

Brasília, 28 de dezembro de 2022

Senhor Presidente da República,

Submetemos à sua apreciação o Projeto de Medida Provisória que dispõe sobre a prorrogação da exigência do exame toxicológico periódico, altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, quanto ao seguro de cargas, e altera a Lei nº 11.539, de 8 de novembro de 2007, quanto às cessões de Analistas de Infraestrutura e Especialistas em Infraestrutura Sênior.

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

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

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

Ocorre que, em razão dos impactos da pandemia da Covid-19, com a consequente limitação de serviços e imposição de restrições de circulação em diversos Estados e Municípios, além do risco de aglomeração de motoristas em laboratórios e órgãos de trânsito, ocorreram prorrogações nos prazos de renovação das CNH, bem como para realização dos exames toxicológicos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Por fim, propõe-se a revogação do inciso II-A do **caput** do art. 10 do CTB, em razão da previsão no § 3º-A de que o CONTRAN será presidido pelo Ministro de Estado ao qual estiver subordinado o órgão máximo executivo de trânsito da União, conforme já exposto.

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

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

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

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

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

Não é plausível que na relação comercial do TAC com seus Contratantes, estes últimos, detentores do poder econômico, sejam os gestores e administradores do contrato, até mesmo quanto aos direitos do TAC, posto que acatar esta possibilidade seria o mesmo que aceitar um imenso desequilíbrio contratual. Admitir que o administrador seja o Contratante do

TAC, considerando tratar-se de uma empresa de transportes, operador logístico, proprietário de carga e/ou embarcador, certamente dará a esse agente o direito de impor ao TAC a sua contratação, inclusive com a condição de que caso não contrate os seus serviços, conseqüentemente, não prestará o serviço de transporte, o que joga por terra a liberdade econômica, além do flagrante abuso do poder econômico.

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

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

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

“...Ferreira de Castro, dos grandes romancistas portugueses do século XX e que chegou a viver alguns anos no Brasil, escreveu famoso livro sobre os seringueiros da Amazônia, intitulado “A Selva”.

Nele, mostrava como os seringueiros, a serviço de exploradores da colheita das seringueiras para a confecção da borracha, viviam em estado de semi-escavidão, no início do século. Não recebiam pagamento, mas valores que só lhes permitiam comprar alimentos e vestuário nos armazéns de seus empregadores, que determinavam o preço sempre escorchantemente. Assim, não lhes sobrava nada. Trabalhavam apenas para comer e se vestir rústicamente, visto que os “vales” só podiam ser utilizados nos armazéns dos que os empregavam. O romance, de resto, condenava tal forma de trabalho escravo, que feria, mesmo antes da legislação trabalhista da década de 30, os mínimos direitos fundamentais do ser humano.

Sem a dramaticidade de Ferreira Castro, a “**Carta-Frete**” é uma espécie “vale amazônico”, pois **só pode ser trocada em determinados estabelecimentos, não ensejando sequer a possibilidade de discussão dos preços, visto que não há livre escolha da empresa ou do posto que ofereça melhor preço.**” (grifos nossos)

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

Não se pode confundir liberdade econômica com abuso econômico. A bandeira da liberdade econômica é utilizada no mundo inteiro para promover justiça, dignidade humana, equilíbrio e livre concorrência, entretanto, na presente situação, o que se verifica é a prática de injustiça, perda de direitos fundamentais, desequilíbrio na relação contratual e abuso do poder econômico, razão pela qual não se recomenda o uso dessa bandeira para justificar a manutenção da atual situação de exploração do TAC.

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

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

(...)

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

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

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

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

Em outra vertente, um exemplo prático do que a não criação de uma norma legal com o teor discorrido na presente técnica tem o potencial de produzir é o seguinte: uma

das questões mais polêmicas presentes atualmente no transporte de cargas é o pagamento do valor da estadia estipulado pelo § 5º do art. 5-A da Lei nº 11.442/07:

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

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

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

“Art. 173.

§ 4º A lei reprimirá o **abuso do poder econômico** que vise à dominação dos mercados, à eliminação da concorrência e ao aumento arbitrário dos lucros.”
(grifo nosso)

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

Nos termos da redação do art. 13, que esta Medida Provisória pretende alterar, é conferido ao contratante dos serviços de transporte (embarcador) a alternativa de realizar este seguro contra perdas ou danos causados à carga. Tal regra, por natural, traz enormes prejuízos para as transportadoras, uma vez que a maioria dos grandes embarcadores contrata diretamente, em nome do transportador, apólice de seguro, estabelecendo, por consequência, regras próprias em plano de gerenciamento de riscos. Essa disparidade de exigências das seguradoras causa burocracia e grandes perdas operacionais aos operadores do

transporte, que se veem obrigados, em uma mesma viagem, a adotar diversos procedimentos a fim de atender a cada uma das companhias de seguros e/ou gerenciadoras, acarretando, igualmente, aumento no custo do frete que repercute diretamente na cadeia de comercialização de todos os produtos.

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

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

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

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

Imediatamente, o mercado segurador desenvolveu o seguro de RCF-DC, que cobre o roubo, furto simples e qualificado, apropriação indébita, estelionato, extorsão simples ou

mediante sequestro, da carga transportada, desde que ocorra o desaparecimento do veículo transportador, concomitantemente.

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

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

No inciso III do mesmo parágrafo primeiro, se estabelece a faculdade do Seguro de Responsabilidade Civil por Veículos – Danos Materiais e Danos Corporais (RCV-DM/DC) para cobertura de danos causados a terceiros pelo veículo automotor utilizado no transporte rodoviário de carga. Em diversos países do mundo, a contratação dos seguros de responsabilidade civil de veículos automotores para cobertura de danos materiais e pessoais de terceiros já é obrigatória, sendo que no Brasil tem-se apenas a cobertura de danos pessoais incluídas no DPVAT, com coberturas reduzidas.

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

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

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

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

O parágrafo segundo vem para resguardar o TAC estabelecendo que o seguro obrigatório de perdas e danos poderá ser contratado pelo contratante do serviço quando for realizada a contratação direta do TAC, hipótese em que o contratante do serviço ficará responsável por eventuais perdas, sem qualquer ônus ao transportador autônomo.

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

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

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

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

Com relação à alteração proposta na Lei nº 11.359, de 8 de novembro de 2007, que dispõe sobre a Carreira de Analista de Infraestrutura e sobre o cargo isolado de provimento efetivo de Especialista em Infraestrutura Sênior, trata-se da medida que visa permitir a cessão desses servidores para órgãos de outros Poderes da União, sem a perda integral da Gratificação de Desempenho de Atividade em Infraestrutura.

As normas legais que tratam das carreiras de servidores do executivo federal delimitaram a cessão dos servidores públicos para outros órgãos da União, ou seja, Poderes Legislativo e Judiciário, de forma a evitar demasiada perda de mão de obra, restringindo-as, em regra, a ocupação em cargos em comissão de nível DAS-4, equivalente, ou superior, sob pena de o servidor perder a Gratificação de Desempenho.

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

a cessão, visto que a Gratificação de Desempenho de Atividade em Infraestrutura representa cerca de metade da remuneração desses servidores.

A restrição, portanto, não é razoável porquanto, além de não haver razão clara para o discrimen, os Analistas de Infraestrutura exercem atribuições voltadas a atividades que colaboram para a efetividade de políticas públicas em áreas estratégicas. Desse modo, a experiência no exercício de um cargo de alto nível de direção ou assessoramento no âmbito do outro Poder pode ser de grande valia tanto para o órgão cessionário, que poderá contar com força de trabalho especializada, quanto para os servidores que terão a oportunidade de ampliar sua experiência, conhecimento e rede de relacionamentos, e melhorar a capacidade de formular e implementar políticas no âmbito Poder Executivo federal quando de seu retorno da cessão.

Respeitosamente,

BRUNO EUSTÁQUIO FERREIRA CASTRO DE CARVALHO,

CIRO NOGUEIRA LIMA FILHO