

PARECER DE PLENÁRIO À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.153, DE 2022, PELA COMISSÃO MISTA

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

Autor: Poder Executivo

Relator: Deputado Hugo Motta

I - RELATÓRIO

Em exame neste Plenário a Medida Provisória (MPV) nº 1.153, de 2022, que dispõe sobre a prorrogação da exigência do exame toxicológico periódico, altera 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 MPV foi enviada à apreciação do Congresso Nacional por meio da Mensagem nº 760/2022, oriunda do Poder Executivo, tendo sido publicada no Diário Oficial da União – DOU – no dia 30/12/2022, momento a partir do qual entrou em vigor, com força de lei.

De acordo com a Exposição de Motivos (EM) nº 00063/2022 MINFRA CC/PR, a prorrogação do prazo para a realização dos exames toxicológicos obrigatórios para condutores habilitados nas categorias C, D e E se justifica em face aos impactos da pandemia da Covid-19. A EM cita



“limitação de serviços”, “imposição de restrições de circulação”, “risco de aglomeração de motoristas em laboratórios e órgãos de trânsito” e “elevação do preço dos combustíveis” como motivos que impediram grande número de motoristas de realizar o exame toxicológico periódico. Pondera que a situação dos motoristas profissionais é tema de relevante preocupação do Governo e, portanto, se justifica a criação da exceção com relação ao exame obrigatório.

Nesse sentido, o texto do art. 1º da MPV estabelece que o dispositivo do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) que impõe a obrigatoriedade de realização do exame somente “será aplicado a partir de 1º de julho de 2025”.

A MPV promoveu outras alterações no CTB assim justificadas na EM:

- Definição da composição e presidência do Contran¹ por áreas de competência e não por Ministérios para tornar o texto resiliente a eventuais reformas ministeriais.
- Possibilidade de representação dos Ministros de Estado por servidores de alto nível hierárquico, para aumentar a probabilidade de formação de quórum mínimo nas reuniões do Contran.
- Ampliação do prazo de validade das deliberações do presidente do Contran, para ajustar a sua vigência ao calendário de reuniões ordinárias do Órgão e à exigência de consulta pública sobre os atos.
- Delegação de competência ao Contran para regulamentar a tolerância no tempo de direção dos motoristas onde não há pontos de parada, para que sejam impostas regras que inibam abusos que coloquem em risco a segurança do trânsito.
- Transferência, do Contran para a Senatran², da competência para autorizar sinalização e equipamentos não

1 Conselho Nacional de Trânsito

2 Secretaria Nacional de Trânsito



previstos no CTB de forma experimental e temporária, para tornar o processo mais célere.

- Permissão para uso de placas especiais em veículos sob posse dos órgãos de segurança, e não apenas naqueles de sua propriedade, para estender a aplicabilidade da prática a veículos alugados ou cedidos, por exemplo.
- Remoção da palavra “curso” dos requisitos da formação de condutores, para permitir novas modalidades de formação sem prejuízo do conteúdo.
- Inclusão da Autorização para Conduzir Ciclomotor (ACC) no art. 269 do CTB, para corrigir equívoco na norma, visto que a ACC não estava prevista como documento de habilitação no referido artigo.

A EM segue expondo os argumentos que sustentam as alterações relacionadas às normas relativas a operações acessórias do transporte de cargas.

A vedação à atuação simultânea de empresa como contratante e como administradora dos serviços de transporte se justifica, segundo a EM, por constituir dispositivo capaz de preservar o transportador autônomo de cargas (TAC). Sendo o administrador figura que auxilia na defesa dos interesses do TAC no contexto da transação, frequentemente em questões conflituosas na qual o contratante se encontra do lado oposto, essa acumulação de funções poderia constituir conflito de interesses.

Sobre a contratação de seguros, a MPV determina que cabe exclusivamente ao transportador a contratação de seguros obrigatórios e facultativos. Segundo a EM, a possibilidade de que o seguro seja contratado pelo contratante do serviço de transporte gera “burocracia e perdas operacionais aos operadores”. Por prestarem serviço simultaneamente a diversos contratantes, os transportadores acabam sendo submetidos a diferentes regras, planos de gerenciamento de riscos e dificuldades no recebimento de eventuais indenizações. A nova regra permite ao transportador gerenciar os seguros da maneira que melhor lhe convier.



São três os tipos de seguros sujeitos às regras impostas pela MP. Um seguro obrigatório para cobertura de perdas e danos por acidentes, um seguro facultativo contra roubos e outro, também facultativo, para danos a terceiros. Nos casos de contratação direta do TAC, a MPV permite que sejam contratados pelo contratante, que, em qualquer hipótese, será responsável por custos relativos aos seguros adicionais unilateralmente por ele estipulados. Por fim, a MPV permite que a mesma apólice “envolva toda a frota, sem a necessidade de listagem individual dos veículos”.

Sobre o transporte de cargas, a EM finaliza argumentando que as medidas são urgentes e necessárias para evitar que se “inviabilize, em curto prazo, a regular circulação e o suprimento de bens, inclusive essenciais, no território nacional”.

Por fim, a respeito da alteração na Lei nº 11.359, de 2007, que dispõe sobre a Carreira de Analista de Infraestrutura e sobre o cargo isolado de provimento efetivo de Especialista em Infraestrutura Sênior, a EM informa que o objetivo é “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 o texto, a regra de cessão para essa categoria é mais rigorosa pois impõe perda significativa de remuneração, em descompasso com outros cargos da Administração Pública. A EM argumenta que a cessão de servidores é benéfica tanto para o órgão de origem quanto o de destino e para o próprio servidor e, portanto, deve ser facilitada também para os servidores das carreiras em questão.

Nos termos do art. 3º do Ato Conjunto das Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal nº 1, de 2020, foram inicialmente apresentadas 91 emendas perante a Comissão Mista, conforme especificação a seguir.

Nº	Autor	Descrição
1	Deputado Federal Arnaldo Jardim (CIDADANIA/SP)	Suprime o art. 3º da MP, o que significa suprimir todas as alterações relacionadas a seguro de cargas.



Nº	Autor	Descrição
2	Deputado Pedro Westphalen (Progressistas/RS)	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.
3	Deputado Pedro Westphalen (Progressistas/RS)	Torna obrigatória a contratação do seguro contra roubo de cargas e permite que esse e o de terceiros sejam feitos em apólice global, assim como o de perdas e danos.
4	Deputado Hugo Leal (PSD/RJ)	Estabelece penalidades para os casos de condução de veículo sem a realização do exame toxicológico.
5	Deputado Hugo Leal (PSD/RJ)	Impõe ao Ministério do Trabalho prazo para edição de regulamentação dos exames toxicológicos previstos na CLT.
6	Deputado Tião Medeiros (PP/PR)	Estabelece curso obrigatório de prevenção do uso de álcool e substâncias psicoativas para os candidatos à Carteira Nacional de Habilitação. [RETIRADA PELO AUTOR]
7	Deputado Hugo Leal (PSD/RJ)	Reduz o prazo para os exames estabelecido pela MPV em 2 anos.
8	Deputado Hugo Leal (PSD/RJ)	Altera regras para suspensão e recuperação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) nos casos de resultado positivo no exame toxicológico.
9	Deputado Hugo Leal (PSD/RJ)	Estabelece a obrigatoriedade de preenchimento de questionário sobre saúde física e mental do candidato à CNH.
10	Deputado Hugo Leal (PSD/RJ)	Dispensa a realização de exames toxicológicos de desligamento de motoristas profissionais.
11	Deputado Hugo Leal (PSD/RJ)	Aumenta o tempo de suspensão da CNH em casos de reincidência.
12	Deputado Vinicius Carvalho (REPUBLICANOS/SP)	Afasta a exclusividade dos transportadores na contratação dos seguros.
13	Deputado João Carlos Barcelar (PL/BA)	Torna a contratação dos seguros preferencialmente dos transportadores, em vez de exclusivamente.
14	Deputado Daniel Freitas (PL/SC)	Obriga a emissão de apenas uma apólice para cada seguro e a vincula ao RNTRC.
15	Deputado Vicentinho Júnior (PP/TO)	Inclui dispositivo no CTB para vedar a delegação de competências de fiscalização de trânsito.
16	Deputada Coronel Fernanda (PL/MT)	Suprime o art. 3º da MP, o que significa suprimir todas as alterações relacionadas a seguro de cargas.



Nº	Autor	Descrição
17	Deputada Coronel Fernanda (PL/MT)	Suprime o § 5º incluído pela MPV no art. 5º-B da Lei nº 11.442/2007 e altera o texto do art. 13. da Lei nº 11.442/2007, alterado pela MP, para definir que o transportador somente poderá contratar o seguro quando o contratante não o fizer.
18	Deputada Coronel Fernanda (PL/MT)	Atribui às polícias militares estaduais e do DF competências semelhantes às da Polícia Rodoviária Federal.
19	Deputado Fred Costa (Patriota/MG)	Suprime o art. 3º da MP, o que significa suprimir todas as alterações relacionadas a seguro de cargas.
20	Deputado Fred Costa (Patriota/MG)	Idêntica à Emenda 17.
21	Deputado Tião Medeiros (PP/PR)	Obriga a realização de curso de prevenção de uso de álcool e substâncias psicoativas pelos condutores das categorias A e B.
22	Deputado Zé Vitor (PL/MG)	Prevê competência para o Contran para autorizar a circulação de veículos que não atendam requisitos e condições de segurança.
23	Deputado Vitor Lippi (PSDB/SP)	Idêntica à Emenda 13.
24	Deputado Vitor Lippi (PSDB/SP)	Suprime o art. 3º da MP, o que significa suprimir todas as alterações relacionadas a seguro de cargas.
25	Deputado Zé Neto (PT/BA)	Altera o CTB para que a formação de condutores se dê exclusivamente por meio de autoescolas e que os instrutores sejam necessariamente a elas vinculados.
26	Senador Humberto Costa (PT/PE)	Suprime a alteração imposta ao § 1º do art. 148 do CTB que transforma a exigência de cursos de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente em exigência de conceitos sobre esses temas na formação dos condutores.
27	Deputado Sidney Leite (PSD/AM)	Suprime o art. 3º da MP, o que significa suprimir todas as alterações relacionadas a seguro de cargas.
28	Deputado João Carlos Bacelar (PL/BA)	Suprime o art. 3º da MP, o que significa suprimir todas as alterações relacionadas a seguro de cargas.



Nº	Autor	Descrição
29	Deputado Vermelho (PL/PR)	Suprime o art. 3º da MP, o que significa suprimir todas as alterações relacionadas a seguro de cargas.
30	Deputado Vicentinho Júnior (PP/TO)	Agrava a penalidade da infração prevista no art. 228 do CTB: usar no veículo equipamento com som em volume ou frequência que não sejam autorizados pelo Contran.
31	Deputado Vicentinho Júnior (PP/TO)	Torna a fiscalização em vias urbanas competência concorrente entre municípios e estados.
32	Deputado Vicentinho Júnior (PP/TO)	Idêntica à Emenda nº 15.
33	Deputado Vicentinho Júnior (PP/TO)	Idêntica à Emenda 31.
34	Deputado Cezinha de Madureira (PSD/SP)	Proíbe o embarque de mercadorias sem as proteções securitárias de que trata a MP.
35	Deputado Cezinha de Madureira (PSD/SP)	Determina a contratação de uma única apólice para seguros de danos e de roubos.
36	Deputado Cezinha de Madureira (PSD/SP)	Estabelece período de transição para as novas regras de contratação de seguros.
37	Deputado Cezinha de Madureira (PSD/SP)	Torna obrigatória a contratação dos seguros de roubo e para terceiros, hoje facultativos.
38	Deputado Cezinha de Madureira (PSD/SP)	Atribui ao contratante a competência para contratar os seguros nos casos de subcontratação do transportador autônomo.
39	Deputado Cezinha de Madureira (PSD/SP)	Estabelece valores mínimos de cobertura para o seguro para terceiros.
40	Deputado Cezinha de Madureira (PSD/SP)	Determina cadastro e certificação das administradoras junto à ANTT.
41	Deputado Cezinha de Madureira (PSD/SP)	Faculta ao proprietário a contratação de seguros adicionais. ³
42	Deputado Cezinha de Madureira (PSD/SP)	Da nova redação ao § 4º do art. 13, sem alteração de mérito.
43	Deputado Cezinha de Madureira (PSD/SP)	Revoga dispositivo que libera o transportador da responsabilidade quando o seguro for contratado pelo contratante do serviço de transporte.
44	Deputado Cezinha de Madureira (PSD/SP)	Determina a vinculação dos seguros contratados ao plano de gerenciamento de riscos “estabelecidos de comum acordo entre o transportador e sua seguradora”.

3 Semelhantemente ao que já garante o §4º do art. 13



Nº	Autor	Descrição
45	Deputado Cezinha de Madureira (PSD/SP)	Faculta ao transportador autônomo a emissão e pagamento de guias de recolhimento de tributos e contribuições.
46	Deputado Cezinha de Madureira (PSD/SP)	Restringe a possibilidade de contratação do seguro por parte do contratante direto do TAC às situações em que não houver interveniência de administrador.
47	Deputado Cezinha de Madureira (PSD/SP)	Estabelece necessidade de vistoria conjunta (contratante, transportador e seguradora) nos casos de prejuízos à carga transportada.
48	Deputado Cezinha de Madureira (PSD/SP)	Propõe nova redação ao § 1º do art. 13, sem alteração de mérito.
49	Deputado Capitão Alberto Neto (PL/AM)	Idêntica à Emenda nº 45.
50	Deputado Capitão Alberto Neto (PL/AM)	Idêntica à Emenda nº 40.
51	Deputado Capitão Alberto Neto (PL/AM)	Idêntica à Emenda nº 37.
52	Deputado Capitão Alberto Neto (PL/AM)	Idêntica à Emenda nº 48.
53	Deputado Capitão Alberto Neto (PL/AM)	Idêntica à Emenda nº 46.
54	Deputado Capitão Alberto Neto (PL/AM)	Idêntica à Emenda nº 44.
55	Deputado Capitão Alberto Neto (PL/AM)	Idêntica à Emenda nº 42.
56	Deputado Capitão Alberto Neto (PL/AM)	Idêntica à Emenda nº 39.
57	Deputado Rodrigo de Castro (União/MG)	Vincula a concessão da autorização para aprendizagem aos requisitos dos art. 147 e 148 do CTB. Define que o instrutor pode ou não estar vinculado a entidade credenciada (não inova)
58	Deputado Rodrigo de Castro (União/MG)	Permite a formação de condutores exclusivamente por meio de simuladores.
59	Deputado Cezinha de Madureira (PSD/SP)	Determina que o registro de contratos de garantias de alienação fiduciária em operações financeiras, consórcio, arrendamento mercantil, reserva de domínio ou penhor sejam executados por empresas especializadas.
60	Deputado Zé Neto (PT/BA)	Suprime o art. 3º da MP, o que significa suprimir todas as alterações relacionadas a seguro de cargas.



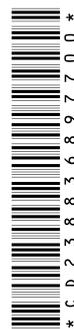
Nº	Autor	Descrição
61	Deputado João Carlos Bacelar (PL/BA)	Expande as atribuições do Analista de Infraestrutura e do Especialista em Infraestrutura.
62	Senador Ciro Nogueira (PP/PI)	Idêntica à Emenda nº 59.
63	Deputado Hugo Leal (PSD/RJ)	Permite ao Contran adotar práticas normativas oriundas de normas técnicas e acordos internacionais.
64	Deputado Hugo Leal (PSD/RJ)	Ajusta a definição de veículo automotor e veículo elétrico.
65	Deputado Hugo Leal (PSD/RJ)	Altera diretrizes para o cumprimento de metas de redução de mortes e lesões no trânsito.
66	Deputado Hugo Leal (PSD/RJ)	Define regras para descontos em multas de trânsito relacionados à adesão ao sistema de notificação eletrônica.
67	Deputado Hugo Leal (PSD/RJ)	Flexibiliza regra que impede o licenciamento de veículos que não atenderam ao <i>recall</i> do fabricante.
68	Deputado Hugo Leal (PSD/RJ)	Substitui o termo “acidente” por “sinistro” no Código de Trânsito Brasileiro.
69	Deputado Hugo Leal (PSD/RJ)	Inclui no CTB definições para triciclos, quadriciclos e outros.
70	Deputado Hugo Leal (PSD/RJ)	Determina que o descumprimento das regras de circulação por veículos especiais não configura infração de trânsito.
71	Deputado Hugo Leal (PSD/RJ)	Veda a emissão de mais de uma apólice por transportador para cada seguro definido na norma.
72	Deputado Zé Trovão (PL/SC)	Atribui aos contratantes a responsabilidade pela contratação dos seguros.
73	Deputado Zé Trovão (PL/SC)	Idêntica à Emenda nº 48.
74	Deputado Capitão Alberto Neto (PL/AM)	Estabelece prazo de 180 dias para adequação dos contratos anteriores à MP.
75	Senador Izalci Lucas (PSDB/DF)	Extingue infrações de circulação, parada e estacionamento de veículos especiais, mesmo não identificados.
76	Deputado Luiz Philippe de Orleans e Bragança (PL/SP)	Idêntica à Emenda nº 72.
77	Deputado Zé Trovão (PL/SC)	Idêntica à Emenda nº 51.



Nº	Autor	Descrição
78	Deputado Zé Trovão (PL/SC)	Atribui ao contratante a responsabilidade de contratar o seguro nos casos de subcontratação de transportador autônomo.
79	Deputado Zé Trovão (PL/SC)	Idêntica à Emenda nº 50.
80	Deputado Capitão Alberto Neto (PL/AM)	Idêntica à Emenda nº 78.
81	Deputado Capitão Alberto Neto (PL/AM)	Idêntica à Emenda nº 35.
82	Deputado Capitão Alberto Neto (PL/AM)	Idêntica à Emenda nº 47.
83	Deputado Capitão Alberto Neto (PL/AM)	Idêntica à Emenda nº 34
84	Deputado Capitão Alberto Neto (PL/AM)	Idêntica à Emenda nº 43.
85	Deputado Fred Linhares (REPUBLICANOS/DF)	Idêntica à Emenda nº 72.
86	Deputado Marcel van Hattem (Novo/RS)	Idêntica à Emenda nº 72.
87	Deputado Gilson Marques (Novo/SC)	Suprime o art. 3º da MP, o que significa suprimir todas as alterações relacionadas a seguro de cargas.
88	Deputado Hugo Leal (PSD/RJ)	Estabelece condicionantes para o Contran autorizar a circulação de veículos em condições especiais.
89	Deputado Zeca Dirceu (PT/PR)	Idêntica à Emenda nº 26.
90	Deputado Maurício Bedin Marcon (Podemos/RS)	Idêntica à Emenda nº 72.
91	Senador Rodrigo Cunha (UNIÃO/AL)	Permite que contratante atue como administrador dos serviços e que contratem os seguros.

As emendas nºs 6 e 29 foram retiradas pelo Autor, razão pela qual não será objeto de apreciação por parte deste parecer.

Ressalte-se que a MPV sob exame está sendo instruída perante o Plenário, em caráter excepcional, por força do parágrafo único do art. 2º do Ato Conjunto das Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal nº 1, de 2020, em vigor enquanto perdurar a situação de emergência de saúde pública de importância nacional decorrente da Covid-19.



Nesse contexto, passamos a proferir o parecer de Plenário, em substituição à Comissão Mista, à Medida Provisória nº 1.153, de 2022, e às emendas de comissão a ela apresentadas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

II.1 – DA ADMISSIBILIDADE

II.1.1 – DO ATENDIMENTO AOS PRESSUPOSTOS CONSTITUCIONAIS DE RELEVÂNCIA E URGÊNCIA

O art. 62, *caput*, da Constituição Federal, estabelece que a relevância e a urgência são hipóteses que autorizam o Presidente da República a adotar medidas provisórias, com força de lei, devendo submetê-las de imediato ao Congresso Nacional.

Como se depreende da mensagem do Presidente da República e da exposição de motivos que lhe segue, os fundamentos da urgência e da relevância se justificam. São urgentes as medidas relacionadas à suspensão da exigência do exame toxicológico, justificadas pelos efeitos da pandemia já expostos, e às regras de contratação de seguros, pois representam resposta a problemas que afetam diretamente a logística e o abastecimento do País. Sua relevância também é facilmente percebida quando se leva em consideração a matriz de transportes brasileira, na qual aproximadamente 60% dos bens são transportados por rodovias.

A urgência e relevância da flexibilização das regras de cessão de servidores também é evidente, pois, conforme a EM, as regras anteriores desestimulavam o intercâmbio de mão de obra, o que pode representar diminuição da eficiência dos órgãos da Administração.

II.1.2 – DA CONSTITUCIONALIDADE, JURIDICIDADE E TÉCNICA LEGISLATIVA



Atendidos os requisitos de relevância e urgência, não se verifica mácula quanto aos demais aspectos formais e materiais da constitucionalidade. Assinolo que compete à União legislar privativamente sobre trânsito e transporte (art. 22, XI, da CF).

Além disso, a matéria tratada na MPV em análise não se insere dentre as vedações estabelecidas no art. 62, §1º, e no art. 246, da Carta Magna. Também não viola as competências exclusivas do Congresso Nacional, nem as privativas de qualquer de suas Casas, previstas nos arts. 49, 51 e 52 da CF.

No que tange à juridicidade, entendo que as disposições constantes da MPV são dotadas de abstração e generalidade, inovam o ordenamento jurídico e não contrariam qualquer princípio ou preceito da Lei Maior.

Por fim, a técnica legislativa empregada atende aos requisitos estabelecidos na Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

Quanto às 91 emendas apresentadas perante a Comissão Mista (relembremos que a emenda nº 6 foi retirada pelo Autor), considero que são constitucionais, jurídicas e têm boa técnica legislativa.

Sendo assim, sou pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 1.153, de 2022, e das emendas a ela apresentadas.

II.1.3 – DA COMPATIBILIDADE E ADEQUAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTÁRIA

O Regimento Interno da Câmara dos Deputados (arts. 32, X, “h”, e 53, II) e a Norma Interna da Comissão de Finanças e Tributação (NI/CFT) definem que o exame de compatibilidade ou adequação se fará por meio da análise da conformidade da proposição com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual. Além disso, a NI/CFT prescreve que também nortearão a análise outras normas pertinentes à receita e despesa públicas. São consideradas como outras normas, especialmente, a



Constituição Federal e a Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000).

O art. 1º, §1º, da NI/CFT define como compatível “a proposição que não conflite com as normas do plano plurianual, da lei de diretrizes orçamentárias, da lei orçamentária anual e das demais disposições legais em vigor” e como adequada “a proposição que se adapte, se ajuste ou esteja abrangida pelo plano plurianual, pela lei de diretrizes orçamentárias e pela lei orçamentária anual”.

Da análise da MPV, observa-se que esta contempla matéria de caráter essencialmente normativo, não acarretando repercussão imediata direta ou indireta na receita ou na despesa da União. Ainda que se argumente que a MPV pode demandar algum tipo de dispêndio por parte do Governo Federal, o projeto não atribui dados objetivos para a execução, cabendo ao Poder Executivo tão somente adotar iniciativas adequadas à sua capacidade de comprometimento orçamentário e financeiro. Dessa forma, sob todos os aspectos, a Medida Provisória em análise deve ser considerada neutra, não se vislumbrando qualquer impacto ou efeito fiscal que possa comprometer o equilíbrio orçamentário e financeiro do Orçamento da União.

Sendo assim, torna-se aplicável o art. 32, X, “h”, do Regimento Interno desta Casa, que dispõe que somente as proposições que importem aumento ou diminuição de receita ou de despesa pública estão sujeitas ao exame de compatibilidade ou adequação financeira e orçamentária.

Em adição, o art. 1º, § 2º, da NI/CFT prescreve que se sujeitam obrigatoriamente ao exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira as proposições que impliquem aumento ou diminuição da receita ou despesa da União ou que repercutam de qualquer modo sobre os respectivos Orçamentos, sua forma ou seu conteúdo. No entanto, quando a matéria não tiver implicações orçamentária e financeira, o art. 9º da NI/CFT determina que se deva concluir no voto final que à Comissão não cabe afirmar se a proposição é adequada ou não.

Em face do exposto, voto pela não implicação financeira ou orçamentária da matéria e suas emendas em aumento ou diminuição da receita



e da despesa pública, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira ou orçamentária da Medida Provisória nº 1.153, de 2022.

II.2 – DO MÉRITO

A Medida Provisória nº 1.153, de 2022, estabelece normas aplicáveis a três grandes áreas de notável relevância para o País: Trânsito, Transportes e Administração Pública.

Trânsito

Dentre as medidas relacionadas ao Trânsito, destaca-se a prorrogação da exigência do exame toxicológico periódico. Com o texto da MP, fica suspensa a exigibilidade dos exames para os motoristas habilitados nas categorias C, D e E até junho de 2025.

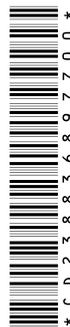
Não afastamos a importância da exigência dos exames, medida capaz de contribuir enormemente para o aumento da segurança do trânsito. Entretanto, a dura realidade imposta pela pandemia, cujos efeitos ainda enfrentamos, nos obriga a flexibilizar algumas regras e oferecer aos motoristas as condições para se adequarem ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB) sem inviabilizar suas atividades.

As demais modificações promovidas no CTB são igualmente bem-vindas, pois são capazes de otimizar os trabalhos do Contran⁴ e da Senatran⁵. Facilitar a formação de quórum nas reuniões do Contran, compatibilizar o calendário de votações das deliberações do Presidente e as audiências públicas correspondentes e a desburocratização do uso de sinalização e equipamentos experimentais são alguns dos efeitos da MPV no âmbito da atuação do Contran e da Senatran que tornarão a gestão do trânsito mais eficiente.

A delegação de competência ao Contran para regulamentar a tolerância no tempo de direção dos motoristas onde não há pontos de parada também é meritória. A regulamentação da jornada máxima ao volante é

4 Conselho Nacional de Trânsito.

5 Secretaria Nacional de Trânsito



complexa e requer, de fato, ajustes pormenorizados e incompatíveis com a generalidade que deve revestir as normas emanadas pelo Congresso.

O ajuste na regra de utilização de placas especiais em veículos sob posse dos órgãos de segurança pública e a possibilidade de adoção de novas modalidades de formação teórica de condutores são, por fim, avanços que conduzem o trânsito ao caminho da desburocratização e da eficiência.

Transportes

Com relação ao transporte de cargas, a Medida Provisória estabelece vedação à atuação de empresas como contratantes e administradoras do mesmo serviço de transporte. A Lei nº 11.442, de 2007, faculta ao transportador autônomo de cargas (TAC) a contratação de pessoa jurídica para administrar seus direitos relativos à prestação de serviços de transporte. Alega-se que pode ser difícil garantir que um agente empregue seus melhores esforços atuando como administrador, quando tal postura represente contrariar seus interesses como contratante, uma vez que esse serviço, frequentemente, envolve a defesa de interesses do transportador em conflitos nos quais o contratante se encontra do lado oposto.

Acreditamos, contudo, na efetividade do livre mercado e entendemos que não há obrigatoriedade de o TAC admitir que o contratante seja seu administrador. Ao contrário, a lei, hoje, já lhe garante o direito de buscar outro prestador de serviço de administração. Dessa forma, rejeitamos a alteração proposta ao art. 5º-B.

Da mesma forma, revogamos as alterações promovidas no art. 13 da Lei nº 11.442, de 2007. Tais alterações estabelecem novas regras para a contratação de seguros obrigatórios⁶ e facultativos. A principal definição é a de que os seguros definidos são de contratação exclusiva dos transportadores, pessoas físicas ou jurídicas, prestadores do serviço de transporte rodoviário de cargas.

Após intenso e enriquecedor debate com segmentos da indústria, seguradoras e transportes, pudemos ter melhor dimensão da

⁶ 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



complexidade da questão. Se, por um lado, há argumentos suficientes em favor da mudança, por outro lado identificamos efeitos colaterais preocupantes, que não podem ser ignorados.

Garantir ao transportador a prerrogativa de negociar e contratar o próprio seguro parece natural e aceitável. Uma vez que é a parte que de fato executa o serviço, que assume a responsabilidade sobre a carga, e que é a mais qualificada para tomar as decisões logísticas mais adequadas. Impor-lhes restrições e planos de gerenciamento de risco unilateralmente, sem dúvida, diminui a eficiência de suas operações e constitui abuso do poder econômico.

Por outro lado, o dono da carga, naturalmente, também tem como principal interesse a integridade do bem confiado ao transportador. Nesse sentido, não se espera que se sinta confortável em operar em um contexto no qual não tenha nenhuma gerencia sobre o plano de gerenciamento de riscos e as condições em que se dará o transporte. Vale lembrar que os prejuízos de eventual sinistro não se limitam ao valor da carga em si. A falha em honrar compromissos, as consequências da perda para as linhas de produção, os custos de oportunidade são exemplos de desdobramentos nem sempre precificados na indenização. Há, ainda, consequências que extrapolam a questão financeira quando se trata de produtos tóxicos e químicos (risco ambiental), perecíveis, armas, explosivos, entre outras cargas que, no caso de sinistro, podem provocar problemas de difícil solução.

Dessa forma, nos resta claro que é necessário debate mais aprofundado sobre o tema. Aos atores envolvidos deve ser oferecida maior oportunidade de expor suas dificuldades e, com a ajuda do Parlamento, deve-se trabalhar em uma alternativa convergente, capaz de conciliar os interesses em favor da logística do País e que contribua para a diminuição do custo Brasil. Naturalmente, se trata de processo longo e complexo, incompatível com a celeridade da tramitação das medidas provisórias. Dessa forma, propomos a revogação das alterações relacionadas a seguro de cargas, certos de que, no tempo adequado, o tema será discutido e uma solução adequada será encontrada.

Administração Pública



Por fim, a MPV altera a Lei nº 11.539, de 2007, que dispõe sobre a Carreira de Analista de Infraestrutura e sobre o cargo isolado de provimento efetivo de Especialista em Infraestrutura Sênior, para permitir que sejam cedidos para órgãos dos poderes Legislativo e Judiciário. Apesar de essa cessão já ser possível anteriormente, sem a alteração oferecida pela MPV a remuneração dos servidores era sensivelmente reduzida, pois não era possível conservar a Gratificação de Desempenho de Atividade em Infraestrutura, que compõe parcela relevante do vencimento total.

O intercâmbio de talentos entre os Poderes da República é prática tão comum quanto saudável para todos os envolvidos. Além de potencializar o fluxo de informações e soluções entre os órgãos, oferece ao servidor oportunidade de crescimento e, ainda, à Administração promover realocações capazes de aumentar a eficiência da gestão de recursos humanos do Estado.

Emendas

Consideramos acatadas parcialmente as emendas nº 1 (Dep. Arnaldo Jardim), nº 12 (Dep. Vinicius Carvalho) nº 16, nº 17 (Dep. Coronel Fernanda), nº 19, nº 20 (Dep. Fred Costa), nº 24 (Dep. Vitor Lippi), nº 27 (dep. Sidney Leite), nº 28 (Dep. Joao Carlos Bacelar), nº 38 (dep. Cezinha de Madureira), nº 60 (Dep. Zé Neto), nº 72 (Dep. Zé Trovão), nº 76 (Dep. Luiz Philippe de Orleans e Bragança) , nº 85 (Dep. Fred Linhares), nº 86 (Dep. Marcel Van Hattem) , nº 87 (Dep. Gilson Marques) e nº 90 (Dep. Maurício Bedin Marcon), cujo objetivo, em essência, é o de restaurar o texto normativo vigente antes da edição da MP nº 1.153/2022, uma vez que propunham a revogação do art. 3º ou sua reescrita no sentido de atribuir ao embarcador a competência para contratar os serviços de seguro.

Sobre o Código de Trânsito, acatamos algumas emendas que complementam as alterações promovidas pela MPV à Lei nº 9.503, de 1997.

Acatamos total ou parcialmente as emendas nº 22 (Dep. Zé Vitor) e nº 88 (Dep. Hugo Leal), que modernizam a atuação do Contran ao permitirem ao Conselho autorizar a circulação de veículos experimentais. Em favor da fiscalização do trânsito, as emendas nº 31 e nº 33 (Dep. Vicentinho



Júnior) permitem a atuação concorrente de Estados e Municípios em alguns casos ao mesmo tempo em que define, de forma mais clara, competências privativas de cada Ente. Ainda em favor da fiscalização, acatamos a emenda nº 15 (Dep. Vicentinho Júnior) que restringe a lavratura de autos de infração aos agentes já previstos no CTB.

Também acolhemos emendas que aperfeiçoam o texto e a técnica legislativa do Código de Trânsito Brasileiro (Emendas nº 64, nº 68 e nº 69 – Dep. Hugo Leal). Modernização importante consiste em tratar as ocorrências no trânsito como sinistros e não mais como acidentes, uma vez que esses são, por definição, fortuitos e aleatórios, enquanto aqueles são evitáveis e seus fatores de risco e meios de mitigação são conhecidos. Outros retoques no Código são o reconhecimento de “elétricos” como subgrupo de “veículos automotores” e a inclusão das definições de triciclo, quadriciclo e veículo especial.

Visando desburocratizar a gestão do trânsito em favor do condutor, acolhemos as emendas nº 66 e nº 67 (Dep. Hugo Leal). Garantimos, assim, a concessão do desconto de 40% nas multas para aquele que optar pela notificação eletrônica, nos termos do art. 284 do Código, independentemente da adesão do órgão responsável pela aplicação da penalidade ao Sistema de Notificação Eletrônica. Também flexibilizamos os prazos para recall quando não puder ser feito o reparo por indisponibilidade de peças. Por outro lado, propomos restaurar a obrigatoriedade de cursos de direção defensiva e de proteção ao meio ambiente, prevista no art. 148 do Código, dada a relevância desses temas na formação dos condutores (Emenda nº 22 – Sen. Humberto Costa).

As emendas nº 59 (Dep. Cezinha de Madureira) e nº 62, também acatadas por essa Relatoria, estabelecem que o registro de contratos de garantias de alienação fiduciária em operações financeiras, consórcio, arrendamento mercantil, reserva de domínio ou penhor realizado nos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal será executado por empresas registradoras de contrato especializadas. Já a emenda nº 65 (Dep. Hugo Leal) ajusta as diretrizes para o cumprimento de



metas previstas no Plano de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS – para consolidar e facilitar o monitoramento dos índices.

As emendas nº 70 (Dep. Hugo Leal) e nº 75 (Sem. Izalci Lucas) ajusta o texto do Código para evitar interpretações no sentido de que o uso da prerrogativa de livre circulação, parada e estacionamento por veículos especiais deve ser autuado. O novo texto deixa claro que tal conduta, quando em serviço, não configura infração de trânsito.

Também sobre a fiscalização de trânsito, acatamos a emenda nº 15 (Dep. Vicentinho Júnior), que determina que a delegação de atividades dos órgãos de trânsito não pode implicar em prejuízo ou substituição do cargo de Agentes de Trânsito concursados, em favor da primazia do concurso público para ingresso na carreira.

Sobre os ajustes na legislação da carreira de Analista de Infraestrutura e do cargo de Especialista em Infraestrutura, acolhemos a Emenda nº 61 que oferece texto no sentido de expandir as atribuições desses servidores e amplia a possibilidade de a União ceder servidores deste quadro aos Estados e Municípios.

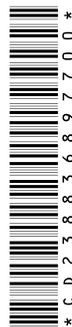
Ainda que reconheçamos o mérito de muitas das demais emendas oferecidas pelos nobres Pares, entendemos que o texto da MPV promove alterações pontuais (ainda que de elevada relevância) que não merecem reparos além dos anteriormente descritos. Por outro lado, os textos sugeridos nessas emendas demandam discussão mais profunda e ampliada, incompatível com a celeridade do processo de tramitação das medidas provisórias, razão pela qual somos por sua rejeição.

Resumo do PLV

Em síntese, o PLV proposto em anexo promove as seguintes alterações em relação ao texto original da MPV

Seguros

- Revoga todo o art. 3º da MPV, restaurando a norma em vigor anteriormente.



Código de Trânsito Brasileiro

- Prevê competência para o Contran para autorizar, em caráter experimental, a circulação de veículos que não atendam requisitos e condições de segurança. (Emendas nº 22 e 88)
- Torna a fiscalização em vias urbanas competência concorrente entre municípios e estados ao mesmo tempo em que define, de forma mais clara, competências privativas de cada Ente. (Emendas nº 31 e 33)
- Restringe a lavratura de autos de infração aos agentes já previstos no CTB. (Emenda nº 15)
- Determina que o registro de contratos de garantias de alienação fiduciária em operações financeiras, consórcio, arrendamento mercantil, reserva de domínio ou penhor sejam executados por empresas especializadas. (Emenda nº 59 e nº 62)
- Ajusta a definição de veículo automotor e veículo elétrico. (Emenda nº 64)
- Altera diretrizes para o cumprimento de metas previstas no Plano de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS. (Emenda nº 65)
- Define regras para descontos em multas de trânsito relacionados à adesão ao sistema de notificação eletrônica – SNE. (Emenda nº 66)
- Flexibiliza regra que impede o licenciamento de veículos que não atenderam ao recall do fabricante. (Emenda nº 67)
- Substitui o termo “acidente” por “sinistro” no CTB. (Emenda nº 68)
- Inclui no CTB definições para triciclos, quadriciclos e veículo especial. (Emenda nº 69)



- Determina que o uso da prerrogativa de livre circulação, parada e estacionamento por veículos especiais não configura infração de trânsito. (Emendas nº 70 e 75)
- Revogação da alteração promovida pela MPV no art. 148, restaurando a obrigatoriedade de curso de direção defensiva e de proteção ao meio ambiente (Emenda nº 22).

Administração pública

- Expande as atribuições do Analista de Infraestrutura e do Especialista em Infraestrutura. (Emenda nº 61)

II.3 – CONCLUSÃO DO VOTO

Ante o exposto, pela Comissão Mista, votamos:

a) pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência da Medida Provisória nº 1.153, de 2022;

b) pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 1.153, de 2022, e das emendas a ela apresentadas perante a Comissão Mista.

c) pela não implicação financeira ou orçamentária da matéria e suas emendas em aumento ou diminuição da receita e da despesa pública, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira ou orçamentária da Medida Provisória nº 1.153, de 2022.

d) no mérito:

d.1) pela aprovação da Medida Provisória nº 1.153, de 2022, na forma do PLV em anexo;

d.2) pela aprovação total ou parcial das emendas nº 1, 12, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 24, 26, 27, 28, 31, 33, 38, 59, 60, 61, 62, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 72, 75, 76, 85, 86, 87, 88 e 90; e

d.3) pela rejeição das demais emendas.



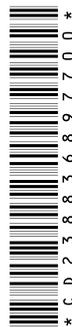
Sala das Sessões, em de de 2023.

Deputado Hugo Motta
Relator

2023-7

Apresentação: 25/04/2023 23:48:22.440 - PLEN
PRLP 1/0

PRLP n.1



COMISSÃO MISTA DESTINADA A EMITIR PARECER SOBRE A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.153, DE 2022

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO

(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

O Congresso Nacional decreta:

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.

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

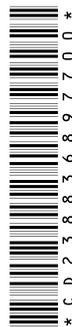
II - não está sujeita ao disposto nos § 1º e § 2º, vedada a reedição.

.....” (NR)

“Art. 19.

XV - promover, em conjunto com os órgãos competentes do Ministério da Educação, de acordo com as diretrizes do CONTRAN, a elaboração e a implementação de programas de educação de trânsito nos estabelecimentos de ensino;

XXXII - organizar e manter o Registro Nacional de Sinistros e Estatísticas de Trânsito (Renaest).” (NR)



“Art. 22.

V - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas de competência privativa dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios previstas no § 4º do art. 24, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VI - aplicar as penalidades por infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas de competência privativa dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios previstas no § 4º do art. 24, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

§ 1º

§ 2º Compete privativamente aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas e penalidades previstas no parágrafo único do art. 165-B, nos arts. 233, 240, 241, 242 e 243 e no § 5º do art. 330. ” (NR)

“Art. 24.

VI - executar a fiscalização de trânsito em vias terrestres, edificações de uso público e edificações privadas de uso coletivo, autuar e aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa e as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas de competência privativa dos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal previstas no § 2º do art. 22, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

§ 3º O exercício das atribuições previstas no inciso VI no âmbito de edificações privadas de uso coletivo somente se aplicam para infrações de uso de vagas reservadas em estacionamentos.



§ 4º Compete privativamente aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas e penalidades previstas no arts. 95, 181, 182, 183, 218 e 219, nos incisos V e X do art. 231 e nos arts. 245, 246 e 279-A.” (NR)

Art. 24-A. Compete concorrentemente aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas e penalidades previstas neste Código, observado o disposto no § 2º do art. 22 e no § 4º do art. 24.

Parágrafo único. As competências privativas previstas no § 2º do art. 22 e no § 4º do art. 24 podem ser delegadas por meio do convênio de que trata o art. 25.

“Art. 25

.....

.

§ 3º A delegação de que trata o caput não poderá implicar em prejuízo ou substituição do cargo de Agentes de Trânsito concursados na competência de fiscalização de trânsito e demais procedimentos dela decorrentes, prevalecendo a primazia do concurso público para ingresso no referido cargo. (NR)

“Art. 67-C.

.....

.

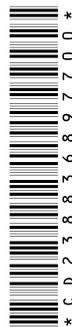
§ 8º Regulamentação do CONTRAN definirá as situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção e de descanso pelos motoristas profissionais condutores de veículos ou composições de transporte rodoviário de cargas justificadas por indisponibilidade de pontos de parada e de descanso na rota programada para a viagem ou o exaurimento das vagas de estacionamento neles disponíveis.

.....” (NR)

“Art. 76.

Parágrafo único. Para a finalidade prevista neste artigo, o Ministério da Educação, mediante proposta do CONTRAN e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, promoverá:

.....



“Art. 78. Os Ministérios da Saúde, da Educação, do Trabalho e Emprego, dos Transportes e da Justiça e Segurança Pública, por intermédio do CONTRAN, desenvolverão e implementarão programas destinados à prevenção de sinistros.” (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. 96.”

II -

f) especial:

- 1 - motocicleta;
- 2 - triciclo;
- 3 - automóvel;
- 4 - microônibus;
- 5 - ônibus;
- 6 - reboque ou semirreboque;
- 7 - camioneta;
- 8 - caminhão;
- 9 - caminhão-trator;
- 10 - caminhonete;
- 11 - utilitário; e
- 12 - motor-casa;

.....

.

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)

“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)

"Art. 115.

.....

§ 4º-A Os tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas, desde que facultados a transitar em via pública, são sujeitos ao registro único, sem ônus, em cadastro específico do Ministério da Agricultura e Pecuária, acessível aos componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

....." (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. 120. Todo veículo automotor, articulado, reboque ou semirreboque, 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. 129-A. O registro dos tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas será efetuado, sem ônus, pelo Ministério da Agricultura e Pecuária, diretamente ou mediante convênio." (NR)

"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) ”

“Art. 130. Todo veículo automotor, articulado, reboque ou semirreboque, 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. 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)

“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)

“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)

“Art. 280.

.....
 .
 § 5º No caso dos convênios celebrados nos termos do art. 25, a lavratura de autos de infração de trânsito e os procedimentos decorrentes somente poderão ser realizados por agente da autoridade de trânsito conceituado neste Código.

§ 6º 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.” (NR)

“Art. 284.

§ 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.

.....
 .
 § 6º 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)

“Art. 315. O Ministério da Educação, mediante proposta do CONTRAN, deverá, no prazo de duzentos e quarenta dias contado da publicação, estabelecer o currículo com conteúdo



programático relativo à segurança e à educação de trânsito, a fim de atender o disposto neste Código.” (NR)

“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 em 2020.

.....
.

§ 4º As metas serão fixadas pelo CONTRAN para os Estados e para 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.

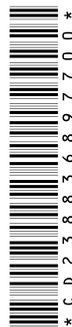
§ 6º As propostas dos CETRAN, do CONTRANDIFE e da Polícia Rodoviária Federal serão encaminhadas ao CONTRAN até o dia 1º de agosto de cada ano, conforme regulamentação do Contran.

.....
.

§ 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.

.....” (NR)

“ANEXO I
DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

.....

.

.....

.

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.

.....

.

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.

.....

.

TRICICLO - veículo automotor de três rodas, com ou sem cabine, dirigido por condutor em posição sentada ou montada, que não possua as características de ciclomotor.

.....

.

VEÍCULO AUTOMOTOR - todo veículo 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 pessoas e coisas. O termo compreende os veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulam sobre trilhos (ônibus elétrico).

Apresentação: 25/04/2023 23:48:22.440 - PLEN
PRLP 1/0
PRLP n.1

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



.....
 .
 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.

Art. 3º A Lei nº 11.539, de 8 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;

.....”(NR)

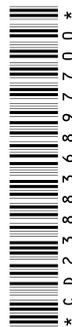
“Art. 3º A investidura na carreira e no cargo isolado de que tratam esta Lei ocorrerá mediante aprovação em concurso público constituído de duas fases, ambas eliminatórias e classificatórias, sendo a primeira constituída de provas e títulos e a segunda de curso de formação.

.....”(NR)

“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.

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, 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.” (NR)

Art. 4º Na Lei nº 9.503, de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro –, substitua-se o termo “acidente” e as variações “acidentes”, “acidentado” e “acidentados” pelo termo “sinistro” e pelas variações “sinistros”, “sinistrado” e “sinistrados”, respectivamente, nos seguintes dispositivos:

- I – § 5º do art. 12;
- II – incisos XI e XXXII do art. 19;
- III – incisos IV, VII e XIII do art. 20;
- IV – inciso IV do art. 21;
- V – inciso IX do art. 22;
- VI – inciso IV do art. 24;
- VII – inciso I do art. 41;
- VIII – inciso III do art. 67;
- IX – inciso IV do art. 76;
- X – caput do art. 77;
- XI – caput do art. 78;
- XII – §§ 6º e 7º do art. 104;
- XIII – § 1º do art. 160;
- XIV – caput do art. 176;
- XV – caput do art. 177;
- XVI – caput do art. 178;



- XVII – alínea c do inciso II do art. 231;
- XVIII – inciso III do art. 268;
- XIX – caput do art. 277;
- XX – caput do art. 279;
- XXI – caput e §§ 1º e 2º do art. 279-A;
- XXII – caput do art. 301;
- XXIII – inciso III do § 1º do art. 302;
- XXIV – caput do art. 304;
- XXV – caput do art. 305;
- XXVI – caput do art. 312;
- XXVII – incisos II, III e IV do art. 312-A;
- XXVIII – caput do art. 314; e
- XXIX – no Anexo II, nas definições de:
- a) OPERAÇÃO DE TRÂNSITO;
 - b) PATRULHAMENTO OSTENSIVO; e
 - c) POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO.

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

“Art. 5º-A

.....

§ 11. O pagamento do frete será regulamentado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres, e caracteriza-se como procedimento autônomo, observando-se ainda:

I – o efetivo registro, controle e fiscalização dos meios de pagamento utilizados, independentemente da emissão do DT-e; e

II – cadastro, controle e fiscalização das instituições de pagamentos na operação de pagamentos de frete, sem prejuízo de autorização de funcionamento expedida pelo Banco



Central do Brasil, como instituição de pagamento, nas formas dos Arts. 22-A e 22-B.”(NR)

“Art. 22-B. As instituições de pagamento que realizam pagamentos eletrônicos de frete deverão, além dos serviços oferecidos no âmbito do próprio arranjo de pagamento, disponibilizar obrigatoriamente do arranjo de pagamentos instantâneos instituído pelo Banco Central do Brasil, na forma e nos termos da regulamentação própria.”

Art. 6º 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;
- b) os incisos VII e VIII do art. 24;
- c) a alínea “b” do inciso I do art. 96;
- d) o parágrafo único do art. 323; e
- e) o conceito de “PATRULHAMENTO” do ANEXO I;

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

Sala das Sessões, em de de 2023.

Deputado Hugo Motta
Relator

2023-7

