

Sumário Executivo de Medida Provisória

Medida Provisória nº 1.153, de 2022.

Publicação: DOU de 30 de dezembro de 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.

Resumo das Disposições

1 – Código de Trânsito Brasileiro

A Medida Provisória (MPV) 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.*

Inicialmente, o art. 1º da MPV prorroga a exigência do exame toxicológico periódico para os condutores habilitados nas categorias C, D ou E, que passará a ser necessária apenas a partir de 1º de julho de 2025. De acordo com a Exposição de Motivos (EM) apresentada pelo Ministério da Infraestrutura, a situação pandêmica somada à elevação do preço dos combustíveis, fez com que significativo número de motoristas não tenham realizado o exame em tela, podendo incorrer no pagamento de multas e ter o direito de dirigir suspenso, no momento em que a situação dos motoristas foi objeto inclusive da concessão do auxílio emergencial.

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

Os integrantes do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) passam a ser Ministros de Estado vinculados às respectivas áreas de competência, e não mais por ministérios específicos. Ademais, a presidência do Contran passa a ser do Ministro de Estado ao qual estiver subordinado órgão máximo executivo de trânsito da União. Assim, de acordo com a EM, evita-se que as alterações nas denominações das pastas ensejem modificações desnecessárias na norma. Ainda no mesmo dispositivo (art. 10 do CTB), a MPV permite que os integrantes titulares indiquem suplentes entre servidores de nível hierárquico igual ou superior ao Cargo Comissionado Executivo – CCE, nível 17, ou, por oficial general, na hipótese de tratar-se de militar.

Adicionalmente, modifica-se o art. 12 da MPV para ampliar o prazo de validade das deliberações do presidente do Contran, de noventa para cento e vinte dias para, de acordo com a exposição de motivos, permitir a validação das normas do Conselho nas datas das reuniões ordinárias, incluído o prazo das consultas públicas necessárias.

Com relação às regras de jornada dos motoristas previstas no art. 67-C do CTB, a MPV inclui a necessidade de regulamentação do Contran para estabelecer os casos excepcionais. Ato contínuo, a Medida transfere do Contran para o órgão máximo executivo de trânsito da União a responsabilidade para autorizar a utilização de sinalização e equipamentos não previstos no Código.

A MPV amplia ainda as possibilidades de uso de placas particulares por veículos oficiais quando em serviço de natureza policial. Outrossim, altera-se a redação do art. 148 do CTB para permitir que a formação de condutores se adeque às



novas modalidades ofertadas no mercado, sem prejuízo do conteúdo. A Medida inclui ainda a Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC) entre os documentos de habilitação previstos no art. 269 do CTB.

Por fim, no que se refere às alterações do CTB, a MPV revoga três dispositivos para compatibilização das alterações propostas.

2 – Transporte Rodoviário de Cargas

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

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

A segunda alteração versa sobre os seguros do transporte rodoviário de cargas. A MPV altera o art. 13 da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, para determinar que a contratação dos seguintes seguros são exclusivos dos transportadores prestadores do serviço de transporte rodoviário de cargas:

- 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;



- 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
- seguro facultativo de responsabilidade civil por veículos e danos materiais e danos corporais, para cobertura de danos causados a terceiros pelo veículo automotor utilizado no transporte rodoviário de cargas.

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

3 – Analistas e Especialistas em Infraestrutura

O art. 4º da MPV promove alterações na Lei nº 11.539, de 8 de novembro de 2007, que dispõe sobre a carreira de analista de infraestrutura e sobre o cargo isolado de provimento efetivo de Especialista em Infraestrutura Sênior. Fica permitido a esses servidores a cessão para outros poderes da União sem perder parte significativa da remuneração, como ocorre atualmente. Nos termos da EM, *a experiência no exercício de um cargo de alto nível de direção ou assessoramento no âmbito do outro Poder pode ser de grande valia tanto para o órgão cessionário, que poderá contar com força de trabalho especializada, quanto para os servidores que terão a oportunidade de ampliar sua experiência, conhecimento e rede de relacionamentos, e melhorar a capacidade de formular e implementar políticas no âmbito Poder Executivo federal quando de seu retorno da cessão*.



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

Brasília, 4 de janeiro de 2023.

Frederico Montenegro Filho
Consultor Legislativo