8º a ter a seguinte redação:

“Art. 3º

Art. 13.....

§ 8º Para fixação dos prejuízos advindos à carga transportada, deverá ser realizada a vistoria conjunta, pelo contratante do frete e transportador, bem como respectivas seguradoras quando couber, consoante o disposto no parágrafo único, do Art. 7º, desta Lei.

JUSTIFICATIVAS

De acordo com o Código Civil vigente, temos que o Art. 754, estabelece:

Art. 754. As mercadorias devem ser entregues ao destinatário, ou



* C D 2 3 3 9 7 6 3 3 7 8 7 0 0 0 *



a quem apresentar o conhecimento endossado, devendo aquele que as receber conferi-las e apresentar as reclamações que tiver, sob pena de decadência dos direitos.

Parágrafo único. No caso de perda parcial ou de avaria não perceptível à primeira vista, o destinatário conserva a sua ação contra o transportador, desde que denuncie o dano em dez dias a contar da entrega.

Do mesmo modo, a Lei nº11.442/07, em seu Art. 9º, estabelece:

Art. 9º A responsabilidade do transportador cobre o período compreendido entre o momento do recebimento da carga e o de sua entrega ao destinatário.

Parágrafo único. A responsabilidade do transportador cessa quando do recebimento da carga pelo destinatário, sem protestos ou ressalvas.

Por fim, o Art. 7º, em seu parágrafo único dispõe que:

Art. 7º Com a emissão do contrato ou conhecimento de transporte, a ETC e o TAC assumem perante o contratante a responsabilidade:

I - pela execução dos serviços de transporte de cargas, por conta própria ou de terceiros, do local em que as receber até a sua entrega no destino;

II - pelos prejuízos resultantes de perda, danos ou avarias às





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

cargas sob sua custódia, assim como pelos decorrentes de atraso em sua entrega, quando houver prazo pactuado.

Parágrafo único. No caso de dano ou avaria, será assegurado às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação aplicável, sem prejuízo da observância das cláusulas do contrato de seguro, quando houver.

Contudo, ainda existe a necessidade de estabelecer de forma clara a obrigação de se fixar o prejuízo, de forma conjunta, e com a participação das seguradoras, que ao final do processo estão obrigadas a indenizar, evitando-se, assim, a destruição de salvados sem a concordância dos demais envolvidos no processo indenizatório.

Esta medida promove o equilíbrio e o respeito aos direitos de todas as partes envolvidas, evitando-se abusos de toda sorte.

Sala das Comissões, de de 2021.

Cezinha de Madureira
Deputado Federal
PSD/SP





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 o § 1º a ter a seguinte redação:

“Art. 3º

Art. 13.....

§ 1º Cabe exclusivamente ao transportador a escolha da seguradora, vedada a estipulação das condições e características de quaisquer das apólices por parte do contratante do serviço de transporte.

JUSTIFICATIVAS

A presente emenda tem como objetivo tornar claro que tanto o transportador autônomo, como as pessoas jurídicas e as cooperativas prestadoras de serviços de transporte de cargas podem contratar os seguros e que a escolha da seguradora é direito exclusivo dos mesmos, evitando que



* CD 239881065800 *
ExEdit



contratantes de serviços de transportes venham a obrigá-los a contratar apólices em seguradoras predeterminadas, abrangendo nesse caso tanto o seguro previsto no inciso I, como do inciso II do caput.

Este parágrafo que já consta da MP 1153/22, garante a livre concorrência, e evita que os transportadores tenham dezenas de apólices com características totalmente diferentes. Atualmente é comum a existência de acordos entre embarcadores e seguradoras que obrigam os transportadores que lhes prestam serviços a contratar seguros de forma conjunta em uma única seguradora, retirando-lhes qualquer oportunidade de obter condições melhores de negociação.

Devemos destacar que esta prática já vem sendo usada inclusive no seguro obrigatório de RCTR-C criado em 1966, o que demonstra a intervenção indevida por parte dos grandes conglomerados econômicos, contratantes do serviço de transporte, na atividade de empresas, cooperativas e caminhoneiros, desvirtuando a contratação do seguro, dando margem inclusive à fraudes e simulações, pois o segurado, por lei, que é o transportador, fica alheio ao pagamento das indenizações, apuração e regulação dos sinistros, que fica a cargo do beneficiário do seguro e a seguradora por este indicada.

A prática adotada por grupos econômicos que contratam dezenas de transportadoras e até centenas de caminhoneiros, onde obrigam a contratação de seguro em determinada seguradora, com a qual tenha acordos econômicos e financeiros, desconhecido pelas próprias transportadoras, e se utilizam desse subterfúgio para reduzir o preço do frete, chega às raias do





oligopsônio.

Nesta situação esdruxula, existente no mercado, temos que por meros interesses econômicos, o beneficiário do seguro e a seguradora ajustam pagamentos de indenizações que em muitos casos podem ser indevidas, sem qualquer aval ou interferência do segurado, e tudo isso em seguros obrigatórios.

Diante desse quadro é de extrema importância as disposições do parágrafo primeiro onde apenas estamos estendendo esta obrigação também para o seguro de desvio de carga, previsto no inciso II do caput do artigo, razão pela qual inserimos a expressão “quaisquer das apólices”.

Sala das Comissões, de de 2021.

Cezinha de Madureira
Deputado Federal
PSD/SP



* CD 239881065800 *
ExEdit

PROPOSTA Nº 01 DE EMENDA ADITIVA

À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1153/2022

Acrescente-se à Medida Provisória nº1153/2022, de 29 de dezembro de 2022, no Art. 3º, que altera o Art. 5º-B, da Lei nº11.442/2007, o seguinte parágrafo:

“Art. 3º

Art. 5º-

B

§ 6º Fica facultado ao TAC, quando este emitir o conhecimento e manifesto de transporte (Arts. 6º e 7º), apurar, gerar, expedir e efetuar, diretamente, o pagamento dos seus tributos e contribuições, inclusive IR, INSS e SEST/SENAT incidentes na respectiva operação de transporte.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem como objetivo permitir ao Transportador Autônomo de Carga-TAC, em sua prestação de serviço, a oportunidade de, diretamente, emitir as competentes guias de recolhimento de seus impostos, taxas e contribuições, incidentes na sua operação de transporte, de forma a controlar o efetivo recolhimento, evitando-se eventual fraude ou sonegação, por parte do terceiro que lhe contratou.

É fato que o TAC vê descontado de sua remuneração, na prestação de serviço que executa impostos e contribuições, que são de sua competência, como por exemplo, IR Fonte e INSS, ocorre, entretanto, que



embora descontados esses valores, os mesmos não são recolhidos pelo contratante, o qual se apropria indevidamente desses montantes, e a própria Receita Federal, através de sua Procuradoria, tem ingressado com diversas ações de apropriação indébita dessas empresas, sendo tal situação pública e notória.

Temos que o TAC se vê prejudicado na medida em que não tem recolhimento do IR devido, perdendo muitas vezes a oportunidade de restituição dos mesmos, no momento da declaração de ajuste anual, além da perda do direito à aposentadoria pela falta do recolhimento previdenciário.

Na medida em que as novas legislações fiscais estaduais permitem ao TAC a emissão do CTe e do MDFe com os respectivos procedimentos de emissão e recolhimento das guias do ICMS, consoante a legislação da Nota Fiscal Fácil – NFF.

Ocorre que devemos dar a mesma oportunidade no que diz respeito aos tributos e contribuições federais, incidentes na operação, assim sendo, a Secretaria Especial da Receita Federal deve permitir ao TAC executar a emissão e recolhimento das guias dos tributos e contribuições federais, fazendo desse cidadão o senhor dos direitos e obrigações decorrentes de seu trabalho.

Devemos observar que não existe nenhuma modificação às alíquotas ou critérios de incidência, mas sim, única e exclusivamente, a possibilidade do contribuinte titular efetuar a emissão e o pagamento das respectivas guias.

Cabe ainda ressaltar que a obrigação do contratante do frete

* C D 2 3 1 4 6 2 1 1 2 6 0 *



quanto ao recolhimento dos tributos e contribuições federais devidas pelo TAC, na operação de transporte, decorre de norma infra legal, sendo certo que a inserção desse dispositivo na lei, apenas cria a oportunidade do TAC em fazer tal procedimento em seu próprio nome, solicitando, agora, legalmente, aos órgãos competentes que os procedimentos administrativos e burocráticos sejam adequados a esta nova realidade.

Brasília, 26 de janeiro de 2023.

Capitão Alberto Neto
Deputado Federal - Republicanos/AM



PROPOSTA Nº 02 DE EMENDA ADITIVA

À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1153/2022

Acrescente-se à Medida Provisória nº1153/2022, de 29 de dezembro de 2022, no Art. 3º, que altera o Art. 5º-B, da Lei nº11.442/2007, o seguinte parágrafo:

“Art. 3º

Art. 5º-

B

§ 7º As pessoas jurídicas que atuarem como administradoras, nos termos do caput, deverão ser cadastradas e certificadas pela Agencia Nacional de Transporte Terrestre – ANTT, a quem compete examinar cumprimento do disposto neste artigo.

JUSTIFICATIVAS

A presente emenda tem como objetivo dar transparência e segurança jurídica aos Transportadores Autônomos de Cargas – TAC quanto a aqueles que atuarão como administrador dos direitos do TAC, nos termos do Art.5º-B da Lei nº11.442/07.

A ANTT – Agencia Nacional de Transportes Terrestres, consoante sua lei de criação, 10.233/2001, especialmente no que diz respeito ao Arts. 11 e 20 devem atuar na regulação e controle dos serviços ligados ao transporte rodoviário de cargas, além do que, a ANTT é o órgão fiscalizador das atividades do TAC, conforme a Lei nº11.442/07.

Diante desse quadro, cabe à Agência, efetuar os controles



mínimos das pessoas jurídicas envolvidas na operação de transporte, aplicando-se esse controle à figura do Art. 5º-B, da Lei nº11. 442/07, considerando que será essa nova figura jurídica (administrador), responsável pelo controle, geração e recolhimento de diversos documentos pertinentes ao TAC, quer sejam de ordem fiscal, ou operacional.

Devemos observar que o próprio Art.5º-B e seus parágrafos, contém regras para o efetivo exercício do trabalho do administrador, merecendo assim um controle mínimo junto ao órgão competente, que é a ANTT.

Diante do exposto, para efetiva segurança jurídica do TAC, o cadastramento e a certificação desses administradores por ele contratados, dentro das regras estabelecidas na Lei nº11.442/07, se traduz em necessidade a ser garantida pelo dispositivo legal aqui inserido. Esta segurança e garantia decorrente da atuação da ANTT se torna ainda mais importante e necessária quando o Art. 5º-B prevê que o administrador é também responsável pelas obrigações, nos termos do disposto no inciso III do caput do art. 134 da Lei Complementar nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, a saber:

Art. 134. Nos casos de impossibilidade de exigência do cumprimento da obrigação principal pelo contribuinte, respondem solidariamente com este nos atos em que intervierem ou pelas omissões de que forem responsáveis:

.....

..

III - os administradores de bens de terceiros, pelos tributos

* C D 2 3 3 7 8 7 0 5 1 3 0 0 *



devidos por estes;

Sala da Comissão, em 26 de janeiro de 2023.

Deputado Capitão Alberto Neto



PROPOSTA Nº 03 DE EMENDA ADITIVA

À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1153/2022

Altere-se à Medida Provisória nº1153/2022, de 29 de dezembro de 2022, no Art. 3º, que altera o Art. 13, da Lei nº 11.442/2007, passando a ter a seguinte redação:

“Art. 3º

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

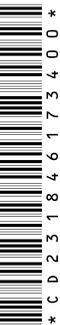
I - responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas, para cobertura de perdas ou danos causados à carga transportada em consequência de acidentes com o veículo transportador, decorrentes de colisão, abalroamento, tombamento, capotamento, incêndio ou explosão;

II - responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas, para cobertura de roubo, furto simples ou qualificado, apropriação indébita, estelionato e extorsão simples ou mediante sequestro sobrevividos à 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.

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, surge 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 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

* C D 2 3 1 8 4 6 1 7 3 4 0 *



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 eram praticamente inexistentes, 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

* C D 2 3 1 8 4 6 1 7 3 4 0 *



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 à 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, 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 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 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 essencial 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

* C D 2 3 1 8 4 6 1 7 3 4 0 *



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 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

* C D 2 3 1 8 4 6 1 7 3 4 0 0 *



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 à 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 pelas suas dimensões e peso, a probabilidade de acidentes com alto risco de danos

* C D 2 3 1 8 4 6 1 7 3 4 0 0 *



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 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, acrescer 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

* C D 2 3 1 8 4 6 1 7 3 4 0 *



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 da Comissão, em 26 de janeiro de 2023.

Deputado Capitão Alberto Neto



PROPOSTA Nº 04 DE EMENDA ADITIVA

À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1153/2022

Altere-se à Medida Provisória nº1153/2022, de 29 de dezembro de 2022, no Art. 3º, que altera o Art. 13, da Lei nº 11.442/2007, passando o § 1º a ter a seguinte redação:

“Art. 3º

Art.

13.....

§ 1º Cabe exclusivamente ao transportador à escolha da seguradora, vedada à estipulação das condições e características de quaisquer das apólices por parte do contratante do serviço de transporte.

JUSTIFICATIVAS

A presente emenda tem como objetivo tornar claro que tanto o transportador autônomo, como as pessoas jurídicas e as cooperativas prestadoras de serviços de transporte de cargas podem contratar os seguros e que a escolha da seguradora é direito exclusivo dos mesmos, evitando que contratantes de serviços de transportes venham a obrigá-los a contratar apólices em seguradoras predeterminadas, abrangendo nesse caso tanto o seguro previsto no inciso I, como do inciso II do caput.

Este parágrafo que já consta da MP 1153/22, garante a livre concorrência, e evita que os transportadores tenham dezenas de apólices com características totalmente diferentes. Atualmente é comum a existência de acordos entre embarcadores e seguradoras que obrigam os transportadores



que lhes prestam serviços a contratar seguros de forma conjunta em uma única seguradora, retirando-lhes qualquer oportunidade de obter condições melhores de negociação.

Devemos destacar que esta prática já vem sendo usada inclusive no seguro obrigatório de RCTR-C criado em 1966, o que demonstra a intervenção indevida por parte dos grandes conglomerados econômicos, contratantes do serviço de transporte, na atividade de empresas, cooperativas e caminhoneiros, desvirtuando a contratação do seguro, dando margem inclusive às fraudes e simulações, pois o segurado, por lei, que é o transportador, fica alheio ao pagamento das indenizações, apuração e regulação dos sinistros, que fica a cargo do beneficiário do seguro e a seguradora por este indicada.

A prática adotada por grupos econômicos que contratam dezenas de transportadoras e até centenas de caminhoneiros, onde obrigam a contratação de seguro em determinada seguradora, com a qual tenha acordos econômicos e financeiros, desconhecido pelas próprias transportadoras, e se utilizam desse subterfugio para reduzir o preço do frete, chega às raias do oligopsônio.

Nesta situação esdruxula, existente no mercado, temos que por meros interesses econômicos, o beneficiário do seguro e a seguradora ajustam pagamentos de indenizações que em muitos casos podem ser indevidas, sem qualquer aval ou interferência do segurado, e tudo isso em seguros obrigatórios.

Diante desse quadro são de extrema importância as disposições do parágrafo primeiro onde apenas estamos estendendo esta obrigação



também para o seguro de desvio de carga, previsto no inciso II do caput do artigo, razão pela qual inserimos a expressão “quaisquer das apólices”.

Sala da Comissão, em 26 de janeiro de 2023.

Deputado Capitão Alberto Neto



PROPOSTA Nº 05 DE EMENDA ADITIVA

À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1153/2022

Altere-se à Medida Provisória nº1153/2022, de 29 de dezembro de 2022, no Art. 3º, que altera o Art. 13, da Lei nº 11.442/2007, passando o § 2º a ter a seguinte redação:

“Art. 3º

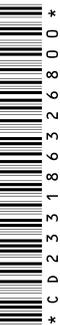
Art.

13.....

§ 2º No caso do TAC ser contratado diretamente para realização do transporte, e não exista a interveniência do administrador de serviços de transporte, mencionado no Art. 5º-B, os seguros previstos nos incisos I a III poderão ser firmados pelo contratante do serviço de transporte, hipótese em que o mesmo ficará responsável por eventuais perdas, sem qualquer ônus ao transportador autônomo.

JUSTIFICATIVAS

A presente emenda tem como objetivo restringir a interferência do contratante do frete junto ao TAC que se caracteriza como a parte hipossuficiente nessa relação comercial. Ora, se o TAC – Transportador Autônomo de Carga entende por bem fazer uso da figura estabelecida no Art. 5º-B, da Lei nº 11.442/07 (administrador dos direitos do TAC), o qual tem sua confiança, bem como condições e capacidade de atender todas as exigências legais cabentes ao TAC na prestação de serviços de transporte, não há razão para retirar deste a obrigação de contratar o seguro, dando margem a uma interferência indevida por parte do contratante do frete.



Assim sendo, quando o TAC atuar de forma isolada, o que pode, em tese, representar alguma dificuldade operacional, fica facultada a contratação do seguro por parte do contratante do frete o que se torna mais adequado e justo.

Sala da Comissão, em 26 de janeiro de 2023.

Deputado Capitão Alberto Neto



PROPOSTA Nº 06 DE EMENDA ADITIVA

À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1153/2022

Altere-se à Medida Provisória nº1153/2022, de 29 de dezembro de 2022, no Art. 3º, que altera o Art. 13, da Lei nº 11.442/2007, passando o § 3º a ter a seguinte redação:

“Art. 3º

Art.

13.....

§ 3º Os seguros estabelecidos nos incisos I e II deverão estar vinculados a Planos de Gerenciamento de Riscos – PGR, estabelecidos de comum acordo entre o transportador e sua seguradora. Na hipótese do contratante do serviço de transporte exigir obrigações ou medidas adicionais, na operação e/ou de gerenciamento, arcará este com todos os custos e despesas inerentes às mesmas, devendo, ainda, as condições especificadas no PGR serem objeto de anuência e concordância da seguradora do transportador.

JUSTIFICATIVAS

Atualmente, as condições gerais dos seguros do transportador apresentam obrigações de gerenciamento de risco por parte do segurado com objetivo de mitigar as ocorrências, tais medidas envolvem horários de saída, rotas, paradas em locais pré-determinados, revestidos de segurança, verificação das condições do veículo, rastreamento e/ou monitoramento, entre



outras.

Tais medidas levam em consideração o risco do transporte, estando diretamente ligado ao tipo da carga, sendo certo que algumas são mais visadas do que outras.

É de extrema importância que o estabelecimento dessas medidas seja feito de comum acordo entre segurado e seguradora, levando ao equilíbrio entre custo e benefício das medidas adotadas e as taxas de seguro incidentes.

De outro lado, temos que na última década, se tornou comum exigências por parte de diversos contratantes do serviço de transporte, de planos gerenciamento de riscos específicos para suas cargas, que decorrem de suas apólices de seguro facultativo de Transporte Nacional, celebrado junto às diversas seguradoras do mercado, sendo que paralelamente dispensam o transportador de contratar seu seguro, a fim de reduzir o custo do frete.

Tal situação gera que, em um único embarque, o transportador rodoviário de cargas, acumule diversos planos de gerenciamento de risco (PGR), sendo que na hipótese desse transportador deixar de cumprir quaisquer das providencias estabelecidas nos PGRs, acabará sendo obrigado a pagar o prejuízo de eventual sinistro.

Esta situação é grave, pois conforme dissemos acima, a redução do custo do frete se dá pela não contratação do seguro por parte do transportador, ou seja, o embarcador exonera o transportador da contratação do seu seguro de responsabilidade civil de roubo, mas fica condicionado ao cumprimento de um gerenciamento de risco, o qual se torna impraticável, na medida em que se acumula com outros PGRs dos demais embarcadores em

* C D 2 3 1 2 9 1 4 9 9 1 0 0 *



um mesmo veículo.

Além desta situação operacional, temos também que esses PGRs se fazem acompanhados das cartas de DDR (dispensa de direito de regresso) por parte do embarcador e sua seguradora, com a esdrúxula alegação de compensar a dispensa de contratação do seguro de responsabilidade pelo transportador. Ocorre que estas cartas de DDR, apresentam várias situações jurídicas em que as mesmas não terão validade, e que por sua vez, tornam o transportador extremamente vulnerável, como exemplo: a) não terá validade a DDR no caso de culpa grave, expressão totalmente subjetiva e que permite ao embarcador ou sua seguradora cobrar a indenização em caso de sinistro, sob os mais diversos pretextos e interpretações; b) ato praticado por preposto do transportador, como por exemplo, o motorista, neste caso, o motorista desaparecendo com a carga, teremos um evento de apropriação indébita, o qual é plenamente coberto pelo seguro de desvio de carga do transportador, todavia, em face da redução do frete, não existe margem para contratá-lo, deixando, assim, o prestador do serviço sujeito a reparação de um dano sem o competente seguro.

Dentro das novas disposições apresentadas pela MP temos a obrigatoriedade do seguro de responsabilidade civil do transportador, tanto em face dos danos causados à carga decorrentes de acidentes, como no desvio da mesma (incisos I e II), ou seja, completam-se as coberturas securitárias necessárias à devida proteção do transportador e embarcador, acompanhado ainda do competente PGR celebrado de comum acordo entre o transportador e sua seguradora.

Caso o contratante do serviço de transporte ainda venha solicitar

* C D B 2 3 1 2 9 1 4 9 9 1 0 0 *



medidas operacionais ou de GR além daquelas estabelecidas nas apólices do transportador, deverá arcar com os custos, devendo ainda existir o de acordo da seguradora do transportador, a fim de que não se descaracterize o GR firmado na apólice.

Fica evidente que até mesmo o contratante do frete terá interesse em conhecer o PGR firmado entre transportador e sua seguradora, pois representará uma garantia de uma correta execução do contrato de transporte, e proteção de seus bens.

Sala da Comissão, em 26 de janeiro de 2023.

Deputado Capitão Alberto Neto



PROPOSTA Nº 07 DE EMENDA ADITIVA

À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1153/2022

Altere-se à Medida Provisória nº1153/2022, de 29 de dezembro de 2022, no Art. 3º, que altera o Art. 13, da Lei nº 11.442/2007, passando o § 4º a ter a seguinte redação:

“Art. 3º

Art.

13.....

§ 4º Os seguros de que tratam os incisos de I a III do caput não excluem e nem impossibilitam a contratação, facultativa, pelo transportador, de outras coberturas para quaisquer perdas ou danos causados à carga transportada não contemplada nos referidos seguros.

JUSTIFICATIVAS

Considerando as alterações realizadas nos incisos I a III, do Art. 13, se faz necessária adaptação do §4º, deixando claro que a cobertura securitária estabelecida nos referidos incisos representam um mínimo obrigatório pela lei, porém, outras coberturas como avarias, molhaduras, falta de volumes, entre outras, poderão ser objeto de coberturas facultativas adicionais.

Sala da Comissão, em 26 de janeiro de 2023.

Deputado Capitão Alberto Neto



PROPOSTA Nº 08 DE EMENDA ADITIVA

À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1153/2022

Altere-se à Medida Provisória nº1153/2022, de 29 de dezembro de 2022, no Art. 3º, que altera o Art. 13, da Lei nº 11.442/2007, passando o § 5º a ter a seguinte redação:

“Art. 3º

Art.

13.....

§ 5º O seguro de que trata o inciso III do caput poderá ser feito em apólice globalizada, que envolva toda a frota do segurado com cobertura mínima de 35.000 DES (direitos especiais de saque) para danos corporais e 20.000 DES (direitos especiais de saque) para danos materiais.

JUSTIFICATIVAS

A presente emenda tem como objetivo melhor adaptar a contratação do seguro à realidade do mercado segurador e estabelecendo cobertura mínima, a exemplo do que já existe no seguro destinado ao transporte aéreo.

Assim sendo, a fixação de 35.000 DES para danos corporais representa o equivalente a 200 vezes o salário mínimo atual, capital este necessário para garantia de um pagamento de indenização mensal de um salário mínimo para uma vítima de invalidez permanente com expectativa de pagamento por 45 anos. Trata-se de um critério objetivo que visa apenas minimizar as consequências trágicas de um acidente, e não uma solução para



todo e qualquer evento.

Já o valor de 20.000 DES para danos materiais, representa a indenização do preço médio de veículo automotor de passeio no Brasil, também um parâmetro para fixação do valor mínimo de indenização.

Os valores acima mencionados são equivalentes a R\$241.700,00 para danos corporais e R\$138.114,00 para danos materiais, com base em janeiro de 2023.

Devemos ressaltar que a fixação desses valores mínimos é de extrema importância na medida em que evita a fixação de valores extremamente baixos para as apólices, descaracterizando objetivos da lei, que é a proteção do cidadão e usuário de estradas e vias públicas.

Sala da Comissão, em 26 de janeiro de 2023.

Deputado Capitão Alberto Neto

* C D 2 3 9 4 1 9 1 8 6 5 0 0 *



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1153, 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 Nº

Acrescente-se ao art. 2º da Medida Provisória nº 1.153/2022, a seguinte redação:

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....
Art. 155.....

§ 1º Ao candidato à habilitação será expedida autorização para aprendizagem, de acordo com a regulamentação do CONTRAN, observados os procedimentos dispostos nos artigos 147 e 148 desta lei.

§ 2º É facultado ao candidato à habilitação optar pelo instrutor de trânsito autorizado pelo órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal vinculado ou não à entidade credenciada, podendo, inclusive optar por substituí-lo ao longo de sua formação.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem o objetivo de reforçar o texto atual do Código de Trânsito Brasileiro, que permite ao instrutor de trânsito autorizado pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal estar ou não vinculado à entidade credenciada, adequando o artigo e reforçando também a possibilidade de o candidato à habilitação trocar de instrutor ao longo de seu processo de habilitação.

Isto porque muitas vezes o candidato encontra dificuldades ao longo do processo e, por vezes, a burocracia amarra a uma formação considerada



* C D 2 3 2 1 5 1 3 3 9 0 8 0 0 *

ineficaz, sendo fundamental preservar sua liberdade de escolher outro instrutor ou até mesmo outro Centro de Formação de Condutores, quando for o caso, para concluir a aprendizagem, sem ônus ou impossibilidade de aproveitamento de conteúdo já absorvido.

Estes são os termos em que submeto à consideração dos demais pares.

Sala das Sessões, em de fevereiro de 2023.

Deputado RODRIGO DE CASTRO
UNIÃO/MG



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.153, 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 Nº

O § 1º do art. 148 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, acrescido pela art.2º da Medida Provisória 1.153, de 29 dezembro de 2022, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 148.....

§ 1º.....

I - É facultado ao candidato à habilitação realizar sua formação através da utilização de tecnologias imersivas, atualizadas, com sistema de avaliação de desempenho roteirizado, emissão de relatórios fidedignos e mecanismos de fiscalização automatizada, junto a escolas públicas de trânsito ou entidades credenciadas, sempre na presença de instrutor de trânsito autorizado pelo órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, na forma regulamentada pelo CONTRAN;

II - Caso o candidato à habilitação opte pelo processo de formação disposto no inciso I, a depender de seu desempenho, poderá ser dispensado dos exames previstos nos incisos II e III do caput do art. 147, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

JUSTIFICATIVA

O processo de formação de condutores vem sendo profundamente discutido nas esferas técnicas ao longo dos últimos anos, sendo evidente a sua necessidade de modernização e qualificação, com vistas a garantir maior eficiência na aprendizagem e consequente aumento na segurança viária.

É mister ressaltar que o significativo avanço da tecnologia possibilitou profundas mudanças em diversos setores da sociedade, com alavancagem de



novos serviços, a exemplo de Uber, Ifood, Airbnb, entre outros, até mesmo na esfera pública, com a oferta de diversos serviços de forma digital, alavancadas pelo sistema Gov.br.

No campo da educação, em geral, também se constata benefícios das plataformas digitais que permitem oferta de cursos a distância, ampliando sobremaneira o alcance da qualificação em todos os níveis. Na educação para o trânsito também é necessário avançar mais, tornando a experiência do candidato à habilitação mais interessante, imersiva e, portanto, eficaz.

Nesse contexto de desburocratização a partir dos avanços tecnológicos, proponho que o conteúdo pertinente à formação do condutor possa ser ministrado através de ferramenta tecnológica imersiva, transferindo ao candidato maior fidedignidade e consciência das situações práticas que serão vivenciadas no seu dia-a-dia de motorista.

Na aviação, as tecnologias imersas são utilizadas de maneira obrigatória na formação de pilotos, para proporcionar maior segurança e eficácia ao seu treinamento, com resultados positivos amplamente comprovados. No trânsito, a simulação foi idealizada na década de 80 e implementada em 2014, numa experiência interpretada como mal sucedida, de maneira controversa. De toda forma, a tecnologia, como em qualquer área de aplicação, estava e permanece em constante evolução, permitindo a formação adequada, a redução acidentalidade, com menor custo e maior versatilidade, servindo inclusive como mecanismo de fiscalização automatizada e gerando dados para análise e atualização da política pública de educação de trânsito.

Assim, é possível que o Estado inove, oferecendo ao cidadão opções no seu processo de formação, modernizando-o e possibilitando a substituição do tradicional exame teórico pelo sistema de avaliação roteirizado, combinado com os dados de desempenho obtidos durante a imersão do candidato na viência do trânsito, com a devida aplicação do conteúdo necessário, trabalhado de maneira transversal, sempre com a devida instrução do profissional qualificado e autorizado para a função pelo órgão executivo estadual de trânsito.

Além disso, estender as possibilidades de utilização da ferramenta no processo de formação de condutor para outros ambientes, além dos já reconhecidos centros de formação de condutores, como outras entidades públicas ou privadas, credenciados pelos órgãos executivos estaduais de trânsito, Sest//Senat e instituições de ensino, certamente possibilitará que novos modelos



de negócio surjam, qualificando o processo como um todo a partir do fomento à concorrência, com redução de custo e respeito à liberdade do cidadão.

Sala das Sessões, em de fevereiro de 2023.

Deputado RODRIGO DE CASTRO
UNIÃO/MG





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

Acrescente-se à Medida Provisória nº–1153/2022, de 29 de dezembro de 2022, no Art. 2º, que altera a Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, o seguinte artigo:

“Art.129-B

.....
§ 1º O registro previsto no caput será executado por empresas registradoras de contrato especializadas, na modalidade de credenciamento pelos Órgãos Executivos de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal, observado o disposto no art. 79, parágrafo único, inciso III, da Lei 14.133, de 1º de abril de 2021. (NR) ”

JUSTIFICATIVAS

O Registro de contratos de financiamento de veículos junto aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal é o ato que dá a esses contratos a publicidade e a validade jurídica para que produzam efeitos perante terceiros, conforme disciplinado pelo Art. 1.361, § 1º, da





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

Lei 10.406/2002 (Código Civil), e pelo Art. 129-B da Lei 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro).

A matéria é também objeto de regulamentação pelo CONTRAN (Resolução 807/2020) e pelos órgãos executivos estaduais de trânsito.

Ocorre que em 2021 foi sancionada a nova lei de licitações, Lei 14.133/2021, que recepcionou o credenciamento como modalidade específica de contratação pela administração pública, a qual deve estabelecer condições padronizadas de contratação, com definição de preço e permanente possibilidade de novos interessados se habilitarem, sempre que a seleção do contratado estiver a cargo do beneficiário direto da prestação do serviço, que é a hipótese em tela (instituições credoras selecionam registradoras credenciadas pelo órgão estadual executivo de trânsito).

Cabe ainda ressaltar que os bancos têm rigorosas políticas de *compliance*, segurança da informação e proteção de dados, razão pela qual as empresas interessadas em lhes oferecer esse serviço estão sujeitas a um nível de exigência maior do que o da própria regulamentação, mantendo elevado seu padrão de excelência e a salutar concorrência entre elas.

Assim, o modelo previsto na Resolução CONTRAN 807/2020 foi reforçado pela nova lei de licitações, cabendo atualização do CTB para que seja mantida a harmonia legislativa e a segurança jurídica na prestação dos serviços especializados de registro de contratos de financiamento de veículo, na forma já estabelecida em larga escala pelos estados brasileiros.

Sala das Comissões, de de 2023.





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

Cezinha de Madureira
Deputado Federal
PSD/SP

Câmara dos Deputados | Anexo IV – Gabinete 533 | CEP: 70160-900 – Brasília/DF
Tels (61) 3215-1533/2533 | dep.cezinhademadureira@camara.leg.br



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Cezinha de Madureira

201

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD234369624900>



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

MEDIDA PROVISÓRIA N° 1.153, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2022

EMENDA N°

Suprima-se o art. 3° da MPV 1.153, de 28 de dezembro de 2022, que altera o art. 5°-B e o art. 13 da Lei n° 11.442, de 5 de janeiro de 2007, que dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração.

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória n° 1.153, de 2022, em seu art. 3°, alterou as regras de contratação do seguro de cargas a fim de definir a contratação exclusiva por parte do transportador da carga, vedada a estipulação das condições e características da apólice pelo do contratante do serviço de transporte.

Além disso, definiu que o contratante do serviço de transporte não poderá vincular o transportador ao cumprimento de obrigações operacionais associadas à prestação de serviços de transporte, inclusive as previstas nos Planos de Gerenciamento de Riscos - PGR, ao adquirir coberturas de seguro adicionais contra riscos já cobertos pelas apólices do transportador.

Tais alterações impactam especialmente a contratação do transporte de carga de produtos perigosos e mercadorias de significativo valor econômico, as quais necessitam de medidas precaucionais a fim de prevenir sinistros, proteger as pessoas, salvaguardar o patrimônio, bem como evitar danos ao meio ambiente e à sociedade.

No entanto, com a vedação da estipulação das condições e características da apólice pelo do contratante, bem como a impossibilidade de vinculação do transportador ao cumprimento de obrigações operacionais associadas à prestação de serviços de transporte, inclusive as previstas nos Planos de Gerenciamento de Riscos - PGR, as empresas que contratam uma transportadora ficam impossibilitadas de definirem as condições de gestão de risco da carga e os procedimentos essenciais para o transporte.



Diante do exposto, contamos com o apoio dos pares para a supressão do art. 3º da MPV 1.153, de 28 de dezembro de 2022.

Sala das Sessões, em de de 2023.

Deputado ZÉ NETO (PT-BA)





– PL/BA

COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.153, DE 2022

EMENDA A MP Nº 1.153/2022

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

Dê-se ao art. 4º da Medida Provisória 1153, de 29 de dezembro de 2022, a seguinte redação:

Art. 4º A Lei 11.539, de 08 de novembro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações.

Art. 1º (...)

I - Carreira de Analista de Infraestrutura, estruturada nas Classes A, B e Especial; composta do cargo de Analista de Infraestrutura, de nível superior; com atribuições voltadas às atividades especializadas de planejamento, coordenação, fiscalização, assistência técnica e execução de projetos e obras de infraestrutura de grande porte, e de gestão governamental relativas à formulação, implementação, controle e avaliação de políticas públicas de infraestrutura; e

II - cargo isolado de Especialista em Infraestrutura Sênior, de nível superior, estruturado em classe única, com atribuições de alto nível de complexidade voltadas às atividades especializadas de planejamento, coordenação, fiscalização, assistência técnica e execução de projetos e obras de infraestrutura de grande porte, e de gestão governamental, relativas à formulação, implementação, controle e avaliação de políticas de infraestrutura de grande porte;

(...)

Art. 3º A investidura na carreira e no cargo isolado de que tratam esta Lei ocorrerá mediante aprovação em concurso público constituído de duas fases, ambas eliminatórias e classificatórias, sendo a primeira constituída de provas e títulos e a segunda de curso de formação.

(...)

Art. 13º (...)

(...)



* C D 2 3 0 7 4 0 4 2 6 5 0 0 *





– PL/BA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado JOÃO CARLOS BACELAR

III - quando cedido para a Administração Pública Estadual, Distrital ou Municipal, por tempo determinado, para atuar em políticas públicas, projetos ou obras de infraestrutura de grande porte com participação da União.

(...)”.

JUSTIFICATIVA

A Carreira de Analista de Infraestrutura (AIE) e o cargo isolado de Especialista em Infraestrutura Sênior (EIS) foram criados pela Medida Provisória n. 389, de 31 de agosto de 2007. A proposta tinha por objetivo “possibilitar que a Administração Pública Federal recrute pessoal com alto nível de qualificação para desempenhar as atribuições governamentais ligadas à área de infraestrutura, que é prioritária para o desenvolvimento do país”.

Ao longo dos últimos 15 (quinze) anos, esta categoria atuou decisivamente no planejamento e execução de obras e projetos de infraestrutura de grande porte, como também se mostrou essencial para a gestão governamental das políticas públicas do setor, atuando na modernização de marcos regulatórios, na modelagem de concessões e parcerias público-privadas, entre outros.

Portanto, reconhece-se a expansão das atribuições inicialmente definidas, modificando o conceito do art. 1º, incisos I e II da lei de regência. No mesmo sentido, a modificação originalmente trazida pela Medida Provisória foi redigida no sentido de permitir maior mobilidade de servidores(as), reconhecendo que as políticas de infraestrutura são articuladas não apenas no Executivo Federal, tendo participação essencial nos demais poderes da República. Nesse contexto, igualmente propomos avançar para ampliar a possibilidade de a União ceder servidores deste quadro aos Estados e Municípios, para que possam se aproveitar dessa expertise profissional na gestão conjunta de políticas de infraestrutura, evitando-se insuficiências técnicas que contribuem, entre outras, para a trágica situação de projetos insustentáveis e obras inacabadas.

É então oportuna a alteração por emenda à MPV 1153/2022, pois i) não apresenta impacto orçamentário e ii) trata de matéria conexa, visto a MPV tratar da gestão de pessoal da citada categoria.

Por isso, solicitamos o apoio dos nobres Pares na aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, 03 de fevereiro de 2023.





– PL/BA

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado JOÃO CARLOS BACELAR

DEPUTADO JOÃO CARLOS BACELAR

PL/BA



* C D 2 3 0 7 4 0 4 2 6 5 0 0 *



Câmara dos Deputados – Anexo IV – Gabinete 928 – CEP 70160-900 – Brasília – DF
Tels: (61) 3215.5928/3928 – Fax (61) 3215.2928 – dep.joãocarlosbacelar@camara.leg.br

206

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. João Carlos Bacelar

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD230740426500>

EMENDA Nº – CM
(à MPV nº 1.153, de 2022)

Inclua-se, entre os dispositivos alterados pelo art. 2º da Medida Provisória (MPV) nº 1.153, de 29 de dezembro de 2022, o art. 129-B da Lei nº 9.507, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), com a seguinte redação:

“**Art. 2º**

.....

‘**Art. 129-B.**

Parágrafo único. O registro previsto no *caput* deste artigo será realizado por empresas registradoras de contrato especializadas, na modalidade de credenciamento pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, observado o disposto no art. 79, *caput* e parágrafo único, da Lei 14.133, de 1º de abril de 2021.’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

O registro de contratos de financiamento de veículos nos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal é o ato que dá a esses instrumentos a publicidade e a validade jurídica necessárias para a produção de efeitos perante terceiros, conforme disciplinado pelo art. 1.361, § 1º, da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil), e pelo art. 129-B da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro – CTB).

A matéria é também objeto da Resolução nº 807, de 15 de dezembro de 2020, do Conselho Nacional de Trânsito CONTRAN), sendo também regulamentada pelos órgãos estaduais de trânsito.

Ocorre que, em 1º de abril de 2021, foi sancionada a Lei nº 14.133 (a nova “Lei de Licitações e Contratos Administrativos” – LLCA), que recepcionou o “credenciamento” como modalidade específica de contratação pela administração pública, a qual deve estabelecer condições padronizadas de contratação (art. 79, parágrafo único), com definição de preço e permanente possibilidade de novos interessados se habilitarem,

sempre que a seleção do contratado estiver a cargo do beneficiário direto da prestação do serviço, que é a hipótese em tela (instituições credoras selecionam registradoras credenciadas pelo órgão estadual executivo de trânsito).

Cabe ainda ressaltar que as instituições financeiras, especialmente os bancos, têm rigorosas políticas de *compliance*, segurança da informação e proteção de dados, razão pela qual as empresas interessadas em lhes oferecer esse serviço estão sujeitas a um nível de exigência maior do que o da própria regulamentação, mantendo elevado seu padrão de excelência e a salutar concorrência entre elas.

Assim, o modelo previsto na Resolução CONTRAN nº 807, de 2020, foi reforçado pela nova LLCA, cabendo a atualização do CTB para que seja mantida a harmonia legislativa e a segurança jurídica na prestação dos serviços especializados de registro de contratos de financiamento de veículo, na forma já estabelecida em larga escala pelos estados brasileiros.

Com a convicção de que a mudança preconizada aperfeiçoa o ordenamento jurídico, e aproveitando o ensejo da apreciação da MPV nº 1.153, de 2021, solicitamos o apoio de nossos Pares para a sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador CIRO NOGUEIRA



Medida Provisória nº 1.153, 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 Nº

Acrescente-se ao art. 2º da Medida Provisória nº 1.153/2022, a seguinte redação:

“Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997-Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....

“Art. 80.

.....

§ 2º O órgão máximo executivo de trânsito da União poderá autorizar, em caráter experimental e por período prefixado, a utilização de sinalização e equipamentos não previstos neste Código.

.....” (NR)

Art. 96.

.....



* C D 2 3 7 3 9 9 5 4 5 7 0 0 *





Parágrafo único. Para fins de certificação e homologação, o Contran poderá regulamentar a classificação dos veículos com base em padrões e normas técnicas internacionalmente aceitas.” (NR)

.....

JUSTIFICATIVA

Estamos propondo transferir do Contran para o órgão máximo executivo de trânsito da União a autorização, em caráter experimental e por período prefixado, para utilização de sinalização e equipamento não previstos no CTB. Essa medida trará maior celeridade e pronta resposta às inúmeras demandas dos órgãos executivos de trânsito e rodoviários. Também se propõe incluir essa autorização para os equipamentos, de forma a melhor abranger as situações experimentais.

O acréscimo do parágrafo único ao art. 96 do CTB busca adequação do texto legal, de forma que práticas normativas oriundas de normas técnicas e acordos internacionais tenham amparo no Código.

Sala das Sessões, 03 de fevereiro de 2023.

Deputado Hugo Leal
PSD/RJ





Medida Provisória nº 1.153, 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 Nº

Acrescente-se ao art. 2º da Medida Provisória nº 1.153/2022, a seguinte redação:

“Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997-Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....

“Art. 96

I -

a) automotor;

~~b) elétrica~~ **(REVOGADO)**

c) de propulsão humana;

d) de tração animal;

e) reboque ou semi-reboque;

II -

.....” (NR)

.....” (NR)



* C D 2 3 6 5 3 2 6 9 7 9 0 0 *





“Art. 120. Todo veículo automotor, articulado, reboque ou semi-reboque, deve ser registrado perante o órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, no Município de domicílio ou residência de seu proprietário, na forma da lei.

.....” (NR)

“Art. 130. Todo veículo automotor, articulado, reboque ou semi-reboque, para transitar na via, deverá ser licenciado anualmente pelo órgão executivo de trânsito do Estado, ou do Distrito Federal, onde estiver registrado o veículo.

.....” (NR)

“Art. 140. A habilitação para conduzir veículo automotor será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:

.....” (NR)

“Art. 141. O processo de habilitação, as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e à autorização para conduzir ciclomotores serão regulamentados pelo CONTRAN.

.....” (NR)

“Art. 155. A formação de condutor de veículo automotor será realizada por instrutor autorizado pelo órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, pertencente ou não à entidade credenciada.

.....” (NR)

“ANEXO I

.....

VEÍCULO AUTOMOTOR - todo veículo a motor de propulsão a combustão, elétrica ou híbrida que circule por seus próprios meios, e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de



* C D 2 3 6 5 3 2 6 9 7 9 0 0 *





pessoas e coisas. O termo compreende os veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulam sobre trilhos (ônibus elétrico).

.....” (NR)

.....

Acrescente-se ao art. 5º da Medida Provisória nº 1.153/2022, a seguinte redação:

Art. 5º

I -

.....

c) a alínea “b” do inciso I do art. 96; e

.....

JUSTIFICATIVA

O CTB apresenta no art. 96 as formas de classificação de veículos. Quanto à tração, há uma diferenciação explícita do veículo elétrico do veículo automotor. Entretanto, a definição de veículo automotor apresentada no Anexo I, mistura as duas classificações, ao incluir os ônibus elétricos ligados à rede elétrica (trollebus). Nota-se, ainda, que não há definição no Anexo I acerca dos veículos elétricos, de modo a diferenciá-los dos automotores. Além disso, com a evolução tecnológica do setor automotivo, há diversos produtos no mercado dotados de tecnologia híbrida, o que causa uma confusão com relação a classificação em automotor ou elétrico, quando na verdade são ambos. Assim, propõe-se a alteração do CTB para que se incorpore o conceito de elétrico na definição de veículos automotores.

Sala das Sessões, 03 de fevereiro de 2023.

Deputado Hugo Leal
PSD/RJ





Medida Provisória nº 1.153, 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 Nº

Acrescente-se ao art. 2º da Medida Provisória nº 1.153/2022, a seguinte redação:

“Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997-Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....

Art. 326-A. A atuação dos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, no que se refere ao Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), deverá voltar-se prioritariamente para o cumprimento da meta anual de redução do índice de mortes por grupo de habitantes, apurado anualmente por Estado e Distrito Federal, detalhando-se os dados levantados e as ações realizadas em vias federais, estaduais, distritais e municipais, na forma regulamentada pelo Contran.

§ 1º O objetivo geral do estabelecimento de metas é, ao final de 2030, reduzir à metade, no mínimo, o índice de mortos por grupo de





habitantes, relativamente ao índice apurado no ano anterior da entrada em vigor do Pnatrans.

.....
§ 4º As metas serão fixadas pelo Contran para os Estados e o Distrito Federal, mediante propostas fundamentadas dos Cetran, do Contrandife e da Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das respectivas circunscrições.

§ 5º Antes de submeterem as propostas ao Contran, os Cetran, o Contrandife e a Polícia Rodoviária Federal realizarão consulta ou audiência pública para manifestação da sociedade sobre as metas a serem propostas.

§ 6º As propostas dos Cetran, do Contrandife e da Polícia Rodoviária Federal serão encaminhadas ao Contran até o dia 1º de agosto de cada ano, conforme regulamentação do Contran.

.....
§ 8º O Contran, ouvidos os Cetrans, o Contrandife, a Polícia Rodoviária Federal e os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, definirá as fórmulas para apuração do índice de que trata este artigo, assim como a metodologia para a coleta e o tratamento dos dados estatísticos necessários para a composição dos termos das fórmulas.

§ 9º Os dados estatísticos coletados em cada Estado e no Distrito Federal serão tratados e consolidados pelo respectivo órgão ou entidade executivos de trânsito, que os repassará ao órgão máximo executivo de trânsito da União, conforme regulamentação do Contran.

.....
§ 11. O cálculo dos índices, para cada Estado e para o Distrito Federal, será feito pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, ouvidos os Cetrans, o Contrandife, a Polícia Rodoviária Federal e os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito.





§ 12. Os índices serão divulgados oficialmente até o dia 30 de abril de cada ano.

.....

JUSTIFICATIVA

Foram realizados ajustes no texto quanto à clareza, precisão e ordem lógica, em conformidade com o art. 11 da Lei Complementar nº 95, de 1998 e art. 14 do Decreto nº 9.191, de 2017, bem como ao disposto na Lei nº 9.503, de 1997.

Além disso, foram realizados ajustes com o objetivo de consolidar a implementação do PNATRANS, que vem sendo monitorado pela Câmara Temática de Gestão e Coordenação do PNATRANS (CTPNAT), instituída pela Resolução CONTRAN nº 883, de 13 de dezembro de 2021. A CTPNAT monitora e avalia a implementação das ações e produtos, cujos resultados são lançados no Painel PNATRANS, disponível no sítio eletrônico do Ministério dos Transportes.

No que se refere à metodologia de coleta e divulgação dos índices do Plano, buscou-se o alinhamento com a Resolução CONTRAN nº 808, de 15 de dezembro de 2020, que dispõe sobre o RENAEST.

Por fim, foi realizada a exclusão do índice de mortos por grupo de veículos, tendo em vista que essa prática tem sido adotada pelos demais países com o objetivo de simplificar sua mensuração, pois ao atingir o índice de mortos por grupo de habitantes está sendo atingido o índice de mortos por grupo de veículos..

Sala das Sessões, 03 de fevereiro de 2023.

Deputado Hugo Leal
PSD/RJ





Medida Provisória nº 1.153, 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 Nº

Acrescente-se ao art. 2º da Medida Provisória nº 1.153/2022, a seguinte redação:

“Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997-Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....
Art. 284. O pagamento da multa poderá ser efetuado até a data do vencimento expressa na notificação, por oitenta por cento do seu valor.

§ 1º Caso o infrator declare pelo sistema de notificação eletrônica de que trata o art. 282-A deste Código a opção por não apresentar defesa prévia nem recurso, reconhecendo o cometimento da infração, o pagamento da multa poderá ser efetuado por 60% (sessenta por cento) do seu valor, em qualquer fase do processo, até o vencimento do prazo de pagamento da multa, desde que a adesão ao sistema seja realizada antes do correspondente envio da notificação da autuação.





.....

§ 7º O desconto de que trata o § 1º será concedido ainda que o órgão responsável pela aplicação da penalidade de multa não tiver aderido ao sistema de notificação eletrônica, desde que o infrator tenha cumprido os requisitos nele descritos.” (NR)

.....

JUSTIFICATIVA

Atualmente não há estabelecimento de prazo hábil para que o infrator faça adesão ao Sistema de Notificação Eletrônica para que possa ser beneficiado pelo pagamento da multa com desconto. Em decorrência disso, os diversos órgãos autuadores de trânsito adotam prazos limites distintos para que o infrator faça adesão ao sistema a fim de obterem o desconto no pagamento. Tal diferenciação no prazo limite entre os órgãos gera falta de uniformidade na concessão o que redundando em diversos questionamentos administrativos e judiciais acerca do assunto, gerando demandas desnecessárias no curso do processo administrativo de aplicação das penalidades de multa.

Além disso, apresentamos a proposta de que o cidadão, tendo aderido à notificação eletrônica e cumprido o disposto no § 1º do art. 284 tenha o direito de pagar a multa por 60% do valor caso o órgão de trânsito não tenha aderido ao sistema de notificação eletrônica. Trata-se de uma obrigação do órgão de trânsito e não uma faculdade, logo ele não pode prejudicar o cidadão.

Sala das Sessões, 03 de fevereiro de 2023.

Deputado Hugo Leal
PSD/RJ





Medida Provisória nº 1.153, 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 Nº

Acrescente-se ao art. 2º da Medida Provisória nº 1.153/2022, a seguinte redação:

“Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997-Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....

Art. 131.

.....

§ 7º O Contran, excepcionalmente, poderá prorrogar a exigência do disposto no § 5º, mediante comprovada falta de peças ou necessidade de escalonamento para o atendimento ao chamamento dos consumidores, avaliadas as questões de segurança viária.” (NR)

.....

JUSTIFICATIVA





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

É inegável a importância da restrição do licenciamento anual no caso de não cumprimento do “RECALL”, no entanto, em decorrência da emergência de saúde para enfrentamento da pandemia do COVID-19 e também guerras e outras instabilidades mundiais, o bloqueio do licenciamento de imediato pode gerar dificuldades para os donos dos veículos, pois não poderiam obter o licenciamento anual por causa de fatores externos à sua vontade. Certamente esta não é a vontade do legislador ao inserir a exigência atual constante no § 5º do art. 131 do CTB.

Por essa razão estamos propondo a inserção de um parágrafo para permitir ao Contran fazer o escalonamento do atendimento ou mesmo a prorrogação do bloqueio do licenciamento até que a situação esteja devidamente solucionada.

Pelo exposto, solicitamos o apoio dos nobres pares para a presente emenda, de forma a estabelecermos um regulamento seguro para a proteção dos usuários do trânsito.

Sala das Sessões, 03 de fevereiro de 2023.

Deputado Hugo Leal
PSD/RJ





Medida Provisória nº 1.153, 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 Nº

Acrescente-se ao art. 2º da Medida Provisória nº 1.153/2022, a seguinte redação:

“Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997-Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....
Art. 12. Compete ao CONTRAN:

.....
§ 5º Norma do Contran poderá dispor sobre o uso de sinalização horizontal ou vertical que utilize técnicas de estímulos comportamentais para a redução de sinistros de trânsito.
.....

Art. 19. Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União:

.....
XI - estabelecer modelo padrão de coleta de informações sobre as ocorrências de sinistros de trânsito e as estatísticas do trânsito;





.....
XXXII - organizar e manter o Registro Nacional de Sinistros e Estatísticas de Trânsito (Renaest).
.....

Art. 20. Compete à Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das rodovias e estradas federais:

.....
IV - efetuar levantamento dos locais de sinistros de trânsito e dos serviços de atendimento, socorro e salvamento de vítimas;
.....

VII - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre sinistros de trânsito e suas causas, adotando ou indicando medidas operacionais preventivas e encaminhando-os ao órgão rodoviário federal;
.....

XIII - realizar perícia administrativa nos locais de sinistro de trânsito.
.....

Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

.....
IV - coletar dados e elaborar estudos sobre os sinistro de trânsito e suas causas;
.....

Art. 22. Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:

.....
IX - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre sinistros de trânsito e suas causas;
.....



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





Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

.....

IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os sinistros de trânsito e suas causas;

.....

Art. 41. O condutor de veículo só poderá fazer uso de buzina, desde que em toque breve, nas seguintes situações:

I - para fazer as advertências necessárias a fim de evitar sinistros;

.....

Art. 67. As provas ou competições desportivas, inclusive seus ensaios, em via aberta à circulação, só poderão ser realizadas mediante prévia permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via e dependerão de:

.....

III - contrato de seguro contra riscos e sinistros em favor de terceiros;

.....

Art. 76. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

.....

IV - a elaboração de planos de redução de sinistros de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito.

.....

Art. 77. No âmbito da educação para o trânsito caberá ao Ministério da Saúde, mediante proposta do CONTRAN, estabelecer campanha





nacional esclarecendo condutas a serem seguidas nos primeiros socorros em caso de sinistro de trânsito.

.....

Art. 78. Os Ministérios da Saúde, da Educação e do Desporto, do Trabalho, dos Transportes e da Justiça, por intermédio do CONTRAN, desenvolverão e implementarão programas destinados à prevenção de sinistros.

.....

Art. 104. Os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN para os itens de segurança e pelo CONAMA para emissão de gases poluentes e ruído.

.....

§ 6º Estarão isentos da inspeção de que trata o caput, durante 3 (três) anos a partir do primeiro licenciamento, os veículos novos classificados na categoria particular, com capacidade para até 7 (sete) passageiros, desde que mantenham suas características originais de fábrica e não se envolvam em sinistro de trânsito com danos de média ou grande monta.

§ 7º Para os demais veículos novos, o período de que trata o § 6º será de 2 (dois) anos, desde que mantenham suas características originais de fábrica e não se envolvam em sinistro de trânsito com danos de média ou grande monta.

.....

Art. 160. O condutor condenado por delito de trânsito deverá ser submetido a novos exames para que possa voltar a dirigir, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN, independentemente do reconhecimento da prescrição, em face da pena concretizada na sentença.





§ 1º Em caso de sinistro grave, o condutor nele envolvido poderá ser submetido aos exames exigidos neste artigo, a juízo da autoridade executiva estadual de trânsito, assegurada ampla defesa ao condutor.

.....

Art. 176. Deixar o condutor envolvido em sinistro com vítima:

.....

Art. 177. Deixar o condutor de prestar socorro à vítima de sinistro de trânsito quando solicitado pela autoridade e seus agentes:

.....

Art. 178. Deixar o condutor, envolvido em sinistro sem vítima, de adotar providências para remover o veículo do local, quando necessária tal medida para assegurar a segurança e a fluidez do trânsito:

.....

Art. 231. Transitar com o veículo:

.....

c) qualquer objeto que possa acarretar risco de sinistro:

.....

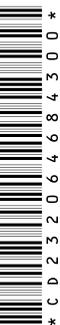
Art. 268. O infrator será submetido a curso de reciclagem, na forma estabelecida pelo CONTRAN:

.....

III - quando se envolver em sinistro grave para o qual haja contribuído, independentemente de processo judicial;

.....

Art. 277. O condutor de veículo automotor envolvido em sinistro de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito poderá ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que, por meios técnicos ou científicos, na forma disciplinada pelo Contran, permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência.



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



.....
Art. 279. Em caso de sinistro com vítima, envolvendo veículo equipado com registrador instantâneo de velocidade e tempo, somente o perito oficial encarregado do levantamento pericial poderá retirar o disco ou unidade armazenadora do registro.
.....

Art. 279-A. O veículo em estado de abandono ou acidentado poderá ser removido para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente do Sistema Nacional de Trânsito independentemente da existência de infração à legislação de trânsito, nos termos da regulamentação do Contran. (Incluído pela Lei nº 14.440, de 2022)

§ 1º A remoção do veículo acidentado será realizada quando não houver responsável pelo bem no local do sinistro.
.....

Art. 301. Ao condutor de veículo, nos casos de sinistros de trânsito de que resulte vítima, não se imporá a prisão em flagrante, nem se exigirá fiança, se prestar pronto e integral socorro àquela.
.....

Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor:
.....

III - deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do sinistro;
.....

Art. 304. Deixar o condutor do veículo, na ocasião do sinistro, de prestar imediato socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio da autoridade pública:
.....

Art. 305. Afastar-se o condutor do veículo do local do sinistro, para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída:
.....





.....

Art. 312. Inovar artificiosamente, em caso de sinistro automobilístico com vítima, na pendência do respectivo procedimento policial preparatório, inquérito policial ou processo penal, o estado de lugar, de coisa ou de pessoa, a fim de induzir a erro o agente policial, o perito, ou juiz:

.....

Art. 312-A. Para os crimes relacionados nos arts. 302 a 312 deste Código, nas situações em que o juiz aplicar a substituição de pena privativa de liberdade por pena restritiva de direitos, esta deverá ser de prestação de serviço à comunidade ou a entidades públicas, em uma das seguintes atividades:

.....

II - trabalho em unidades de pronto-socorro de hospitais da rede pública que recebem vítimas de sinistro de trânsito e politraumatizados;

.....

IV - outras atividades relacionadas ao resgate, atendimento e recuperação de vítimas de sinistros de trânsito.

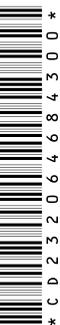
.....

Art. 314. O CONTRAN tem o prazo de duzentos e quarenta dias a partir da publicação deste Código para expedir as resoluções necessárias à sua melhor execução, bem como revisar todas as resoluções anteriores à sua publicação, dando prioridade àquelas que visam a diminuir o número de sinistros e a assegurar a proteção de pedestres.

.....

ANEXO I
DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

.....





~~PATRULHAMENTO – função exercida pela Polícia Rodoviária Federal com o objetivo de garantir obediência às normas de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando sinistros. (REVOGAR)~~

PATRULHAMENTO OSTENSIVO - função exercida pela Polícia Rodoviária Federal com o objetivo de prevenir e reprimir infrações penais no âmbito de sua competência e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, de forma a assegurar a livre circulação e a prevenir sinistros.

.....

POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO - função exercida pelas Polícias Militares com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando sinistros.

.....

SINISTRO DE TRÂNSITO: Todo evento que resulte em dano ao veículo ou à sua carga e/ou lesões a pessoas e/ou animais, e que possa trazer dano material ou prejuízos ao trânsito, à via ou ao meio ambiente, em que pelo menos uma das partes está em movimento nas vias terrestres ou em áreas abertas ao público..

.....

Acrescente-se ao art. 2º da Medida Provisória nº 1.153/2022, a seguinte redação:

Art. 5º

I -

.....;

c) a definição de “patrulhamento” do Anexo I do CTB; e

.....





JUSTIFICATIVA

Para justificar a presente emenda trazemos aqui excertos de um ¹artigo da WRI BRASIL intitulado “Por que sinistros de trânsito não são acidentes – e como podem ser evitados?”,

“Acidentes de trânsito” não são acidentes. A velocidade, o desenho das vias, as leis e as condições de mobilidade disponíveis para as pessoas contribuem decisivamente para os riscos de uma colisão ou atropelamento ocorrer. Apesar disso, a mídia, os governos, as políticas públicas, o meio jurídico e a sociedade em geral habituaram-se a chamar esses eventos de acidentes, como se fossem fortuitos e aleatórios. Mas não são.

A substituição da expressão “acidente de trânsito” era uma reivindicação antiga de especialistas brasileiros em segurança viária e já ocorrera em vários países e idiomas – siniestro em espanhol e crash em inglês. No fim do ano passado, uma norma da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) colocou o Brasil na mesma página, ao normalizar o uso da expressão sinistros de trânsito.

Publicada em novembro de 2020, a revisão da norma NBR 10697 determina a adoção do novo termo em pesquisas e relatórios estatísticos e operacionais sobre o tema. Segundo o texto atualizado, sinistro de trânsito é “todo evento que resulte em dano ao veículo ou à sua carga e/ou em lesões a pessoas e/ou animais, e que possa trazer dano material ou prejuízos ao trânsito, à via ou ao meio ambiente, em que pelo menos uma das partes está em movimento nas vias terrestres ou em áreas abertas ao público”. Também foi excluída a antiga qualificação desses eventos como “não premeditados”

.....

A revisão adequa a norma à natureza de eventos como atropelamentos, capotamentos e colisões, que tiram milhares de vidas todos os anos no país. Esses eventos são evitáveis, e conhecemos os fatores de risco e os caminhos para mitigá-los.

1 <https://www.wribrasil.org.br/noticias/por-que-sinistros-de-transito-nao-sao-acidentes-e-como-podem-ser-evitados#:~:text=Segundo%20o%20texto%20atualizado%2C%20sinistro,vias%20terrestres%20ou%20em%20%C3%A1reas>





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

A atualização está alinhada à abordagem do sistema seguro, com base na qual muitos países e cidades têm reduzido índices de mortes e lesões no trânsito. Essa abordagem reconhece a segurança no trânsito como o resultado da interação entre múltiplas variáveis, como a infraestrutura, as leis e os usuários da via. Esse sistema dinâmico influencia a maneira como as pessoas se comportam nas vias – portanto, seu nível de exposição ao risco de uma colisão..

Para que essa norma tenha eficácia no âmbito jurídico, faz-se necessário alterar também no CTB, motivo pelo qual estamos apresentando esta emenda, que norteará as ações e publicidade de todos os envolvidos no sistema trânsito, que passarão a utilizar o termo “SINISTRO” em substituição a “ACIDENTE”.

Aproveitamos para revogar a definição de “patrulhamento”, considerando que recentemente foi ampliado o conceito de “patrulhamento ostensivo”. Tal situação impõe a revogação da definição anterior.

Sala das Sessões, 03 de fevereiro de 2023.

Deputado Hugo Leal
PSD/RJ





Medida Provisória nº 1.153, 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 Nº

Acrescente-se ao art. 2º da Medida Provisória nº 1.153/2022, a seguinte redação:

“Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997-Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....

“Art. 96

.....

II -

.....

f)

1 – motor-casa

.....” (NR)

.....

“ANEXO I





.....

TRICICLO – veículo automotor de três rodas, com ou sem cabine, que não possua as características de ciclomotor.

QUADRICICLO – veículo automotor de quatro rodas, com ou sem cabine, com massa em ordem de marcha não superior a 450 kg (quatrocentos e cinquenta quilogramas) para o transporte de passageiros, ou não superior a 600 kg (seiscentos quilogramas) para o transporte de cargas.

VEÍCULO ESPECIAL – veículo de passageiro, de carga, de tração, de coleção ou misto que possua características diferenciadas para realização de função especial para a qual sejam necessários arranjos específicos da carroceria e/ou equipamento.

.....” (NR).” (NR)

.....

JUSTIFICATIVA

O art. 96 do CTB apresenta os triciclos e quadriciclos como tipos possíveis de veículos. Contudo, não há definição específica no Anexo I. Dessa forma, propõe-se a inclusão dessas definições para suprir o vácuo existente e evitar conflito de entendimento com os demais tipos de veículos definidos na legislação. O mesmo se aplica à definição de veículo especial, que não há definição na Lei. Além disso, o veículo motor-casa não está contemplado como um tipo de veículo no rol estabelecido no art. 96 do CTB. Propõe-se, pois, sua inclusão como veículo especial, que é a classificação que vem sendo adotada nos normativos infralegais do Contran.

Sala das Sessões, 03 de fevereiro de 2023.

Deputado Hugo Leal
PSD/RJ



* C D 2 3 2 0 5 5 3 9 1 5 0 0 *





Medida Provisória nº 1.153, 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 Nº

Acrescente-se ao art. 2º da Medida Provisória nº 1.153/2022, a seguinte redação:

“Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997-Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....
Art. 29.....

.....
§ 5º O descumprimento nas normas de circulação e conduta pelos veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, quando devidamente identificados e utilizando-se dos dispositivos de alarme sonoro e de iluminação intermitente não configura a incidência em infração de trânsito prevista neste Código, sem prejuízo da apuração de eventuais danos causados a terceiros.” (NR)

.....





JUSTIFICATIVA

O CTB estabelece no inciso VII do seu artigo 29 que os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade no trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência, de policiamento ostensivo ou de preservação da ordem pública, não obstante, mesmo que cumpridas as condicionantes previstas no Código para o gozo das prerrogativas é recorrente o enquadramento do fato em infrações de trânsito, mais notadamente as caracterizadas nos artigos 208 e 218, as quais em sua maioria são constatadas por meio do uso de equipamentos, o que, em virtude da necessidade de justificativa pontual das ocorrências de descumprimento da norma desestimula os agentes a fazerem gozo da prerrogativa quando necessário.

Sala das Sessões, 03 de fevereiro de 2023.

Deputado Hugo Leal
PSD/RJ





Medida Provisória nº 1.153, 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 Nº

Dê-se ao § 1º do artigo 13 da Lei nº 11.442 de 05 de janeiro de 2007, alterado pelo Art. 3º da Medida Provisória nº 1.153 de 29 de dezembro de 2022 a nova redação nos seguintes termos:

“Art. 13.....

§ 1º Cabe exclusivamente ao transportador a escolha da seguradora, não sendo admitida a emissão de mais de uma apólice por transportador para cada um dos seguros previstos no “caput”, vinculada a apólice ao respectivo RNTRC, vedada a estipulação das condições e características da apólice por parte do contratante do serviço de transporte.”

JUSTIFICATIVA

Além da vedação de estipulação dos seguros de contratação exclusiva do transportador por parte do contratante, será de grande importância estabelecer a obrigatoriedade de emissão apólice única para cada modalidade de seguro, vinculando-a ao RNTRC da empresa de transporte.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

Essa vinculação faz todo sentido considerando-se que a Lei nº 11.442 de 05 de janeiro de 2007 cuida do transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros mediante remuneração, atividade empresarial que somente pode ser exercida por empresa regularmente inscrita no RNTRC – Registro Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas que é mantido e regulado pela Agência Nacional do Transporte Terrestre – ANTT.

A regulamentação da atividade pela ANTT contém exigência de emissão de documentos de transporte nos quais existe a exigência da indicação de número da apólice de seguros da transportadora, tendo-se em conta que o seguro de responsabilidade civil do transportador é obrigatório, logo trata-se de condição para o exercício da atividade a contratação da apólice e sua informação nas operações informadas à ANTT.

Sala das Sessões, 03 de fevereiro de 2023.

Deputado Hugo Leal
PSD/RJ



EMENDA À MEDIDA PROVISÓRIA 1.153, DE 8 DE DEZEMBRO DE 2022.

Modifica o art. 3º da Medida
Provisória 1.153/2022.

Modifique-se o art. 3º da MPV 1.153, de 8 de dezembro de 2022, que altera o art. 13º, da Lei 11.442, de 5 de janeiro de 2007, para a seguinte redação :

Art. 3º. A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 13. É de responsabilidade de contratantes de serviço de transporte rodoviário de cargas ou de transportadores, pessoas físicas ou jurídicas, a contratação de:

I - 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;

II - 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

III - 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.

§1º A contratação de que dispõe o *caput* poderá ser objeto de livre negociação entre as partes, sendo vedada a imposição de cláusulas abusivas.

§2º Ao adquirir coberturas de seguro adicionais contra riscos já cobertos pelas apólices do transportador, o contratante do serviço de transporte não poderá vincular o transportador ao cumprimento de obrigações operacionais associadas à prestação de serviços de transporte, inclusive as previstas nos Planos de Gerenciamento de Riscos - PGR.



§3º O seguro de que trata o inciso II do caput não exclui e nem impossibilita a contratação de outros seguros facultativos para cobertura de furto simples e qualificado, apropriação indébita, estelionato, extorsão simples ou mediante sequestro, ou quaisquer outros sinistros, perdas ou danos causados à carga transportada.

§4º O seguro de que trata o inciso III do caput poderá ser feito em apólice globalizada, que envolva toda a frota, sem a necessidade de listagem individual dos veículos.” (NR)

J U S T I F I C A Ç Ã O

O transporte rodoviário de cargas é o principal método de escoamento de produtos no Brasil. Segundo dados de entidades representativas do setor, 75% das mercadorias que transitam pelo território nacional são transportadas por meio de rodovias.

Apesar da importância do modal rodoviário para o funcionamento das engrenagens econômicas, não se pode olvidar que condições precárias de infraestrutura, bem como altos índices de violência em determinadas regiões do país, tornam altamente necessária a contratação de seguros para cobertura dos produtos transportados, dos veículos que trafegam nas estradas e dos profissionais que atuam no setor.

Considerando que grande parte dos produtos transportados são movimentados por meio de contratos de prestação de serviços entre empresas e transportadores, é necessário que a opção por apólices de cobertura de perdas e danos de toda sorte seja feita mediante livre acordo entre as partes do contrato.

A própria Lei de Liberdade Econômica (Lei 13.874/2019) estabelece, no inciso VIII, de seu art. 3º, que é direito da pessoa jurídica *“ter a garantia de que os negócios jurídicos empresariais paritários serão objeto de livre estipulação das partes pactuantes, de forma a aplicar todas as regras de direito empresarial apenas de maneira subsidiária ao avençado, exceto normas de ordem pública”*.



A Medida Provisória 1.153, de 2022, da forma em que está redigida, retira a liberdade de negociação das partes, impondo ônus e riscos consideráveis aos contratantes de serviços de transporte rodoviário de cargas que, mesmo que tenham interesse em dar aos seus produtos o mais alto nível de proteção, terão que se submeter a apólices contratadas de forma unilateral pelos transportadores, ainda que de cobertura irrisória que absorva os custos de quaisquer sinistros/eventos que ocorram durante a validade da apólice.

Em razão disso, é necessário que seja preservado o direito à livre negociação entre as partes.

Sala das Sessões, 03 de fevereiro de 2023.

Zé Trovão

Deputado Federal PL/SC



PROPOSTA Nº 04 DE EMENDA ADITIVA

À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1153/2022

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 o § 1º a ter a seguinte redação:

“Art.

3º

Art.

13.....

§ 1º Cabe exclusivamente ao transportador a escolha da seguradora, vedada a estipulação das condições e características de quaisquer das apólices por parte do contratante do serviço de transporte.

JUSTIFICATIVAS

A presente emenda tem como objetivo tornar claro que tanto o transportador autônomo, como as pessoas jurídicas e as cooperativas prestadoras de serviços de transporte de cargas podem contratar os seguros e que a escolha da seguradora é direito exclusivo dos mesmos, evitando que contratantes de serviços de transportes venham a obrigá-los a contratar apólices em seguradoras predeterminadas, abrangendo nesse caso tanto o seguro previsto no inciso I, como do inciso II do caput.

Este parágrafo que já consta da MP 1153/22, garante a livre



concorrência, e evita que os transportadores tenham dezenas de apólices com características totalmente diferentes. Atualmente é comum a existência de acordos entre embarcadores e seguradoras que obrigam os transportadores que lhes prestam serviços a contratar seguros de forma conjunta em uma única seguradora, retirando-lhes qualquer oportunidade de obter condições melhores de negociação.

Devemos destacar que esta prática já vem sendo usada inclusive no seguro obrigatório de RCTR-C criado em 1966, o que demonstra a intervenção indevida por parte dos grandes conglomerados econômicos, contratantes do serviço de transporte, na atividade de empresas, cooperativas e caminhoneiros, desvirtuando a contratação do seguro, dando margem inclusive à fraudes e simulações, pois o segurado, por lei, que é o transportador, fica alheio ao pagamento das indenizações, apuração e regulação dos sinistros, que fica a cargo do beneficiário do seguro e a seguradora por este indicada.

A prática adotada por grupos econômicos que contratam dezenas de transportadoras e até centenas de caminhoneiros, onde obrigam a contratação de seguro em determinada seguradora, com a qual tenha acordos econômicos e financeiros, desconhecido pelas próprias transportadoras, e se utilizam desse subterfúgio para reduzir o preço do frete, chega às raias do oligopsonio.

Nesta situação esdruxula, existente no mercado, temos que por meros interesses econômicos, o beneficiário do seguro e a seguradora ajustam pagamentos de indenizações que em muitos casos podem ser



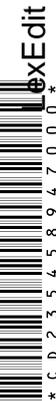
indevidas, sem qualquer aval ou interferência do segurado, e tudo isso em seguros obrigatórios.

Diante desse quadro é de extrema importância as disposições do parágrafo primeiro onde apenas estamos estendendo esta obrigação também para o seguro de desvio de carga, previsto no inciso II do caput do artigo, razão pela qual inserimos a expressão “quaisquer das apólices”.

Sala das sessões, 03 de fevereiro de 2023.

Zé Trovão

Deputado Federal PL/SC



PROPOSTA Nº 14 DE EMENDA ADITIVA

À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1153/2022

Acrescente-se à Medida Provisória nº1153/2022, de 29 de dezembro de 2022, o Art. 7º, com a seguinte redação:

“Art. 7º As disposições do artigo 3º que altera o artigo 13 da Lei 11.442/07, devem ser observadas desde o início de vigência desta Lei, sendo que os contratos celebrados em data anterior deverão ser adequados a este dispositivo legal no prazo de até 180 dias, a contar de sua publicação.”

JUSTIFICATIVAS

A presente emenda tem como objetivo apenas estabelecer um período para adaptação do mercado quanto à aplicação da norma, evitando-se discussões judiciais e/ou interpretações equivocadas, as quais possam, de alguma forma, prejudicar a efetiva aplicação da lei.

O prazo de 180 dias, a contar da publicação é mais do que suficiente para que todos os envolvidos venham a se adequar a nova realidade, sem maiores transtornos.

Esse dispositivo também procura evitar utilização de subterfúgios contratuais, tais como simulações de contratações de apólices com datas anteriores a lei com prazos de vigências fora de padrão do mercado, o qual é de um ano.

Sala da Comissão, em 26 de janeiro de 2023.



Deputado Capitão Alberto Neto

* C D 2 3 0 4 3 3 9 3 9 8 1 0 0 *





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1153/2022
(à MPV 1153/2022)

Acrescente-se art. 2º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 2º-1. O art. 280 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 5º: §

1º

§ 2º

§ 3º

§ 4º

§ 5º Não há infração de circulação, parada e estacionamento relativa aos veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, ainda que não identificados ostensivamente’.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição.
--

JUSTIFICATIVA

A proposta busca impedir a aplicação de penalidades relacionadas a veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, de polícia, de fiscalização e operação de trânsito e em ambulâncias, no exercício de suas atividades.

Na atual sistemática do CTB os órgãos de trânsito e de segurança são obrigados a dispender preciosos recursos para

preenchimento de formulários para comprovar que o veículo estava em serviço de urgência.

Ocorre que o elemento urgência é componente intrínseco a tais atividades, sendo uma anomalia da legislação brasileira a autuação de tais veículos e submissão dos respectivos agentes ao múnus burocrático de elaboração de relatórios para justificativa de penalidades.

Da mesma sorte que ocorre em todo o mundo, a presente emenda corrige grave falha em nossa legislação de trânsito, passando o Estado a presumir que veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, de polícia, de fiscalização e operação de trânsito e em ambulâncias se encontram em serviço de urgência.

Sala da comissão, 3 de fevereiro de 2023.

Senador Izalci Lucas (PSDB - DF)

MEDIDA PROVISÓRIA 1.153, DE 8 DE DEZEMBRO DE 2022.

Modifica o art. 3º da Medida
Provisória 1.153/2022.

EMENDA

Modifique-se o art. 3º da MPV 1.153, de 8 de dezembro de 2022, que altera o art. 13º, da Lei 11.442, de 5 de janeiro de 2007, para a seguinte redação :

Art. 3º. A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações :

“Art. 13. É de responsabilidade de contratantes de serviço de transporte rodoviário de cargas ou de transportadores, pessoas físicas ou jurídicas, a contratação de:

I - 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;

II - 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

III - 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.

§1º A contratação de que dispõe o *caput* poderá ser objeto de livre negociação entre as partes, sendo vedada a imposição de cláusulas abusivas.

§2º Ao adquirir coberturas de seguro adicionais contra riscos já cobertos pelas apólices do transportador, o contratante do serviço de transporte não poderá vincular o transportador ao cumprimento de obrigações operacionais associadas à



prestação de serviços de transporte, inclusive as previstas nos Planos de Gerenciamento de Riscos - PGR.

§3º O seguro de que trata o inciso II do caput não exclui e nem impossibilita a contratação de outros seguros facultativos para cobertura de furto simples e qualificado, apropriação indébita, estelionato, extorsão simples ou mediante sequestro, ou quaisquer outros sinistros, perdas ou danos causados à carga transportada.

§4º O seguro de que trata o inciso III do caput poderá ser feito em apólice globalizada, que envolva toda a frota, sem a necessidade de listagem individual dos veículos.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O transporte rodoviário de cargas é o principal método de escoamento de produtos no Brasil. Segundo dados de entidades representativas do setor, 75% das mercadorias que transitam pelo território nacional são transportadas por meio de rodovias.

Apesar da importância do modal rodoviário para o funcionamento das engrenagens econômicas, não se pode olvidar que condições precárias de infraestrutura, bem como altos índices de violência em determinadas regiões do país, tornam altamente necessária a contratação de seguros para cobertura dos produtos transportados, dos veículos que trafegam nas estradas e dos profissionais que atuam no setor.

Considerando que grande parte dos produtos transportados são movimentados por meio de contratos de prestação de serviços entre empresas e transportadores, é necessário que a opção por apólices de cobertura de perdas e danos de toda sorte seja feita mediante livre acordo entre as partes do contrato.

A própria Lei de Liberdade Econômica (Lei 13.874/2019) estabelece, no inciso VIII, de seu art. 3º, que é direito da pessoa jurídica “*ter a garantia de que os negócios jurídicos empresariais paritários serão objeto de livre estipulação das*

* C D 2 3 5 5 0 5 2 0 1 6 0 0 *



partes pactuantes, de forma a aplicar todas as regras de direito empresarial apenas de maneira subsidiária ao avençado, exceto normas de ordem pública”.

A Medida Provisória 1.153, de 2022, da forma em que está redigida, retira a liberdade de negociação das partes, impondo ônus e riscos consideráveis aos contratantes de serviços de transporte rodoviário de cargas que, mesmo que tenham interesse em dar aos seus produtos o mais alto nível de proteção, terão que se submeter a apólices contratadas de forma unilateral pelos transportadores, ainda que de cobertura irrisória que absorva os custos de quaisquer sinistros/eventos que ocorram durante a validade da apólice.

Em razão disso, é necessário que seja preservado o direito à livre negociação entre as partes.

Sala das Sessões, 03 de fevereiro de 2023.

Deputado LUIZ PHILIPPE DE ORLEANS E BRAGANÇA

PL/SP



PROPOSTA Nº 03 DE EMENDA ADITIVA

À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1153/2022

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 obrigatória e exclusiva 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, 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, 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.

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 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, 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 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 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 essencial 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 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 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 Sessões, 03 de fevereiro de 2023.

Zé Trovão

Deputado Federal PL/SC

12



PROPOSTA Nº 05 DE EMENDA ADITIVA

À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1153/2022

Acrescente-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 o § 6º a ter a seguinte redação:

“Art.

3º

Art.

13.....

§ 6º No caso de subcontratação do TAC, o seguro que trata o inciso III deverá ser firmado pelo contratante do serviço, por viagem, e em nome do TAC subcontratado.

JUSTIFICATIVAS

O objetivo desse dispositivo é não onerar o TAC no caso de subcontratação do mesmo.

É notório que, na subcontratação, o TAC recebe valor de frete que não comporta as obrigações de contratação de seguros, como exemplo basta verificar que nas condições gerais dos seguros hoje existentes, a saber o seguro obrigatório de responsabilidade civil do transportador rodoviário de carga (RCTR-C) o TAC é considerado preposto, não cabendo ao mesmo, qualquer ônus sobre esse seguro, bastando observar o disposto no §2º, do Art.51, da Resolução CNSP 219/2010:



Art. 51. A Seguradora, ao pagar a correspondente indenização, por motivo de sinistro coberto pela presente apólice, ficará automaticamente sub-rogada em todos os direitos e ações que competirem ao Segurado, contra terceiros, obrigando-se o Segurado a facilitar os meios ao pleno exercício dessa sub-rogação.

.....

....

§ 2º Fica entendido e acordado que, quando as mercadorias forem transportadas por transportadores subcontratados, ficam esses, para todos os efeitos, equiparados a prepostos do Segurado, não cabendo, portanto, ação regressiva contra tais subcontratados, desde que o conhecimento rodoviário emitido para o respectivo transporte seja, de fato, do próprio Segurado e emitido obrigatoriamente antes do início dos riscos.

Assim sendo, não podemos agir diferente no seguro obrigatório de danos corporais e materiais a terceiros, devendo o veículo em questão, de propriedade do TAC, ter as coberturas mínimas exigidas, cabendo neste caso ao contratante do frete, o pagamento desta cobertura, até mesmo porque, se estivesse usando veículo próprio, estaria sujeito ao risco e ao pagamento do prêmio devido.

Sala das Sessões, 03 de fevereiro de 2023.



Zé Trovão

Deputado Federal PL/SC



PROPOSTA Nº 03 DE EMENDA ADITIVA

À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1153/2022

Acrescente-se à Medida Provisória nº1153/2022, de 29 de dezembro de 2022, no Art. 3º, que altera o Art. 5º-B, da Lei nº11.442/2007, o seguinte parágrafo:

“Art.

3º

Art.

5º-

B

§ 7º As pessoas jurídicas que atuarem como administradoras, nos termos do caput, deverão ser cadastradas e certificadas pela Agência Nacional de Transporte Terrestre – ANTT, a quem compete examinar cumprimento do disposto neste artigo.

JUSTIFICATIVAS

A presente emenda tem como objetivo dar transparência e segurança jurídica aos Transportadores Autônomos de Cargas – TAC quanto a aqueles que atuarão como administrador dos direitos do TAC, nos termos do Art.5º-B da Lei nº11.442/07.

A ANTT – Agencia Nacional de Transportes Terrestres, consoante sua lei de criação, 10.233/2001, especialmente no que diz respeito ao Arts. 11 e 20, deve atuar na regulação e controle dos serviços ligados ao transporte rodoviário de cargas, além do que, a ANTT é o órgão



fiscalizador das atividades do TAC, conforme a Lei nº11.442/07.

Diante desse quadro, cabe à Agência, efetuar os controles mínimos das pessoas jurídicas envolvidas na operação de transporte, aplicando-se esse controle à figura do Art. 5º-B, da Lei nº11.442/07, considerando que será essa nova figura jurídica (administrador), responsável pelo controle, geração e recolhimento de diversos documentos pertinentes ao TAC, quer sejam de ordem fiscal, ou operacional.

Devemos observar que o próprio Art.5º-B e seus parágrafos, contém regras para o efetivo exercício do trabalho do administrador, merecendo assim um controle mínimo junto ao órgão competente, que é a ANTT.

Diante do exposto, para efetiva segurança jurídica do TAC, o cadastramento e a certificação desses administradores por ele contratados, dentro das regras estabelecidas na Lei nº11.442/07, se traduz em necessidade a ser garantida pelo dispositivo legal aqui inserido. Esta segurança e garantia, decorrente da atuação da ANTT se torna ainda mais importante e necessária quando o Art. 5º-B prevê que o administrador é também responsável pelas obrigações, nos termos do disposto no inciso III do caput do art. 134 da Lei Complementar nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, a saber:

Art. 134. Nos casos de impossibilidade de exigência do cumprimento da obrigação principal pelo contribuinte, respondem solidariamente com este nos atos em que intervierem ou pelas omissões de que forem responsáveis:



.....

....

III - os administradores de bens de terceiros, pelos tributos devidos por estes;

Brasília, 03 de fevereiro de 2023.

Zé Trovão
Deputado Federal PL/SC



PROPOSTA Nº 09 DE EMENDA ADITIVA

À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1153/2022

Acrescente-se à Medida Provisória nº1153/2022, de 29 de dezembro de 2022, no Art. 3º, que altera o Art. 13, da Lei nº 11.442/2007, passando o § 6º a ter a seguinte redação:

“Art. 3º

Art.

13.....

§ 6º *No caso de subcontratação do TAC, o seguro que trata o inciso III deverá ser firmado pelo contratante do serviço, por viagem, e em nome do TAC subcontratado.*

JUSTIFICATIVAS

O objetivo desse dispositivo é não onerar o TAC no caso de subcontratação do mesmo.

É notório que, na subcontratação, o TAC recebe valor de frete que não comporta as obrigações de contratação de seguros, como exemplo basta verificar que nas condições gerais dos seguros hoje existentes, a saber, o seguro obrigatório de responsabilidade civil do transportador rodoviário de carga (RCTR-C) o TAC é considerado preposto, não cabendo ao mesmo, qualquer ônus sobre esse seguro, bastando observar o disposto no §2º, do Art.51, da Resolução CNSP 219/2010:

Art. 51. A Seguradora, ao pagar a correspondente indenização, por motivo de sinistro coberto pela presente apólice, ficará



automaticamente sub-rogada em todos os direitos e ações que competirem ao Segurado, contra terceiros, obrigando-se o Segurado a facilitar os meios ao pleno exercício dessa sub-rogação.

.....
§ 2º Fica entendido e acordado que, quando as mercadorias forem transportadas por transportadores subcontratados, ficam esses, para todos os efeitos, equiparados a prepostos do Segurado, não cabendo, portanto, ação regressiva contra tais subcontratados, desde que o conhecimento rodoviário emitido para o respectivo transporte seja, de fato, do próprio Segurado e emitido obrigatoriamente antes do início dos riscos.

Assim sendo, não podemos agir diferente no seguro obrigatório de danos corporais e materiais a terceiros, devendo o veículo em questão, de propriedade do TAC, ter as coberturas mínimas exigidas, cabendo neste caso ao contratante do frete, o pagamento desta cobertura, até mesmo porque, se estivesse usando veículo próprio, estaria sujeito ao risco e ao pagamento do prêmio devido.

Sala da Comissão, em 26 de janeiro de 2023.

Deputado Capitão Alberto Neto

* C D 2 3 0 6 8 9 8 1 5 2 0 0 *



PROPOSTA Nº 10 DE EMENDA ADITIVA

À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1153/2022

Acrescente-se à Medida Provisória nº1153/2022, de 29 de dezembro de 2022, no Art. 3º, que altera o Art. 13, da Lei nº 11.442/2007, passando o § 7º a ter a seguinte redação:

“Art. 3º

Art.

13.....

§ 7º Os seguros dispostos nos incisos I e II serão contratados mediante uma única apólice, por segurado, para cada ramo de seguro.

JUSTIFICATIVAS

A presente emenda tem como objetivo é evitar que o contratante do serviço de transporte tente, de alguma forma, burlar as disposições do §1º, deste Art. 13, que veda a estipulação.

Caso não haja a restrição para apenas uma apólice, o contratante do serviço de transporte poderia determinar ao transportador a contratação de novas apólices em seguradoras de seu interesse, e para seu controle, em total prejuízo do transportador e ao mesmo tempo, fazendo uma simulação para



atingir seus objetivos, descaracterizando os fins da norma que almejam a organização, simplificação e equilíbrio dos contratos de transporte, bem como evitar a possibilidade de fraudes na contratação dos seguros.

Sala da Comissão, em 26 de janeiro de 2023.

Deputado Capitão Alberto Neto

* C D 2 3 7 8 5 8 9 2 9 3 0 *



PROPOSTA Nº 11 DE EMENDA ADITIVA

À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1153/2022

Acrescente-se à Medida Provisória nº1153/2022, de 29 de dezembro de 2022, no Art. 3º, que altera o Art. 13, da Lei nº 11.442/2007, passando o § 8º a ter a seguinte redação:

“Art. 3º

Art.

13.....

§ 8º Para fixação dos prejuízos advindos à carga transportada, deverá ser realizada a vistoria conjunta, pelo contratante do frete e transportador, bem como respectivas seguradoras quando couber, consoante o disposto no parágrafo único, do Art. 7º, desta Lei.

JUSTIFICATIVAS

De acordo com o Código Civil vigente, temos que o Art. 754, estabelece:

Art. 754. As mercadorias devem ser entregues ao destinatário, ou a quem apresentar o conhecimento endossado, devendo aquele que as receber conferi-las e apresentar as reclamações que tiver, sob pena de decadência dos direitos.

Parágrafo único. No caso de perda parcial ou de avaria não perceptível à primeira vista, o destinatário conserva a sua ação contra o transportador, desde que denuncie o dano em dez dias a contar da entrega.



Do mesmo modo, a Lei nº 11.442/07, em seu Art. 9º, estabelece:

Art. 9º A responsabilidade do transportador cobre o período compreendido entre o momento do recebimento da carga e o de sua entrega ao destinatário.

Parágrafo único. A responsabilidade do transportador cessa quando do recebimento da carga pelo destinatário, sem protestos ou ressalvas.

Por fim, o Art. 7º, em seu parágrafo único dispõe que:

Art. 7º Com a emissão do contrato ou conhecimento de transporte, a ETC e o TAC assumem perante o contratante a responsabilidade:

I - pela execução dos serviços de transporte de cargas, por conta própria ou de terceiros, do local em que as receber até a sua entrega no destino;

II - pelos prejuízos resultantes de perda, danos ou avarias às cargas sob sua custódia, assim como pelos decorrentes de atraso em sua entrega, quando houver prazo pactuado.

Parágrafo único. No caso de dano ou avaria, será assegurado às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação aplicável, sem prejuízo da observância das cláusulas do contrato de seguro, quando houver.

Contudo, ainda existe a necessidade de estabelecer de forma clara a obrigação de se fixar o prejuízo, de forma conjunta, e com a



participação das seguradoras, que ao final do processo estão obrigadas a indenizar, evitando-se, assim, a destruição de salvados sem a concordância dos demais envolvidos no processo indenizatório.

Esta medida promove o equilíbrio e o respeito aos direitos de todas as partes envolvidas, evitando-se abusos de toda sorte.

Sala da Comissão, em 26 de janeiro de 2023.

Deputado Capitão Alberto Neto



PROPOSTA Nº 12 DE EMENDA ADITIVA

À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1153/2022

Acrescente-se à Medida Provisória nº1153/2022, de 29 de dezembro de 2022, no Art. 3º, que altera o Art. 13, da Lei nº 11.442/2007, passando o § 9º a ter a seguinte redação:

“Art. 3º

Art.

13.....

§ 9º Todos os embarques realizados por transportadores, pessoas físicas ou jurídicas, devem possuir as devidas coberturas securitárias nos termos e condições deste artigo.

JUSTIFICATIVAS

A presente emenda tem como objetivo evitar que qualquer embarque realizado no território nacional deixe de possuir a devida proteção securitária, ensejando inclusive que os contratantes do frete exijam de seus prestadores a comprovação de existência das apólices e que cada embarque especificamente esteja protegido pelas coberturas de contratação obrigatória.

Devemos lembrar que essas apólices de seguros são chamadas apólices abertas, ou seja, a cada embarque o transportador deve averbar a viagem, uma vez que temos obrigações diárias do transportador, tanto perante o seu contratante, como a seguradora responsável pelas coberturas aqui



previstas.

Assim, fica claro que não basta contratar apólice de seguro, mas averbar cada embarque realizado pelo transportador.

Sala da Comissão, em 26 de janeiro de 2023.

Deputado Capitão Alberto Neto



PROPOSTA Nº 13 DE EMENDA ADITIVA

À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1153/2022

Altere-se à Medida Provisória nº1153/2022, de 29 de dezembro de 2022, no Art. 5º, passando o inciso II a ter a seguinte redação:

“Art. 5º

I -

II - os seguintes dispositivos na Lei nº 11.442, de 2007:

a) o inciso VI, do art. 12; e

b) o parágrafo único do art. 13.

JUSTIFICATIVAS

Existe a necessidade da revogação do inciso VI, do Art. 12, da Lei 11.442/07, na medida em que referido inciso exclui a responsabilidade do transportador rodoviário em face da contratação do seguro pelo contratante do serviço de transporte, situação esta que não se coaduna com as disposições da nova redação do Art. 13, senão vejamos:

Art. 12. Os transportadores e seus subcontratados somente serão liberados de sua responsabilidade em razão de:

.....

VI - contratação de seguro pelo contratante do serviço de transporte, na forma do inciso I do art. 13 desta Lei.

Conforme acima, é necessária a referida revogação.



No mais, apenas renumeramos o dispositivo, considerando a existência de outra revogação que vem a ser o parágrafo único do Art.13, também necessária face às novas disposições do texto legal.

Sala da Comissão, em 26 de janeiro de 2023.

Deputado Capitão Alberto Neto





MPV 1153
00085

CÂMARA DOS DEPUTADOS

MEDIDA PROVISÓRIA 1.153, DE 8 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 Nº _____

Altere-se a Medida Provisória nº 1.153, de 8 de dezembro de 2022, que passará a vigorar com a seguinte redação:

Art. 3º. A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações :

Art. 13. É de responsabilidade de contratantes de serviço de transporte rodoviário de cargas ou de transportadores, pessoas físicas ou jurídicas, a contratação de:

I - seguro obrigatório de responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas, para cobertura de perdas ou danos





CÂMARA DOS DEPUTADOS

causados à carga transportada em decorrência de acidentes rodoviários;

II - 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

III - 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.

§1º A contratação de que dispõe o *caput* poderá ser objeto de livre negociação entre as partes, sendo vedada a imposição de cláusulas abusivas.

§2º Ao adquirir coberturas de seguro adicionais contra riscos já cobertos pelas apólices do transportador, o contratante do serviço de transporte não poderá vincular o transportador ao cumprimento de obrigações operacionais associadas à prestação de serviços de transporte, inclusive as previstas nos Planos de Gerenciamento de Riscos - PGR.

§3º O seguro de que trata o inciso II do *caput* não exclui e nem impossibilita a contratação de outros seguros facultativos para cobertura de furto simples e qualificado, apropriação indébita, estelionato, extorsão simples ou mediante sequestro, ou quaisquer outros sinistros, perdas ou danos causados à carga transportada.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

§4º O seguro de que trata o inciso III do caput poderá ser feito em apólice globalizada, que envolva toda a frota, sem a necessidade de listagem individual dos veículos.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O transporte rodoviário de cargas é o principal método de escoamento de produtos no Brasil. Segundo dados de entidades representativas do setor, 75% das mercadorias que transitam pelo território nacional são transportadas por meio de rodovias.

Apesar da importância do modal rodoviário para o funcionamento das engrenagens econômicas, não se pode olvidar que condições precárias de infraestrutura, bem como altos índices de violência em determinadas regiões do país, tornam altamente necessária a contratação de seguros para cobertura dos produtos transportados, dos veículos que trafegam nas estradas e dos profissionais que atuam no setor.

Considerando que grande parte dos produtos transportados são movimentados por meio de contratos de prestação de serviços entre empresas e transportadores, é necessário que a opção por apólices de cobertura de perdas e danos de toda sorte seja feita mediante livre acordo entre as partes do contrato.

A própria Lei de Liberdade Econômica (Lei 13.874/2019) estabelece, no inciso VIII, de seu art. 3º, que é direito da pessoa jurídica *“ter a garantia de que os negócios jurídicos empresariais paritários serão objeto de livre estipulação das partes pactuantes, de forma a aplicar todas as regras de direito empresarial apenas de maneira subsidiária ao avençado, exceto normas de ordem pública”*.

A Medida Provisória 1.153, de 2022, da forma em que está redigida, retira a liberdade de negociação das partes, impondo ônus e riscos consideráveis aos contratantes de serviços de transporte rodoviário de cargas que, mesmo que



* C D 2 3 3 8 1 7 1 5 0 7 3 0 0 *





CÂMARA DOS DEPUTADOS

tenham interesse em dar aos seus produtos o mais alto nível de proteção, terão que se submeter a apólices contratadas de forma unilateral pelos transportadores, ainda que de cobertura irrisória que absorva os custos de quaisquer sinistros/eventos que ocorram durante a validade da apólice.

Em razão disso, é necessário que seja preservado o direito à livre negociação entre as partes.

Sala das Sessões, 03 de fevereiro de 2023.

FRED LINHARES

Deputado Federal – Republicanos/DF



EMENDA À MEDIDA PROVISÓRIA 1.153, DE 8 DE DEZEMBRO DE 2022.

Modifica o art. 3º da Medida
Provisória 1.153/2022.

Modifique-se o art. 3º da MPV 1.153, de 8 de dezembro de 2022, que altera o art. 13º, da Lei 11.442, de 5 de janeiro de 2007, para a seguinte redação :

Art. 3º. A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações :

“Art. 13. É de responsabilidade de contratantes de serviço de transporte rodoviário de cargas ou de transportadores, pessoas físicas ou jurídicas, a contratação de:

I - 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;

II - 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

III - 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.

§1º A contratação de que dispõe o *caput* poderá ser objeto de livre negociação entre as partes, sendo vedada a imposição de cláusulas abusivas.

§2º Ao adquirir coberturas de seguro adicionais contra riscos já cobertos pelas apólices do transportador, o contratante do serviço de transporte não poderá vincular o transportador ao cumprimento de obrigações operacionais associadas à prestação de serviços de transporte, inclusive as previstas nos Planos de Gerenciamento de Riscos - PGR.



§3º O seguro de que trata o inciso II do caput não exclui e nem impossibilita a contratação de outros seguros facultativos para cobertura de furto simples e qualificado, apropriação indébita, estelionato, extorsão simples ou mediante sequestro, ou quaisquer outros sinistros, perdas ou danos causados à carga transportada.

§4º O seguro de que trata o inciso III do caput poderá ser feito em apólice globalizada, que envolva toda a frota, sem a necessidade de listagem individual dos veículos.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O transporte rodoviário de cargas é o principal método de escoamento de produtos no Brasil. Segundo dados de entidades representativas do setor, 75% das mercadorias que transitam pelo território nacional são transportadas por meio de rodovias.

Apesar da importância do modal rodoviário para o funcionamento das engrenagens econômicas, não se pode olvidar que condições precárias de infraestrutura, bem como altos índices de violência em determinadas regiões do país, tornam altamente necessária a contratação de seguros para cobertura dos produtos transportados, dos veículos que trafegam nas estradas e dos profissionais que atuam no setor.

Considerando que grande parte dos produtos transportados são movimentados por meio de contratos de prestação de serviços entre empresas e transportadores, é necessário que a opção por apólices de cobertura de perdas e danos de toda sorte seja feita mediante livre acordo entre as partes do contrato.

A própria Lei de Liberdade Econômica (Lei 13.874/2019) estabelece, no inciso VIII, de seu art. 3º, que é direito da pessoa jurídica *“ter a garantia de que os negócios jurídicos empresariais paritários serão objeto de livre estipulação das partes pactuantes, de forma a aplicar todas as regras de direito empresarial apenas de maneira subsidiária ao avençado, exceto normas de ordem pública”*.

* C D 2 3 0 5 8 4 4 7 9 2 0 0 *



A Medida Provisória 1.153, de 2022, da forma em que está redigida, retira a liberdade de negociação das partes, impondo ônus e riscos consideráveis aos contratantes de serviços de transporte rodoviário de cargas que, mesmo que tenham interesse em dar aos seus produtos o mais alto nível de proteção, terão que se submeter a apólices contratadas de forma unilateral pelos transportadores, ainda que de cobertura irrisória que absorva os custos de quaisquer sinistros/eventos que ocorram durante a validade da apólice.

Em razão disso, é necessário que seja preservado o direito à livre negociação entre as partes.

Sala das Sessões, 03 de fevereiro de 2023.

Deputado Federal Marcel van Hattem

NOVO/RS



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.153, 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 SUPRESSIVA Nº DE 2022

(Do Sr. Gilson Marques)

Art. 1º. Suprime-se o art. 3º.

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória 1.153, de 2022, que trata sobre prorrogação da exigência do exame toxicológico periódico, seguro de cargas, entre outros temas, traz pontos negativos, que podem trazer retrocessos em benefícios sociais ou na liberdade de contratação entre as partes.

No **art. 3º**, há dois pontos relevantes:

- **Administrador do frete:** segundo justificativa da MP, o administrador do frete deve atuar de forma isenta e imparcial, respeitando direitos do Contratante e do Contratado, e a permissão para que o contratante do serviço de transporte atue como administrador do TAC causaria desequilíbrio contratual porque daria ao administrador o poder de exigir que o TAC contrate o serviço de frete daquele administrador como condição de contratar o serviço do TAC (uma espécie de venda casada).

Apesar de a preocupação parecer legítima, importante frisar que a contratação do administrador é uma faculdade do TAC, ou seja, não se trata de um serviço que ele necessariamente contratará. Ademais, a



abrangência do dispositivo é enorme, incluindo até integrante do mesmo grupo econômico, interferindo indevidamente na atividade econômica da empresa e na liberdade de contratação das partes (que, muitas vezes, podem até achar a contratação conjunta benéfica, mas ficam tolhidos com a previsão da MP).

O dispositivo coloca uma restrição extensa, interferindo na liberdade econômica e de atuação da empresa e na liberdade de contratação entre as partes, para uma situação que, caso ocorra abuso, pode ser resolvida caso-a-caso.

- **Seguro de carga** - segundo justificativa da MP, em regra, o transporte é feito para várias cargas, de diferentes embarcadores, e para diferentes destinatários. Com isso, a possibilidade de o dono da carga contratar seguro (redação antes da MP) acarreta prejuízos para as transportadoras, vez que a maioria dos grandes embarcadores contrata diretamente apólice de seguro, em nome do transportador, com regras próprias, o que gera regras/procedimentos diferentes de cada seguradora, causando burocracia, perdas operacionais e prejuízos para o transportador.

Apesar da dificuldade apontada, a exclusividade de contratação de seguro pelo transportador não gera necessariamente o efeito de baratear o custo do transporte da carga, porque o transportador passará esse custo para o contratante. Essa alteração, ainda, além de não garantir redução de custos para o contratante, retira do dono da carga a possibilidade de contratar o seguro que entender melhor, interferindo na liberdade de contratação das partes.

Sala das Sessões, 3 de fevereiro de 2023.

Deputado **GILSON MARQUES**
(NOVO/SC)





Medida Provisória nº 1.153, 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 Nº

Acrescente-se ao art. 2º da Medida Provisória nº 1.153/2022, a seguinte redação:

“Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997-Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....

“Art. 103.

.....1

§ 3º O CONTRAN poderá autorizar, em caráter experimental e por período prefixado, a circulação de veículos ou combinação de veículos com características específicas, diversas daquelas estabelecidas no **caput**, para fins de desenvolvimento, avaliação de desempenho, realização de ensaios ou testes, mediante requerimento fundamentado de fabricante com capacitação própria de engenharia automotiva, inclusive veículos autônomos.

§ 4º Para fins do § 3º, a autorização deverá explicitar os termos, limites e condições de segurança a serem observadas pelo





requerente durante a circulação em vias públicas, dispensado o licenciamento para esta finalidade.” (NR)

.....

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem a finalidade de possibilitar ao CONTRAN autorizar de forma excepcional e temporária que veículos ou combinações de veículos possam circular em vias públicas sem a observância dos requisitos normalmente estabelecidos pelo Código ou pelas Resoluções do CONTRAN.

Com essa medida busca-se permitir que os fabricantes possam ampliar para situação real de circulação etapas do desenvolvimento de novos modelos, os quais hoje ficam com a circulação restrita aos campos de provas.

Sendo o Brasil um importante player mundial tanto na fabricação quanto no mercado consumidor de veículos, bem como no fornecimento global de serviços de engenharia e tecnologia automotiva, reveste-se de importância delegar ao CONTRAN a competência ora proposta, com a finalidade de proporcionar aos fabricantes reduzirem prazos e custos de desenvolvimento de produtos, especialmente, no atual momento de transição da indústria automotiva mundial que se defronta com desafios de novas formas de propulsão, conectividade e condução autônoma.

Sala das Sessões, 03 de fevereiro de 2023.

Deputado Hugo Leal
PSD/RJ



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.153, 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

Suprima-se o §1º do art.148 da Lei nº 9.503 de 1997, alterado pelo art. 2º da MP nº 1.153, de 2022.

JUSTIFICAÇÃO

Busca-se com esta emenda suprimir a alteração elaborada pela presente Medida Provisória, que modifica o §1º do art.148 da Lei nº 9.503 de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro). A MP ao modificar a referida norma prevê que seja ofertado na formação de condutores apenas “**conceitos**” de direção defensiva e proteção ao meio ambiente relacionados ao trânsito, ao invés de “**curso**” como estava na redação original.

A presente medida provoca a flexibilização da educação no trânsito, ao apenas trazer **conceitos**, e não o **curso**, sobre temas importantes para o condutor e para todo o contexto da segurança viária. Fato que enfraquece a Política Nacional de Trânsito quanto a diretriz de educação no trânsito prevista no Código de Trânsito Brasileiro (art. 6º, I). E contraria a Constituição Federal, sob a ótica da segurança viária, em seu art. 144, §10º, I.

A manutenção do **curso** teórico-técnico de formação de condutores para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, como modalidade exclusiva de educação no trânsito, contribui com a segurança viária ao garantir de forma adequada a formação de condutores, conforme as diretrizes da Política Nacional de Trânsito e o próprio Código de Trânsito Brasileiro.

Diante dos argumentos expostos, pedimos o apoio para a aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, 03 de fevereiro de 2023.

Deputado **ZECA DIRCEU**
PT/PR



EMENDA À MEDIDA PROVISÓRIA 1.153, DE 8 DE DEZEMBRO DE 2022.

Modifica o art. 3º da Medida
Provisória 1.153/2022.

Modifique-se o art. 3º da MPV 1.153, de 8 de dezembro de 2022, que altera o art. 13º, da Lei 11.442, de 5 de janeiro de 2007, para a seguinte redação:

Art. 3º. A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 13. É de responsabilidade de contratantes de serviço de transporte rodoviário de cargas ou de transportadores, pessoas físicas ou jurídicas, a contratação de:

I - 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;

II - 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

III - 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.

§1º A contratação de que dispõe o *caput* poderá ser objeto de livre negociação entre as partes, sendo vedada a imposição de cláusulas abusivas.

§2º Ao adquirir coberturas de seguro adicionais contra riscos já cobertos pelas apólices do transportador, o contratante do serviço de transporte não poderá vincular o transportador ao cumprimento de obrigações operacionais associadas à prestação de serviços de transporte, inclusive as previstas nos Planos de Gerenciamento de Riscos - PGR.



§3º O seguro de que trata o inciso II do caput não exclui e nem impossibilita a contratação de outros seguros facultativos para cobertura de furto simples e qualificado, apropriação indébita, estelionato, extorsão simples ou mediante sequestro, ou quaisquer outros sinistros, perdas ou danos causados à carga transportada.

§4º O seguro de que trata o inciso III do caput poderá ser feito em apólice globalizada, que envolva toda a frota, sem a necessidade de listagem individual dos veículos.” (NR)

JUSTIFICATIVA

O transporte rodoviário de cargas é o principal método de escoamento de produtos no Brasil. Segundo dados de entidades representativas do setor, 75% das mercadorias que transitam pelo território nacional são transportadas por meio de rodovias.

Apesar da importância do modal rodoviário para o funcionamento das engrenagens econômicas, não se pode olvidar que condições precárias de infraestrutura, bem como altos índices de violência em determinadas regiões do país, tornam altamente necessária a contratação de seguros para cobertura dos produtos transportados, dos veículos que trafegam nas estradas e dos profissionais que atuam no setor.

Considerando que grande parte dos produtos transportados são movimentados por meio de contratos de prestação de serviços entre empresas e transportadores, é necessário que a opção por apólices de cobertura de perdas e danos de toda sorte seja feita mediante livre acordo entre as partes do contrato.

A própria Lei de Liberdade Econômica (Lei 13.874/2019) estabelece, no inciso VIII, de seu art. 3º, que é direito da pessoa jurídica *“ter a garantia de que os negócios jurídicos empresariais paritários serão objeto de livre estipulação das partes pactuantes, de forma a aplicar todas as regras de direito empresarial apenas de maneira subsidiária ao avençado, exceto normas de ordem pública”*.

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



A Medida Provisória 1.153, de 2022, da forma em que está redigida, retira a liberdade de negociação das partes, impondo ônus e riscos consideráveis aos contratantes de serviços de transporte rodoviário de cargas que, mesmo que tenham interesse em dar aos seus produtos o mais alto nível de proteção, terão que se submeter a apólices contratadas de forma unilateral pelos transportadores, ainda que de cobertura irrisória que absorva os custos de quaisquer sinistros/eventos que ocorram durante a validade da apólice.

Em razão disso, é necessário que seja preservado o direito à livre negociação entre as partes.

Sala das Sessões, 03 de fevereiro de 2023.

Deputado Federal **MAURÍCIO BEDIN MARCON**



EMENDA Nº - CMMPV 1153/2022
(à MPV 1153/2022)

Dê-se nova redação ao § 5º do art. 5º-B, ao *caput* do art. 13 e aos §§ 1º e 3º do art. 13; e suprima-se o § 2º do art. 13, todos da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, como propostos pelo art. 3º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 5º-B.**

.....

§ 5º O contratante ou subcontratante dos serviços de transporte de cargas poderá atuar, na mesma operação, como administrador dos serviços de transporte de que trata o *caput*, de forma direta ou indireta, desde que mediante ciência prévia do transportador” (NR)

“**Art. 13.** Os transportadores prestadores do serviço de transporte rodoviário de cargas, e seus respectivos contratantes e sub-contratantes, pessoas físicas ou jurídicas, poderão contratar:

.....

§ 1º Cabe aos transportadores prestadores do serviço de transporte rodoviário de cargas, e seus respectivos contratantes e sub-contratantes, pessoas físicas ou jurídicas, a escolha da seguradora, devendo cumprir as estipulações e Plano de Gerenciamento de Riscos da Seguradora.

§ 2º (Suprimir)

§ 3º Ao adquirir coberturas de seguro adicionais contra riscos já cobertos pelas apólices do transportador e/ou contratante do serviço de transporte, o

transportador deverá cumprir com os Planos de Gerenciamento de Riscos – PGR.

.....” (NR)

JUSTIFICATIVA

A Medida Provisória foi publicada em 02 de janeiro de 2023, e visa alterar a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, quanto ao seguro de cargas, à exclusividade do transportador a escolha da seguradora e à faculdade do Termo de Ajustamento de Conduta contratar pessoa jurídica para administrar seus direitos relativos à prestação de serviços de transporte. Sugerimos a mudança no § 5º do Art. 5ºB, com objetivo de retirar a proibição da atuação do contratante ou subcontratante como administrador dos serviços de transporte. Esta vedação poderia representar entrave às operações das empresas, restringindo a liberdade dos negócios e a livre concorrência. Por fim, propomos alterações no Art. 13, a fim de melhorar a proposta no que tange à contratação de seguros pelas partes. As disposições da Medida Provisória podem encarecer o valor dos seguros, e conseqüentemente, encarecer o frete e o preço final ao consumidor.

Sala da comissão, 3 de fevereiro de 2023.

Senador Rodrigo Cunha

(UNIÃO – AL)