



# SENADO FEDERAL

## EMENDAS

Apresentadas à **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
Senador Giordano (MDB/SP)	092*
Senador Zequinha Marinho (PL/PA)	093*; 105*
Senador Nelsinho Trad (PSD/MS)	094
Senador Luis Carlos Heinze (PP/RS)	095*
Senador Carlos Viana (PODEMOS/MG)	096*
Senador Styvenson Valentim (PODEMOS/RN)	097; 098
Senador Jorge Kajuru (PSB/GO)	099
Senador Carlos Portinho (PL/RJ)	100
Senador Renan Calheiros (MDB/AL)	101
Senador Dr. Hiran (PP/RR)	102*; 103
Senador Fabiano Contarato (PT/ES)	104
Senadora Daniella Ribeiro (PSD/PB)	106*
Senador Esperidião Amin (PP/SC)	107; 108

\* Emenda retirada pelo autor

TOTAL DE EMENDAS: 17



Página da matéria



EMENDA Nº - PLENÁRIO

(ao PLV nº 10, de 2023, decorrente da MPV nº 1.153, de 2022)

Inclua-se o seguinte art. 148-B à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, no art. 2º do PLV nº 10, de 2023, derivado da Medida Provisória nº 1.153, de 2022:

*“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 ou de qualquer outra substância psicoativa, com carga horária de 12 horas/aula, a ser ministrado exclusivamente na modalidade de ensino à distância – EAD, por meio de plataformas tecnológicas disponibilizadas por instituições ou entidades públicas ou privadas, credenciadas pelo órgão executivo máximo de trânsito da União, conforme normatização do CONTRAN.*

*§ 1º O curso a que se refere o caput será transmitido eletronicamente ao Registro Nacional de Carteiras de Habilitação – RENACH.*

*§ 2º As plataformas tecnológicas a que se refere o caput, incluindo o conteúdo e qualidade didático-pedagógico e a equipe multidisciplinar serão avaliados e certificados por Organismo de Certificação Designado – OCD, os quais ficarão incumbidos de realizar auditoria, supervisão e análise de conformidade na forma regulamentada pelo Contran.*

*§ 3º O curso será oferecido em regime de livre concorrência, vedada a limitação de empresas ou o número de locais em*



*que a atividade poderá ser exercida, bem como a fixação de regras de exclusividade territorial.*

*§ 4º Para obtenção da primeira habilitação nas categorias A e B, será exigido do candidato a comprovação de conclusão do curso de prevenção do uso de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa, a ser realizado a partir do 11º mês do prazo de validade da permissão para dirigir.*

*§5º O curso previsto neste artigo será regulamentado pelo CONTRAN no prazo de 90 (noventa) dias, passando a ser exigido após 90 (noventa) dias da data da publicação da norma de regulamentação” (NR)*



## **JUSTIFICAÇÃO**

Por relevância e urgência, nos termos do art. 62 da CF, o Presidente da República publicou 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.

Diante da exigência prevista no § 8º do precitado dispositivo constitucional, a medida provisória, para fins de discussão e aprovação, necessita de mudanças, comportando assim alterações e inclusões para aprimoramento e harmonia das regras que tratam do Código de Trânsito Brasileiro.

O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito (§ 2º do art. 1º do CTB). Observe-se que um dos objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito é o estabelecimento de diretrizes para a Política Nacional de Trânsito, com vistas, dentre vários primados, a segurança, o conforto, a educação e a prevenção de acidentes.

O curso de prevenção do uso de álcool ou de qualquer 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 ou de qualquer outro tipo de substância psicoativa.



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 a inserção de uma matriz educacional própria, não apenas quando da formação do condutor, reiterando, a cada ciclo de substituição – permissionário - e de renovação da habilitação, conceitos relacionados com os efeitos nocivos referentes ao consumo de bebida alcóolica ou do uso de substância psicoativa.

Sabe-se que o consumo de bebida alcóolica ou 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, consequentemente, acidentes de trânsito com gravíssimas sequelas senão a morte.

Inegável que consumo de álcool e de substância psicoativas atingem as faixas iniciais da idade adulta da população, não sendo possível ignorar que os “permissionários” estão distribuídos dos 18 aos 30 anos de idade, suscetíveis aos acidentes automobilísticos, com graves lesões ou fatalidades.

Estudos feitos pela Organização Mundial de Saúde (OMS) confirmam que em 2010 e 2013 os números são assustadores, o que indica uma seria evolução letal no trânsito nas vias públicas do planeta. No ano 2010 foram vitimados 1,24 milhões de pessoas por acidentes de trânsito em 182 países do mundo. Entre 20 e 50 milhões das pessoas que sofreram acidentem de trânsito, sobreviveram com traumatismos e feridas. A OMS estima que devemos ter 1,9 milhões de mortes no trânsito em 2020 e 2,4 milhões em 2030. Segundo dados da Organização Mundial de Saúde, em



2003, os acidentes de trânsito lideraram as estatísticas mundiais de mortes por causas externas, seguido por homicídios.

O Observatório Capixaba apresentou interessante trabalho técnico tratando da relação entre o consumo de álcool e acidentes de trânsito, expondo:

*“Um levantamento realizado pelo Laboratório de Toxicologia Forense, da Polícia Civil do Espírito Santo, revelou que 48% das vítimas fatais de acidentes de trânsito no estado em 2020 estavam sob o efeito de drogas. O estudo analisou 635 amostras de sangue e de urina.*

*Ao todo, 304 autópsias apresentaram vestígios de substâncias psicotrópicas como álcool, cocaína, anfetamina ou maconha. O álcool foi a droga presente em 199 amostras analisadas pelo laboratório, o que corresponde a 31,4%.*

*Segundo a Pesquisa Nacional de Saúde (PNS 2019), conduzida pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 17% dos brasileiros admitem que dirigem após o consumo de bebida alcoólica. Entre os homens, a porcentagem aumenta para 20,5%. Já entre as mulheres, a taxa diminui para 7,8%.*

*A médica psiquiatra Fernanda Baldo Gomes, que atua no Centro de Acolhimento e Atenção Integral sobre Drogas (CAAD), lembra que o álcool é considerado uma droga depressora. Isso significa que a substância age diminuindo as atividades exercidas pelo Sistema Nervoso Central.*

*De um modo simples, a atenção, a capacidade de raciocínio, a velocidade de movimentação e de reflexos diminuem após a ingestão de qualquer quantidade de bebida alcoólica. Mesmo dirigindo conforme as normas de trânsito e dentro da velocidade permitida, o motorista vai demorar mais para*



*perceber que o semáforo fechou e pisar no freio porque ele estará mais lento”, explica a médica.*

*Além disso, muitas pessoas argumentam que o trajeto é curto e, por isso, não veem problemas em dirigir depois da ingestão de álcool. É preciso pensar, no entanto, que não é possível garantir que tudo ocorrerá dentro da normalidade costumeira e programada. “Se algum pedestre atravessar dentro ou fora do local permitido, por exemplo, o tempo de reflexo será menor e o motorista poderá causar um atropelamento e machucar a pessoa”, ressalta (https://ocid.es.gov.br/Not%C3%ADcia/relacao-entre-o-consumo-de-alcool-e-acidentes-de-transito.”*

A emenda que se propõe institui curso de prevenção do uso de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa, que em suas linhas gerais, abrangerá os condutores de veículos automotores e elétricos classificados nas categorias “A” e “B”, a ser realizado por instituições ou entidades públicas ou privadas especializadas, credenciadas pelo órgão executivo máximo de trânsito da União, com carga horária definida e distribuída entre matérias próprias ao tema, contemplando a dispensa da realização de qualquer tipo de prova ou avaliação.

Prevê, ainda, realização exclusiva na modalidade de ensino à distância – EAD, mediante utilização de plataformas tecnológicas homologadas, avaliadas e certificadas por Organismo de Certificação Designado – OCD, conforme regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito.

A emenda expressa, ainda, que o curso será realizado em regime de livre concorrência, sem limitação de quantidade de empresas ou fixação de regras de exclusividade territorial.



Há reforço positivo no estabelecimento de regras voltadas à conscientização quanto aos efeitos nocivos do uso de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa.

Ao fim, se propõe a fixação da obrigação de o Conselho Nacional de Trânsito regulamentar o curso de prevenção no prazo de 90 (noventa) dias, passando a ser exigido após 90 (noventa) dias da data da publicação da norma de regulamentação. Observe-se que a extensão objetiva aclarar regra de início de aplicação, uma vez que, na sua falta de inclusão temporal, o Executivo não teria prazo para sua regulamentação, tornando inócuas a intenção do legislador ordinário.

A formação e educação perfeita dos condutores é um processo e, como tal, deve ser conduzido de forma gradativa e por etapas. Dentro destas etapas encontra-se a importante iniciativa que ora se apresenta.

Sala da Sessão em,

**GIORDANO**  
**SENADOR DA REPÚBLICA**



**MPV 1153  
00093**

**SENADO FEDERAL  
GABINETE DO SENADOR ZEQUINHA MARINHO**

**EMENDA Nº - PLENÁRIO**  
(à MPV nº 1.153, de 2022)

Altere-se o art. 3º da MPV 1.153/2022 para:

“Art. 13 São de contratação obrigatória, preferencialmente pelos transportadores pessoas físicas ou cooperativas, prestadores do serviço de transporte rodoviário de cargas, os seguros de:

I – Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C), para cobertura de perdas ou danos causados à carga transportada em consequência de acidentes com o veículo transportador, decorrentes de colisão, de abalroamento, de tombamento, de capotamento, de incêndio ou de explosão;

II – Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RC-DC), para cobertura de roubo, de furto qualificado, de apropriação indébita, de estelionato e de extorsão simples ou mediante sequestro sobrevindos à carga durante o transporte; e

III – Responsabilidade Civil de Veículo (RC-V), para cobertura de danos corporais e materiais causados a terceiros pelo veículo automotor utilizado no transporte rodoviário de cargas, cujo custo não poderá constituir o valor do frete como custo de ad valorem.

§ 1º Os seguros estabelecidos nos incisos I e II deverão estar vinculados a Planos de Gerenciamento de Riscos – PGR estabelecidos de comum acordo entre o contratante do seguro e sua seguradora.

§ 2º Os seguros previstos nos incisos I e II do caput deste artigo não excluem nem impossibilitam a contratação facultativa pelo transportador de outras coberturas para quaisquer perdas ou danos causados à carga transportada não contempladas nos referidos seguros, desde que acordado com o contratante dos serviços de transporte.

§ 3º O seguro de que trata o inciso III do caput, de contratação exclusiva do transportador e cujo custo não poderá constituir o valor



SENADO FEDERAL  
GABINETE DO SENADOR ZEQUINHA MARINHO

do frete como custo de ad valorem, 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.

§ 4º No caso de subcontratação do TAC:

I – os seguros previstos nos incisos I e II do caput deste artigo deverão ser firmados pelo contratante do serviço emissor do conhecimento de transporte e do manifesto de transporte, sendo o TAC considerado preposto do tomador de serviços, não cabendo sub-rogação por parte da seguradora contra este, salvo nos casos de negligência, imprudência, imperícia, dolo ou má fé do transportador.

II – o seguro previsto no inciso III do caput deste artigo deverá ser firmado pelo TAC, mediante apólice com cobertura não inferior a um ano, e cujo custo não poderá constituir o valor do frete como custo de ad valorem

§ 5º Os seguros dispostos nos incisos I e II serão contratados mediante apólice única por contratante do serviço de transporte, para cada ramo de seguro, vinculados ao RNTRC do TAC.

§ 6º Para fixação dos prejuízos advindos à carga transportada, deverá ser realizada, pelo contratante do frete e transportador, bem como respectivas seguradoras quando couber, a vistoria conjunta, cujo prazo para a realização e para a contestação por eventual parte faltante na vistoria será estabelecido entre as partes, consoante o disposto no parágrafo único do art. 7º desta a Lei.

§ 7º Todos os embarques realizados por transportadores, pessoas físicas ou jurídicas, devem possuir as devidas coberturas securitárias nos termos e condições deste artigo.

§ 8º O proprietário da mercadoria, contratante do frete, poderá a seu critério contratar o seguro facultativo de transporte nacional para cobertura das perdas e danos dos bens e mercadorias de sua propriedade, não cabendo sub-rogação por parte da seguradora contra o TAC, salvo nos casos de negligência, imprudência, imperícia, dolo ou má fé do transportador.



**SENADO FEDERAL**  
**GABINETE DO SENADOR ZEQUINHA MARINHO**

§ 9º O transportador deverá apresentar ao proprietário da mercadoria, no momento da contratação do frete, a cópia da apólice de seguro com as condições, comprovação de pagamento de prêmio e gerenciamento de risco contratado.” (NR)

### **JUSTIFICAÇÃO**

A Medida Provisória nº 1.153/2022 – por meio do Projeto de Lei de Conversão (PLV) - prevê que somente os transportadores autônomos pessoa física – individualmente ou cooperados – podem contratar o seguro da carga.

Tal proposta, não lastreada em bases técnicas e eivadas de vícios de técnica legislativa, traz grande insegurança jurídica, porquanto deixou em aberto várias outras hipóteses e situações concretas em que os autônomos não estão envolvidos.

Diante disso, apresentamos esta emenda para sanar essa situação.

Certo de contar com o apoio dos nobres Senadores, agradeço antecipadamente.

Sala da Comissão,

Senador Zequinha Marinho

PL/PA



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSINHO TRAD

**EMENDA N° - PLENÁRIO**

MPV n° 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.

**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 -** O processo de formação de condutor de veículo automotor deverá ser realizado pelos Centro de Formação de Condutores credenciados pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e Distrito Federal e composto obrigatoriamente do curso de prática de direção veicular bem como de aprendizagem teórico-técnico contendo em sua estrutura curricular temas de legislação de transito, noções de cidadania, direção defensiva, noções básicas de primeiros socorros e conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito, de acordo com carga horária regulamentada pelo Contran.

**Parágrafo único:** Nos municípios onde não houver Centros de Formação de Condutores credenciados, o Órgão executivo de trânsito poderá autorizar o Atendimento Especial de uma Unidade Móvel de uma entidade credenciada, a ser realizado por período determinado e de forma a atender o município na sua excepcionalidade.



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSINHO TRAD

**Art. 156.** O CONTRAN, atendendo às disposições estabelecidas pela Lei de Licitações, deverá regulamentar as exigências de 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. ”

**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

.....  
...

**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 de direção veicular visando à formação, atualização, capacitação e reciclagem de candidatos e condutores de veículos automotores.

**JUSTIFICATIVA**

O processo de formação e habilitação de condutores para conduzir veículo automotor é regulamentado pelos arts. 140 a 160 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Ademais, no mesmo texto da Lei Federal, encontramos a partir dos arts. 74 as normas que disciplinam a educação no trânsito, regulamentando o



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSINHO TRAD

disposto no Art. 144, §10º, Inciso I da Constituição Federal que prevê esta modalidade de educação como política de segurança pública que deve ser eficiente na proteção da integridade física dos cidadãos brasileiros.

E mesmo que decorridos mais de 25 (vinte e cinco) anos da implementação da obrigatoriedade da educação no trânsito, até o presente momento ela não foi implementada nos termos estabelecidos pelo Código de Trânsito, de forma que esta política constitucional de segurança pública hoje é representada exclusivamente pelo processo de formação de condutores ministrados pelos Centros de Formação de Condutores.

Necessário esclarecer que os Centros de Formação de Condutores são pessoas jurídicas constituídas com a finalidade de formação teórico-técnica e de prática de direção veicular, responsáveis por colocar à disposição do cidadão os serviços de aprendizagem exigidos para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação.

E obedecendo as regras de distribuição de competência legislativa estabelecida em Constituição Federal, para credenciamento e funcionamento, os Centros de Formação de Condutores deverão atender as exigências estabelecidas na atual Resolução nº 789/2020 do Conselho Nacional do Trânsito.

O resultado do cumprimento desta exigência legal hoje representa o total de 14.000 (quatorze mil) empresas, que investiram relevante valor em infraestrutura básica, pedagógicas, de pessoal e veículos, tudo para oferecer um aprendizado de qualidade, mas que têm sua segurança jurídica em texto de Resolução Federal que pode alterar de acordo com o entendimento de uma nova gestão federal, gerando um sentimento de incerteza e insegurança que os acompanha desde 1997.

Um dos princípios básicos do Estado de Direito é de fornecer ao cidadão a segurança jurídica necessária para seu convívio em sociedade, e sendo o Congresso Nacional competente exclusivamente para legislar em trânsito (Art. 20, Inciso XI), a educação no trânsito que hoje é representada exclusivamente



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSINHO TRAD

pelo aprendizado ministrado pelos Centros de Formação de Condutores, não pode permanecer em permanente risco gerado com alternância de poder resultante de cada pleito eleitoral, devendo o Poder Legislativo criar normas que garantam esta modalidade de educação assim como permitam que os Centros de Formação de Condutores, hoje como únicos responsáveis desta política pública, possam investir em maior qualidade de aprendizado.

Por estes fundamentos, apresento o Projeto de Lei regulamentando aspectos básicos deste processo de aprendizagem, determinando os Centros de Formação de Condutores como empresas responsáveis pelo aprendizado, seja com relação a sua missão em condições de eficiência da forma como estabelecido pelo art. 37 da Constituição Federal assim como em questão de responsabilidade para com o usuário, disciplinando também que o curso de formação deverão obrigatoriamente conter os cursos de formação teórico-técnica e de prática de direção veicular, reservando ao Conselho Nacional de Trânsito disciplinar a carga horária bem como fiscalização de seu cumprimento.

E reconhecendo a importância da educação no trânsito assim como da exigência de universalização dos serviços públicos, permitindo seu acesso por qualquer cidadão e em todos os Municípios do Brasil, disciplinamos as regras para atendimento nos Municípios em que não houve Centro de Formação de Condutores, em condições que garantam eficiência do aprendizado assim como resguardem eventual responsabilidade por eventuais prejuízos advindos dos serviços prestados.

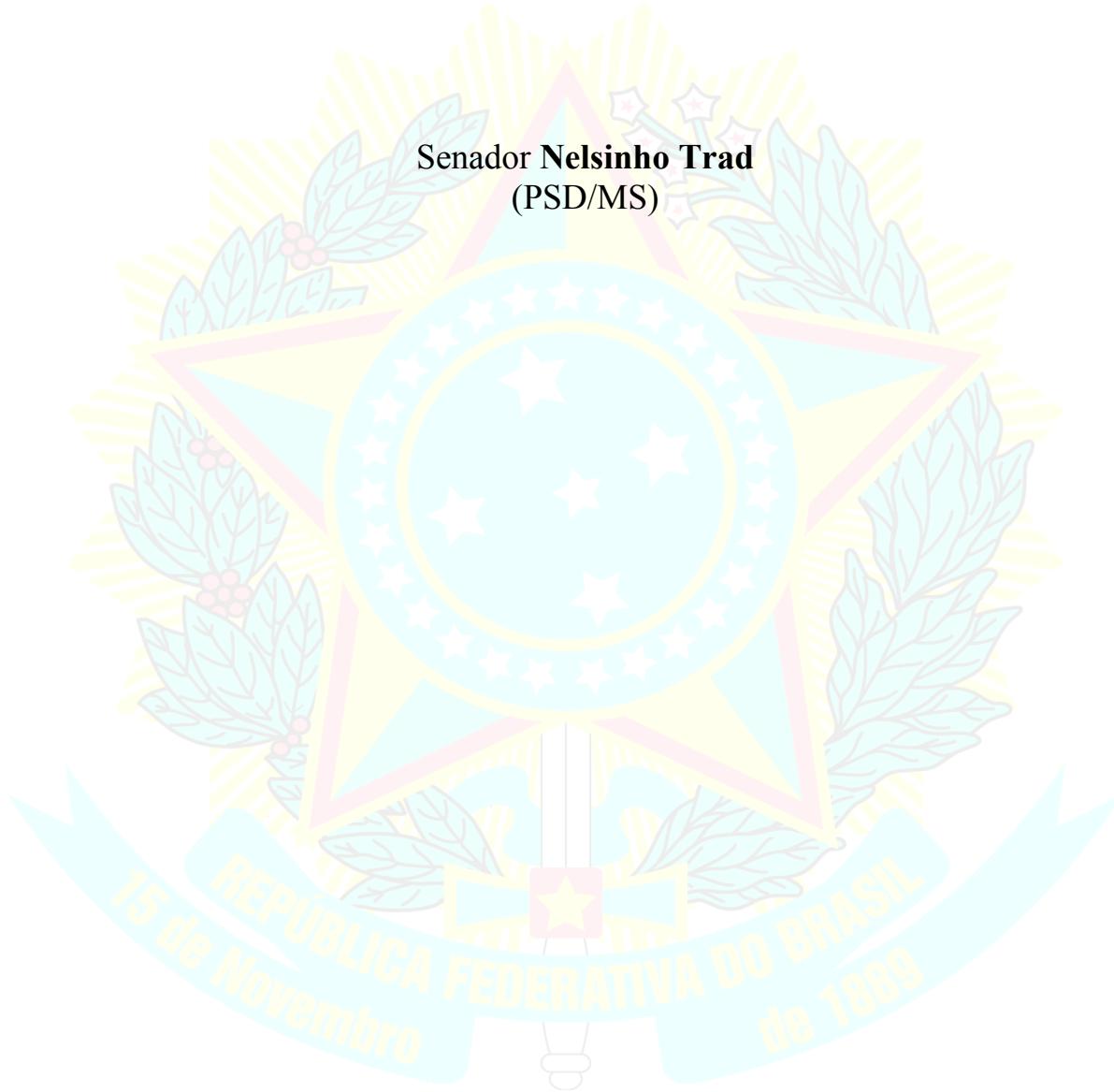
Sugerimos uma alteração do texto do Art. 156, que prestigiando a segurança jurídica e respeitando outras disposições legais que disciplinam sobre o credenciamento de empresas (especialmente a Lei de Licitações), estabelece ao Conselho Nacional de Trânsito o poder de regulamentar exigências para fins de credenciamento e funcionamento dos Centros de Formação de Condutores.

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



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSINHO TRAD

apresentar o presente projeto de lei e contamos com o apoio dos nobres pares para sua célere aprovação.



Senador Nelsinho Trad  
(PSD/MS)



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze

EMENDA SUPRESSIVA N° - PLENÁRIO

**MEDIDA PROVISÓRIA N° 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.

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

**JUSTIFICAÇÃO**

Emenda semelhante foi apresentada a esta matéria durante sua tramitação na Câmara dos Deputados, pela senhora deputada Coronel Fernanda (PL/MT). Importante iniciativa que não foi acatada naquela Casa, mas que merece toda atenção do Senado Federal, conforme se justifica abaixo.

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



SENADO FEDERAL  
**Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze**

*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, consequentemente, 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



SENADO FEDERAL  
**Gabinete do Senador Luis Carlos Heinze**

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.

Sala das Sessões, em 16 de maio de 2023

**Senador LUIS CARLOS HEINZE**  
Progressistas / RS

csc

**EMENDA N° - PLEN**  
(ao PLV nº 10, de 2023)

Suprimam-se o art. 3º e o inciso III do art. 7º, ambos do PLV nº 10, de 2023.

**JUSTIFICAÇÃO**

Diante da falta de entendimento entre os transportadores e os donos das cargas, e do prazo de votação do PLV, entendemos que a modificação da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, pode onerar os custos de frete. A nosso ver, deve haver um aprofundamento das discussões para, de um lado, proteger os direitos do transportador quanto à contratação do seguro, e, de outro lado, garantir que os proprietários da mercadoria tenham segurança quanto ao transporte das suas cargas. Tudo isso sem perder de vista os custos com o transporte, que ao fim e ao cabo oneram o consumidor final e os produtores.

Considerando que não haverá tempo para um debate amplo e profundo, sugerimos a supressão do art. 3º do PLV de maneira a se preservar o teor da legislação atual e, oportunamente, que o debate seja feito por meio de projeto de lei ordinária, de maneira que toda a sociedade civil e os interessados no setor possam ser ouvidos.

Sala das Sessões,

Senador CARLOS VIANA

**EMENDA N° – PLEN**  
(Ao PLV nº 10, de 2023, decorrente da MPV nº 1.153, de 2022)

Dê-se ao inciso VIII do art. 23 do CTB, com a redação dada pelo PLV nº 10, de 2023, a seguinte redação:

“Art. 23. ....

.....  
VIII - realizar a polícia ostensiva de trânsito, com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, de forma a assegurar a livre circulação e a evitar sinistros, respeitadas as competências da Polícia Rodoviária Federal.” (NR)

### **JUSTIFICAÇÃO**

Esta emenda visa corrigir um erro material na Redação Final do PLV nº 10 de 2023, pois o texto votado na Emenda de Plenário nº 5, na forma da Subemenda Substitutiva Global, anexa, foi:

“Art.23.....

.....  
VIII - realizar atividade de polícia ostensiva de trânsito, 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, respeitadas as competências da Polícia Rodoviária Federal.” (NR)

Portanto, houve um erro redacional na elaboração da Redação Final, pois o texto acordado pelos partidos e com o Relator na Câmara foi em concordância com a previsão constitucional das atribuições da Polícia Militar, prevista no art. 144, § 5º, nos seguintes termos:

Art. 144.....

.....  
§ 5º **As polícias militares cabem a polícia ostensiva** e a preservação da ordem pública; aos corpos de bombeiros militares, além das atribuições definidas em lei, incumbe a execução de atividades de defesa civil.

Assim, o texto da Redação final trocou o texto votado de “polícia ostensiva” para “policamento ostensivo” conforme se verifica abaixo:

“Art. 23.....

.....  
VIII - **realizar o policiamento ostensivo de trânsito**, com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, de forma a assegurar a livre circulação e a evitar sinistros, respeitadas as competências da polícia rodoviária federal.

Nestes termos, é necessário fazer a retificação do dispositivo para adequação constitucional e com o texto votado pelo Plenário da Câmara dos Deputados.

Sala das Sessões,

Senador STYVENSON VALENTIM

**EMENDA N° – PLEN**  
(Ao PLV nº 10, de 2023, decorrente da MPV nº 1.153, de 2022)

Acresçam-se os seguintes §§ 10 e 11 ao art. 148-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), constante do art. 1º do PLV nº 10, de 2023, oriundo da Medida Provisória nº 1.153, de 2022:

## Art. 148-A .....

§ 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 no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contados a partir de 1º de julho de 2023.” (NR)

## JUSTIFICAÇÃO

A utilização do exame toxicológico de longa janela de detecção para motoristas profissionais é uma importante política pública que garante efetividade aos valores constitucionais relacionados ao direito à vida, à segurança no trânsito e à saúde pública. Em outras palavras, o exame toxicológico é uma ferramenta legal de proteção jurídica da dignidade humana dos motoristas profissionais e de toda a sociedade, pois é capaz de salvar vidas.

Essa proposta estabelece a obrigação dos condutores que precisam fazer o exame toxicológico de longa janela para obter a primeira habilitação nas categorias A e B.

É amplamente conhecido que o uso regular de substâncias psicoativas reduz a psicomotricidade, a coordenação entre neurônios e músculos para produzir movimentos e decisões assertivas, a orientação, a noção básica de direção, sentido, distância e velocidade, além da capacidade

reativa e dos reflexos, o equilíbrio e outras habilidades essenciais para o exercício de atividades e profissões de risco.

A síndrome de abstinência de substâncias psicoativas por parte de pessoas dependentes químicas produz consequências ainda mais graves, como alucinações, hipoglicemias, desmaios, crises de ansiedade, síndrome do pânico, que incapacitam para a direção veicular e outras atividades de risco.

Por outro lado, é importante destacar que o cérebro humano atinge a plenitude de sua configuração neural aos 24 anos, idade antes da qual a presença regular de qualquer substância psicoativa pode provocar lesões definitivas na cognição humana.

É durante a adolescência e a juventude que se concentra o maior número de usuários de drogas em todo o mundo, e é exatamente nessa fase que surge a grande aspiração ao direito de dirigir, um símbolo da conquista da liberdade e da independência dos jovens. Portanto, esse é o momento ideal para confrontar essa aspiração com o uso de drogas e diminuir ou eliminá-las nessa faixa etária que concentra um grande número de acidentes e mortes no trânsito, especialmente no Brasil, que é o segundo maior mercado de cocaína do mundo e o maior mercado de crack.

O consumo de drogas entre jovens é uma tragédia ainda mais alarmante. Um estudo realizado nos Estados Unidos pela Administração de Serviços de Saúde Mental e Abuso de Drogas (Substance Abuse and Mental Health Services Administration - SAMHSA), sucursal do Departamento de Saúde e Serviços Humanos dos EUA (U.S. Department of Health and Human Services - HHS), indica que dirigir sob o efeito de álcool ou drogas ilícitas (como maconha, cocaína, alucinógenos, heroína) é uma ameaça significativa à segurança pública, pois prejudica a percepção, a cognição, a atenção, o equilíbrio, a coordenação e outras funções cerebrais necessárias para uma direção segura. 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.

É evidente que o acesso à permissão para dirigir é uma grande conquista na psicologia dos jovens, tornando-se um elemento importante de confrontação ao uso de drogas. Portanto, torna-se uma política de segurança viária, pública e sanitária para jovens e toda a população a exigência do exame toxicológico para candidatos à primeira habilitação nas categorias A e B.

Esse exame é um importante instrumento para combater o consumo de drogas e reduzir acidentes, lesões e mortes no trânsito. De acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS), os acidentes de trânsito são a principal causa de morte entre jovens de 15 a 29 anos em todo o mundo.

Pelas razões expostas, pedimos aos nobres pares a aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões,

Senador STYVENSON VALENTIM



**MPV 1153  
00099**

**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador JORGE KAJURU

**EMENDA N° - PLEN**  
(à MPV nº 1.153, de 2022)

Dê-se ao art. 22-B da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, modificada pelo art. 3º, a seguinte redação:

“Art. 22-B. As instituições de pagamento que prestam serviços de pagamentos eletrônicos a empresas que fornecem serviços de frete deverão disponibilizar, além dos serviços oferecidos no âmbito de arranjos de pagamento, os serviços de pagamento no âmbito do arranjo de pagamentos instantâneos instituído pelo Banco Central do Brasil, na forma e nos termos da regulamentação própria.

.....” (NR)”

**JUSTIFICAÇÃO**

Primeiramente, é importante destacar que existem erros de ordem conceitual no dispositivo e que merecem ser ajustados.

Cabe salientar que as Instituições de Pagamento (IP) não realizam pagamentos eletrônicos de fretes. Os referidos pagamentos são realizados por Estabelecimentos Comerciais (ECs) credenciados às Instituições de Pagamento, haja vista que, por exemplo, o PIX já é ofertado em conformidade com a regulamentação aplicável.

Ademais, a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, já contempla a positivação no que tange às instituições de pagamento face ao frete. Não havendo necessidade de nova normativa para versar sobre a temática, pois ela já é bem clara, vejamos:

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, participar obrigatoriamente do arranjo de pagamentos instantâneos instituído pelo Banco Central do Brasil, na forma e nos termos da regulamentação própria. (Incluído pela Lei nº 14.206, de 2021).



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador JORGE KAJURU

Da leitura, depreendemos que já há a obrigatoriedade para que as instituições de pagamento participem obrigatoriamente do arranjo de pagamentos instantâneos instituído pelo Banco Central do Brasil. Em outras palavras, a presente Medida Provisória apenas copia a positivação feita pela Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, em seu artigo 22-B, e adiciona a obrigatoriedade da disponibilização.

Rememoro que a disponibilização ou não de um serviço deve ser feita pela própria empresa, esse direito é garantido pelo Princípio Constitucional da Livre Concorrência, como veremos no próximo tópico.

Além disso, assim como versa o final do art. 22-B, supramencionado, a indústria de meios de pagamento tem a sua própria regulação instituída pelo Conselho Monetário Nacional, motivo que também torna inevitável sua regulamentação.

Por tais motivos, submetemos a presente proposta aos nobres pares.

Sala das Sessões,

Senador **JORGE KAJURU**



## SENADO FEDERAL

## Gabinete do Senador Carlos Portinho

## EMENDA DE REDAÇÃO Nº - PLEN

(ao PLV nº 10, de 2023, proveniente da MPV nº 1153, de 2022)

Dê-se ao *parágrafo único*, do art. 9º do PLV nº 10, de 2023, oriundo da Medida Provisória nº 1.153, de 2022, a seguinte redação, corrigindo erro material na Redação Final e no Autógrafo encaminhado a esta Casa:

“Art 9°

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 a obrigação de realização do exame toxicológico periódico a partir de 3 de setembro de 2017. (NR)”

## JUSTIFICAÇÃO

Inicialmente, informa que a presente emenda tem amparo nos arts. 325 e 326 do Regimento Interno do Senado Federal, e visa a retificação Redacional do Autógrafo oriundo da Câmara dos Deputados, em razão da alteração na consolidação da Redação Final da Medida Provisória nº 1.153/2023 constante do Autógrafo encaminhado ao Senado Federal, por meio do Of. nº 89/2023/SGM-P.

Esta emenda tem como fundamento o Relatório do Deputado Hugo Motta (REPUBLIC-PB), ao proferir o Parecer em Plenário à matéria e às Emendas de Comissão nºs 1 a 91, pela Comissão Mista do Congresso Nacional o proferiu pela aprovação total ou parcial das emendas nº 1, 4, 5, 7, 8, 12, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 24, 26, 27, 28, 31, 33, 38, 59, 60, 61, 62, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 75, 76, 85, 86, 87, 88 e 90; e pela rejeição das demais emendas. (Segue link do texto aprovado).<sup>1</sup>

<sup>1</sup> [PPP MPV 1153-2022 PRLP 4 - Versão final \(camara.leg.br\)](#) – acessado em 18 de maio de 2023.



## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Carlos Portinho

A Emenda de Comissão de nº 7, aprovada na sua integralidade tem a seguinte redação:

### **Emenda nº 7**

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)

Em Plenário foram apresentadas as Emendas de Plenário nºs 1 a 7. Sendo que as emendas nºs 1 e 2, buscavam dar nova redação ao art. 1º da MPV (atual art. 9º, do PLV) visando definir outra data (1º de janeiro de 2024) para a aplicação do art. 165-B do Código de Trânsito Brasileiro. Contudo, o Relator, em seu Parecer sobre as Emendas de Plenário, vota pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e não implicação orçamentária e financeira de todas as Emendas de Plenário com apoio regimental e, **no mérito**, pela aprovação da Emenda nº 7 e **pela rejeição das demais Emendas**, na forma da Subemenda Substitutiva Global em anexo. Esse fato resta demonstrado pelas notas taquigráficas da sessão às 12:52<sup>2</sup>.

Na Sessão Deliberativa de 27/04/2023, às 12h:56min, foi apreciada a Subemenda Substitutiva oferecida à Medida Provisória nº 1.153, de 2022, tendo o texto base, ressalvado os Destaques, sido aprovado por unanimidade.<sup>3</sup>

Ocorre que, na consolidação da subemenda substitutiva nº 5 e na própria Redação Final, houve a mudança da redação do Parágrafo único do art. 9º (antigo art. 1º do parecer), constante do parecer proferido

<sup>2</sup> <https://escriba.camara.leg.br/escriba-servicosweb/html/67828> - acessado em 18 de maio de 2023.

<sup>3</sup> [Acompanhe — Portal da Câmara dos Deputados - Portal da Câmara dos Deputados \(camara.leg.br\)](https://www.camara.leg.br/) – acessado em 18 de maio de 2023.



## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Carlos Portinho

em plenário ao aprovar a Emenda de Comissão nº 7, sem que tivesse sido apresentado destaque alterando o texto e muito menos nenhuma fala do Relator sobre essa alteração antes de ser votado o Parecer às Emendas de Plenário.

Tendo em vista o supracitado, faz-se imperiosa a necessidade de reestabelecer o texto aprovado, corrigindo o erro material.

Por fim, cumpre registrar que a manutenção do texto na forma remetida para esta Casa Legislativa gera uma imprecisão técnica na legislação que for gerada pela aprovação do PLV ora em análise.

A redação na consolidação final posta ao parágrafo único do art. 9º do Projeto de Lei de Conversão (antigo art. 1º da proposição) gera uma contradição, pois ao mesmo tempo que estabelece no *caput* do dispositivo, a vigência de aplicação de multa para os motoristas que não realizarem o exame toxicológico a partir de 1º julho de 2023 (conforme consta da emenda de comissão nº 7), acabou por colocar, no *parágrafo único* do mesmo artigo, prazo para o CONTRAN fazer o escalonamento do cronograma dos exames com data de vigência somente a partir de 1º janeiro de 2024, gerando contradição no texto.

Portanto, há a necessidade de ser feita uma correção para sanar a inexatidão do dispositivo, por coerência técnica e jurídica, adequando-se o prazo previsto no parágrafo único para 1º julho de 2023.

Ante o exposto, contamos com o apoio das Senadoras e dos Senadores para a aprovação da presente emenda de redação que apresento ao PLV nº 10, de 2023, oriundo da MPV nº 1153 de 2022.

Sala das Sessões,

Senador CARLOS PORTINHO



**EMENDA N°**

**- PLENÁRIO**

**(MPV n ° 1.153, de 2022)**

**(ao PLV n° 10, de 2023, decorrente da MPV n ° 1.153, de 2022).**

Suprime-se o § 5º do Artigo 280 à Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, previsto no Art. 1º do PLV n ° 10, 2023, proveniente da Medida Provisória n° 1.153, de 2022.

**JUSTIFICAÇÃO**

O §5º previsto no Art. 280, da Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, previsto no Art. 1º do Projeto de Lei de Conversão n° 10, de 2023, não é favorável para que aos guardas municipais possam exercer o poder de polícia de trânsito como fazem atualmente, pois os guardas municipais não estão conceituados no Código de Trânsito. Tal situação além de trazer consequências financeiras para os municípios, com a redução na arrecadação, também trarão consequências jurídicas e administrativas, pois haverá inúmeros processos e recursos contra multas emitidas anteriormente.

Destaca-se que os guardas municipais integram o Sistema Único de Segurança Pública Brasileiro (Artigo 9º da Lei n° 13.675/2018), possuem as competências de trânsito que lhes forem conferidas, nas vias e logradouros municipais, nos termos da Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), ou de forma concorrente, mediante convênio celebrado com órgão de trânsito estadual ou municipal, conforme inciso VI, Art. 5º do Estatuto Geral das Guardas Municipais (Lei 13.022/2014).

Ademais, o Plenário do Supremo Tribunal Federal no âmbito do Julgamento do RE 658.570/MG TEMA 472, fixou a seguinte tese: “é constitucional a atribuição às guardas municipais do exercício de poder de polícia de trânsito, inclusive para imposição de sanções administrativas legalmente previstas”.



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador RENAN CALHEIROS

Por tais motivos é que oferecemos a presente emenda, que busca a solução de problema causado pela emenda acrescentada à redação original da MPV nº 1.153, de 2022.

Ciente da importância do tema, contamos com o apoio dos nobres Senadores para o seu acolhimento.

Sala das Sessões,.

Senador **RENAN CALHEIROS – MDB/AL**



SENADO FEDERAL  
**Gabinete do Senador Dr. Hiran**  
**EMENDA Nº - PLENÁRIO**

(ao PLV nº 10, de 2023, decorrente da MPV nº 1.153, de 2022)

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.

§ 8º As clínicas médicas onde forem realizados os exames de aptidão física e mental poderão agregar às suas instalações, em ambiente físico próprio e segregado, a atividade de posto de coleta laboratorial devidamente contratado por um laboratório credenciado pelo órgão máximo executivo de trânsito da União para a realização do exame toxicológico previsto no caput deste artigo, desde que, para tanto, a atividade de posto de coleta laboratorial esteja licenciada junto aos órgãos públicos competentes e atenda às normas do CONTRAN.

**JUSTIFICATIVA**

É sabido que a Lei nº 14.071, de 13 de outubro de 2020 alterou o Código de Trânsito Brasileiro, aperfeiçoando as políticas de

segurança no trânsito, com a diminuição dos requisitos burocráticos para os condutores.

Nesse contexto, tem-se a importância de oferecer comodidade aos condutores das categorias C, D e E que deverão submeter-se a os exames toxicológicos previstos no art. 148-A do CTB, através da agregação às clínicas que realizam exames de aptidão física e mental de condutores, da atividade complementar de posto de coleta laboratorial, desde que devidamente licenciada pelo órgão da vigilância sanitária municipal, de modo a que, além de tais exames, os condutores possam realizar também a coleta de amostras para o exame toxicológico.

Em suma, a oferta de tal comodidade atende ao interesse público de desburocratização do processo de habilitação de condutores.

Ademais, certo é que os exames de aptidão física e mental guardam estreita relação com os exames toxicológicos já que consistem em requisitos para a habilitação de condutores em prol da segurança viária e da eficiência das políticas públicas de trânsito.

Sala das Sessões, 23 de maio de 2023.

Senador DR. HIRAN  
(PP – RR)



SENADO FEDERAL  
**Gabinete do Senador Dr. Hiran**  
**EMENDA Nº - PLENÁRIO**

(ao PLV nº 10, de 2023, decorrente da MPV nº 1.153, de 2022)

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 previstono 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 progressos, 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, 23 de maio de 2023.

Senador DR. HIRAN  
(PP – RR)

**EMENDA Nº - PLEN**  
(ao PLV nº 10, de 2023)

Insira-se no art. 1º do PLV nº 10, de 2023, a seguinte alteração ao art. 147 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

“Art. 147. ....

.....  
§ 3º O exame previsto no § 2º incluirá avaliação psicológica preliminar e complementar sempre que a ele se submeter o condutor ou candidato à habilitação.

.....”(NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

O objetivo desta emenda é fazer com que possam permanecer habilitadas apenas as pessoas em condições de não apenas operar um veículo automotor, mas também de se portar no trânsito de forma segura. Para isso, acreditamos que o exame psicológico dos motoristas deve ser repetido a cada renovação da CNH, tal como já ocorre com os exames de visão e aptidão física.

Infelizmente, no decorrer dos anos, todas as pessoas podem desenvolver problemas psicológicos graves, e não apenas as que trabalham ao volante. Portanto, a extensão da obrigatoriedade da renovação da avaliação psicológica aos condutores que não exercem atividade remunerada melhorará as condições de segurança no trânsito.

Sala das Sessões,

Senador FABIANO CONTARATO



MPV 1153  
00105

SENADO FEDERAL  
GABINETE DO SENADOR ZEQUINHA MARINHO

**EMENDA N° - PLENÁRIO**  
(ao PLV nº 10, de 2023 - MPV nº 1.153, de 2022)

Suprimam-se o art. 3º e o inciso III do art. 7º, ambos do PLV nº 10, de 2023.

**JUSTIFICAÇÃO**

Diante da falta de entendimento entre os transportadores e os donos das cargas, e do prazo de votação do PLV, entendemos que a modificação da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, pode onerar os custos de frete. A nosso ver, deve haver um aprofundamento das discussões para, de um lado, proteger os direitos do transportador quanto à contratação do seguro, e, de outro lado, garantir que os proprietários da mercadoria tenham segurança quanto ao transporte das suas cargas. Tudo isso sem perder de vista os custos com o transporte, que ao fim e ao cabo oneram o consumidor final e os produtores.

Considerando que não haverá tempo para um debate amplo e profundo, sugerimos a supressão do art. 3º do PLV de maneira a se preservar o teor da legislação atual e, oportunamente, que o debate seja feito por meio de projeto de lei ordinária, de maneira que toda a sociedade civil e os interessados no setor possam ser ouvidos.

Certo de contar com o apoio dos nobres Senadores, agradeço antecipadamente.

Sala das sessões,

Senador Zequinha Marinho

PL/PA



SENADO FEDERAL  
GABINETE DA SENADORA DANIELLA RIBEIRO

**EMENDA N° , DE 2023**  
(à Medida Provisória nº 1.153/2022)

Suprime-se o §5º do art. 13 da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, alterado pelo art. 3º da Projeto de Lei de Conversão nº 10, de 2023.

**JUSTIFICAÇÃO**

Entendemos que a modificação da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, pode acarretar em aumento de custos do frete é crucial aprofundar as discussões tanto para proteger os direitos do transportador na contratação do seguro, quanto garantir que os proprietários da mercadoria tenham segurança quanto ao transporte das suas cargas.

Desta forma, visando manter o equilíbrio das iniciativas envolvidas e afetadas em seus modelos de negócios pelo referido Projeto de Lei de Conversão, faz-se necessária a supressão do §5º do art. 13 da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, alterado pelo art. 3º do PLV nº 10 de 2023.

O §5º ao estabelecer que os seguros dispostos nos incisos I e II somente poderão ser contratados em uma única apólice para cada ramo de seguro, por segurado, vinculado ao respectivo RNTRC, inviabiliza que o TAC possa ser contratado por mais de um contratante de serviço, ao mesmo tempo que impossibilita ao contratante de serviço que contrate mais de um TAC.

Isso porque ao estabelecer essa regra, ele faz com que uma vez que o contratante de Serviços cumpra com a obrigação estabelecida pela alínea (a) do artigo 4º, nenhuma outra apólice de RC-DC e RCTR-C poderá ser contratada para aquele TAC, também o contratante de serviço estará impedido de contratar outras apólices para outros TAC porque já terá emitido as apólices permitidas por lei.

Sala das Sessões,

**Senadora DANIELLA RIBEIRO**  
PSD-PB



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

**EMENDA N° - PLEN**  
(ao PLV nº 10, de 2023)

Inclua-se onde couber os seguintes artigos no Projeto de Lei de Conversão (PLV) nº 10, de 2023, oriundo da Medida Provisória (MPV) nº 1.153, de 2022:

**Art. X** 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 - O processo de formação de condutor de veículo automotor deverá ser realizado pelos Centro de Formação de Condutores credenciados pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e Distrito Federal e composto obrigatoriamente do curso de prática de direção veicular bem como de aprendizagem teórico-técnico contendo em sua estrutura curricular temas de legislação de transito, noções de cidadania, direção defensiva, noções básicas de primeiros socorros e conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito, de acordo com carga horária regulamentada pelo Contran.

Parágrafo único: Nos municípios onde não houver Centros de Formação de Condutores credenciados, o Órgão executivo de trânsito poderá autorizar o Atendimento Especial de uma Unidade Móvel de uma entidade credenciada, a ser realizado por período determinado e de forma a atender o município na sua excepcionalidade.

Art. 156. O CONTRAN, atendendo às disposições estabelecidas pela Lei de Licitações, deverá regulamentar as exigências de 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)

**Brasília:**

Senado Federal – Anexo II – Ala Senador Nilo Coelho – Gabinete 2  
70165-900 – Brasília – DF  
Telefone: (61)3303-6446

E-mail: [sen.esperidiaoamin@senado.leg.br](mailto:sen.esperidiaoamin@senado.leg.br)

**Florianópolis:**

Rua Álvaro de Carvalho, 267 – 10º Andar Ed. Mapil – Centro  
88010-040 – Florianópolis – SC  
Telefone: (48)3222-4100



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

**Art. X** 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**

.....  
.....

“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 de direção veicular visando à formação, atualização, capacitação e reciclagem de candidatos e condutores de veículos automotores.” (NR)

### **JUSTIFICATIVA**

Os Centros de Formação de Condutores são pessoas jurídicas constituídas com a finalidade de formação teórico-técnico e de prática de direção veicular, responsáveis por colocar à disposição do cidadão os serviços de aprendizagem exigidos para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação.

Essas empresas oferecem um aprendizado de acordo com as determinações estabelecidas pelo CONTRAN, contudo, não existe texto específico no CTB regulando os aspectos básicos do processo de aprendizagem, estabelecendo os Centros de Formação de Condutores como responsáveis. Hoje, as normas sobre o processo de formação de condutores de veículos são regidas por meio da Resolução nº 789, de 2020.

A falta de previsão no texto legal, regulando o processo de aprendizagem e especificando, de forma clara, os Centros de Condutores como responsáveis pelo aprendizado, traz insegurança jurídica para essas empresas, que investiram e investem recursos para cumprir as exigências estabelecidas pela legislação.

Na oportunidade, para melhor consubstanciar a insegurança jurídica dessas instituições, em 2019, no âmbito do Senado Federal, foi apresentado o PL 6.485/2019, que dispunha sobre a desobrigação da frequência em

**Brasília:**

Senado Federal – Anexo II – Ala Senador Nilo Coelho – Gabinete 2  
70165-900 – Brasília – DF  
Telefone: (61)3303-6446

E-mail: [sen.esperidiaoamin@senado.leg.br](mailto:sen.esperidiaoamin@senado.leg.br)

**Florianópolis:**

Rua Álvaro de Carvalho, 267 – 10º Andar Ed. Mapil – Centro  
88010-040 – Florianópolis – SC  
Telefone: (48)3222-4100



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

autoescolas para realização de exames práticos e teóricos como condição para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação - CNH. A proposta foi arquivada ao fim da legislatura, em 22/12/2022.

Por essas razões, apresentamos a presente emenda ao PLV 10, de 2023, oriundo da MPV 1.153, de 2022, a fim de regulamentar os Centros de Formação de Condutores como empresas responsáveis pelo aprendizado, reservando ao Conselho Nacional de Trânsito disciplinar a carga horária bem como fiscalização de seu cumprimento.

E reconhecendo a importância da educação no trânsito assim como da exigência de universalização dos serviços públicos, também disciplinamos as regras para atendimento nos Municípios em que não possuem Centro de Formação de Condutores, em condições que garantam eficiência do aprendizado. Também sugerimos uma alteração do texto do art. 156, da Lei 9.502/1997, prestigiando a segurança jurídica e outras disposições legais, como a Lei de Licitações, para disciplinar sobre o credenciamento de empresas.

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 a presente emenda, para qual solicitamos o apoio dos nobres pares.

Sala das Sessões,

**ESPERIDIÃO AMIN**  
**Senador da República**

**Brasília:**

Senado Federal – Anexo II – Ala Senador Nilo Coelho – Gabinete 2  
70165-900 – Brasília – DF  
Telefone: (61)3303-6446

E-mail: [sen.esperidiaoamin@senado.leg.br](mailto:sen.esperidiaoamin@senado.leg.br)

**Florianópolis:**

Rua Álvaro de Carvalho, 267 – 10º Andar Ed. Mapil – Centro  
88010-040 – Florianópolis – SC  
Telefone: (48)3222-4100



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

**EMENDA N° - PLEN**  
(ao PLV n° 10, de 2023)

Suprimam-se os arts. 22, 24, 24-A e o § 5º do art. 280, propostos para a Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, na forma do art. 1º do PLV nº 10, de 2023.

### **JUSTIFICAÇÃO**

A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, tem uma premissa fundamental, qual seja, a competência comum dos entes da federação, observando os parâmetros constitucionais, para o exercício da fiscalização de trânsito.

O PLV, no entanto, estabelece uma série de restrições e impõe competências privativas aos órgãos executivos de trânsito municipais e estaduais, que ao nosso ver não condizem com os princípios do CTB.

Ademais, o disposto no § 2º do art. 22 e no § 4º do art. 24, combinado com o § 5º do art. 280, não permitem a celebração de convênios com outros órgãos, como por exemplo as guardas municipais. Aliás, o Supremo Tribunal Federal já se pronunciou sobre a matéria, sendo de interesse o Tema Repetitivo nº 472, com decisão no Acórdão publicado em 30 de setembro de 2015, que firmou a seguinte tese: “Competência de guarda municipal para lavrar auto de infração de trânsito”, concluindo, portanto, que é constitucional a atribuição às guardas municipais do exercício de poder de polícia de trânsito, inclusive para imposição de sanções administrativas legalmente previstas.

O art. 24 determina, por exemplo, que apenas os órgãos executivos de trânsito de município poderão autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas por infrações relacionadas a estacionamentos (art. 181) e paradas (art. 182) irregulares dos veículos. Ora, da análise literal do

**Brasília:**

Senado Federal – Anexo II – Ala Senador Nilo Coelho – Gabinete 2  
70165-900 – Brasília – DF  
Telefone: (61)3303-6446

E-mail: [sen.esperidiaoamin@senado.leg.br](mailto:sen.esperidiaoamin@senado.leg.br)

**Florianópolis:**

Rua Álvaro de Carvalho, 267 – 10º Andar Ed. Mapil – Centro  
88010-040 – Florianópolis – SC  
Telefone: (48)3222-4100



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

texto, como está proposto, podemos concluir que nem a PRF poderia exercer o seu poder de fiscalização na hipótese de veículo estacionado na pista de rolamento das estradas, das rodovias, das vias de trânsito rápido e das vias dotadas de acostamento (art. 181, V).

Portanto, entendemos que as modificações propostas para os arts. 22, 24 e 24-A do CTB não merecem prosperar, sob pena de dificultar a fiscalização de trânsito, modificar princípios gerais da competência comum dos entes federados e, sobretudo, retirar competências constitucionais de outros órgãos para exercer o poder de polícia já reconhecidas pela nossa Suprema Corte.

Sala das Sessões,

Senador **ESPERIDIÃO AMIN**

**Brasília:**

Senado Federal – Anexo II – Ala Senador Nilo Coelho – Gabinete 2  
70165-900 – Brasília – DF  
Telefone: (61)3303-6446

E-mail: [sen.esperidiaoamin@senado.leg.br](mailto:sen.esperidiaoamin@senado.leg.br)

**Florianópolis:**

Rua Álvaro de Carvalho, 267 – 10º Andar Ed. Mapil – Centro  
88010-040 – Florianópolis – SC  
Telefone: (48)3222-4100