

Resumo Executivo - [MP nº 1153 de 2022](#)

Autor: Presidência da República

Apresentação: 30/12/2022

Ementa: 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.

Orientação da FPA: Contrário com Ressalvas

Situação Atual

Último estado

MATÉRIA DESPACHADA

Prazos abertos

02/02/2023 - 02/04/2023: Deliberação da Medida Provisória (Art. 10 da Res. 1/2002-CN combinado com o art. 62 da CF)

Regime de Urgência

19/03/2023 em diante (Art. 9º da Res. 1/2002-CN combinado com o art. 62 da CF)

Principais pontos

Prorrogação da exigência do exame toxicológico

Um dos objetivos da Medida Provisória é a prorrogação (a partir de 1º de julho de 2025) da exigência do exame toxicológico periódico, conforme disposto no § 2º do art. 148-A do CTB. (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)).

Conselho Nacional de Trânsito

Ajusta a redação do art. 10 do CTB, de modo a definir 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, prevê que o CONTRAN será presidido pelo Ministro de Estado ao qual estiver subordinado o órgão máximo executivo de trânsito da União.

Quanto às recentes alterações e propostas no CTB:

Estabelece 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.

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.

Seguros de cargas

A Medida Provisória pretende alterar a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, quanto ao seguro de cargas. Nos termos da redação do art. 13, é conferido ao contratante dos serviços de transporte (embarcador) a alternativa de realizar este seguro contra perdas ou danos causados à carga.

Sendo assim, a alteração do art. 13 da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, trazida por esta Medida Provisória, determina que a obrigatoriedade de contratação do RCTR-C (seguro que indeniza eventuais danos à carga ou às pessoas, em casos de acidentes ocorridos nas estradas, como colisões, tombamento, incêndios e explosões) é exclusiva do transportador autônomo, da empresa de transporte de cargas ou da cooperativa de transportes de cargas.

Cessões de Analistas de Infraestrutura e Especialistas em Infraestrutura Sênior

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.

Segundo 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.

Impactos no Setor

- Devido aos grandes impactos negativos gerados pela pandemia da Covid-19, um significativo número de motoristas, especialmente na categoria dos transportadores autônomos, não realizou o exame toxicológico periódico, correndo o risco de incorrer em ilegalidade, pagar

multa e ter seu direito de dirigir suspenso, afetando todo o setor logístico do agronegócio, razão pela qual se justifica a relevância da proposta.

- Quanto a transferência 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.
- É preocupante a alteração em questão sobre o seguro de cargas, e tal supressão integral do artigo 3º da MPV 1.153, 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 competitividade da economia nacionais.
- A imposição de que a contratação dos seguros seja feita exclusivamente pelos transportadores - à exceção das contratações envolvendo os Transportadores Autônomos de Cargas (art. 13 e incisos) - cabendo a eles a escolha da seguradora, sendo vedada a estipulação das condições e características da apólice por parte do contratante do serviço de transporte, ignora por completo a dinâmica do mercado. Sendo que os embarcadores possuem, em sua grande maioria, condições comerciais mais favoráveis junto às companhias seguradoras para a negociação dos custos envolvidos na operação.
- Ao contrário do pretendido pela MP nº 1.153/2022, na especificidade aqui enfrentada, a vigência desta promove: o aumento do custo do frete, vedada a estipulação das condições e características da apólice por parte do contratante do serviço de transporte; o aumento da sinistralidade, consubstanciada no aumento exponencial de roubo, furto e fraudes nos transportes de cargas. O que não se pode, em qualquer hipótese, é permitir, mais uma vez, o engessamento das relações comerciais em prejuízo do próprio transportador.
- **Nesse sentido, se faz necessário o acolhimento das emendas apresentadas para sanar os problemas expostos**
 - Emenda 16 - A 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.
 - Emenda 17 - A substituição do artigo 3º da MPV 1153, 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.