

VOTO 3 CNSP – SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DE VEÍCULO - RC-V

Trata-se de proposta de aprovação de minuta de Resolução CNSP (SEI nº 2638454) que altera a Resolução CNSP nº 478, de 26 de dezembro de 2024, que estabelece diretrizes gerais, aplicáveis ao Seguro de 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. A alteração é pontual e visa afastar a obrigatoriedade de cobertura para sinistros ocorridos quando o veículo não estiver realizando atividade de transporte de cargas. Essa previsão, atualmente, consta do inciso I do § 5º do art.4º da Resolução CNSP nº 478/2024.

SEI Nº 15414.645051/2023-75

Senhores Conselheiros,

1. Trata-se de proposta de Resolução CNSP (SEI n.º 2638454) para alterar pontualmente a Resolução CNSP nº 478, de 26 de dezembro de 2024. A alteração visa afastar a obrigatoriedade de cobertura para sinistros ocorridos quando o veículo não estiver realizando atividade de transporte de cargas. Essa previsão de obrigatoriedade, atualmente, consta do inciso I do § 5º do art.4º da Resolução CNSP nº 478/2024.

CONTEXTUALIZAÇÃO

2. O art. 13, inciso III da Lei nº 11.442, de 05 de janeiro de 2007, com redação dada pela Lei nº 14.599, de 19 de junho de 2023, estabelece que o Seguro de Responsabilidade Civil de Veículo (RC-V) passou a ser de contratação obrigatória pelos transportadores, prestadores do serviço de transporte rodoviário de cargas.

2.1. Após um amplo processo de diálogo com os atores envolvidos no cenário nacional do transporte, que incluiu a realização de consulta e audiência públicas (1929458 e 1975332), o Conselho Nacional de Seguros Privados editou, em 26 de dezembro de 2024, a Resolução CNSP nº 478, estabelecendo diretrizes gerais aplicáveis a este seguro.

2.2. O normativo estabelece que a cobertura securitária não ficará prejudicada mesmo quando o veículo de transporte estiver "vazio" - ou seja, quando não estiver realizando a atividade de transporte de cargas.

Resolução CNSP nº 478/24

Art. 4º O seguro de RC-V garante o interesse do segurado, até o limite máximo de garantia - LMG estabelecido na apólice, quando este for responsabilizado por danos corporais e materiais causados a terceiros e obrigado a indenizá-los, a título de reparação, por decisão judicial ou decisão em juízo arbitral, ou por acordo com os terceiros prejudicados, mediante a anuência da sociedade seguradora, desde que atendidas as disposições do contrato, em decorrência de sinistro causado:

(...)

§ 5º A cobertura do seguro de RC-V **não ficará prejudicada** quando:

I - o sinistro ocorrer em momento em que o veículo **não esteja realizando atividade de transporte de cargas**; (...)

2.3. Durante o processo normativo, houve divergência na interpretação do dispositivo legal entre as áreas técnicas da Autarquia e a Procuradoria Federal junto à Susep. Ao final, prevaleceu o entendimento do Órgão de Assessoramento Jurídico no sentido que:

NOTA n. 00387/2024/CGAFI/PFE-SUSEP-SEDE/PGF/AGU (2179686)

"Sobre o tema da contratação do seguro de Responsabilidade Civil de Veículo (RC-V) para cobertura de danos corporais e materiais causados a terceiros, nos parece claro que **o objeto é o tipo de bem e sua destinação funcional**, tanto assim que a lei impôs para o veículo automotor utilizado no transporte rodoviário de cargas. Justo por este motivo, o citado PARECER n. 00080/2023/CGAFI/PFE- SUSEP-SEDE/PGF/AGU assim colocou:

(...) o entendimento no sentido de que o seguro obrigatório trazido no inciso diz, de forma ampla, com a espécie do veículo por sobre o qual recai o seguro obrigatório, qual seja, o "veículo automotor utilizado no transporte rodoviário de cargas". O que a lei fez foi "especificar" qual é o veículo automotor por sobre o qual há a necessidade de contratação do seguro obrigatório e não dispor que "apenas" quando referido veículo automotor estiver conduzindo uma carga é que deverá contar com a proteção securitária.

A nosso ver, não há o que se retocar na manifestação anterior já que a disposição legal claramente identifica o bem a ser segurado **a partir de sua utilidade e não por cada evento de transporte de forma isolada** ou mesmo ao exercício da atividade do transporte rodoviário de cargas mediante remuneração. Pela dicção legal, **a fixação da obrigatoriedade de contratação se deu pela qualidade do veículo e não por estar ou não com carga em determinado momento.** (grifos acrescidos)

3. Ocorre que, após a publicação e início de vigência do normativo, a Susep passou a receber pleitos do mercado segurador e transportador para que fosse revisto o comando do inciso I do §5º do art. 4º da Resolução CNSP nº 478/2024. Dentre esses pedidos, destacam-se os apresentados pela Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos - CNTA (15414.660787/2025-35), pela Federação Nacional de Seguros Gerais - FenSeg (15414.669362/2025-91 e pela Associação Nacional das Empresas de Transporte e Logística (15414.654226/2025-05).

4. Em síntese, as Entidades relataram à Susep os impactos negativos decorrentes da exigência de cobertura para o veículo *fora* da operação de transporte, os quais envolvem: (i) ônus financeiro relevante para transportadores autônomos, que são obrigados a contratar o seguro às suas próprias expensas, nos períodos em que não estão subcontratados; (ii) o aumento de custos para as empresas de transporte, agravando a alegada defasagem entre seus custos operacionais e a remuneração pelo frete; (iii) a insegurança jurídica e operacional provocada pela obrigação de contratar um seguro de RC-V, mesmo fora da atividade de transporte; e (iv) a possibilidade de que a Resolução CNSP nº 478/2024 tenha extrapolado os limites da Lei nº 11.442/2007, que regula apenas a atividade de transporte remunerado de cargas, e não a circulação do veículo em si.

5. A partir das informações trazidas pelas Entidades interessadas, a DIORE solicitou a reavaliação do tema, incluindo tópico específico no Plano de Regulação para o exercício 2026.

6. Durante as discussões técnicas, foi novamente ponderada a extensão da obrigatoriedade criada pela Lei nº 14.599/2023, que, como se sabe, alcança o veículo automotor utilizado no transporte rodoviário de cargas:

Art. 13. São de contratação obrigatória dos transportadores, prestadores do serviço de transporte rodoviário de cargas, os seguros de: [\(Redação dada pela Lei nº 14.599, de 2023\)](#):
(...)

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**.
[\(Redação dada pela Lei nº 14.599, de 2023\)](#)

7. Sob essa ótica, a redação vigente da Resolução CNSP nº 478/2024, ao tornar obrigatória a contratação do seguro para o período em que o veículo *não esteja* transportando carga, parece, de fato, ir além dos limites fixados pelo legislador. Dito de outra forma, se o veículo não está sendo utilizado no transporte em determinado momento, não se verifica o fato gerador da obrigação legal.

8. Outro ponto crucial considerado nas discussões foi o ônus econômico imposto ao transportador, que precisa custear o prêmio do seguro com recursos próprios - já que, no período sob análise, não há contrato de transporte em curso.

9. Levou-se em conta ainda a necessidade de compatibilizar a interpretação do art. 13, inciso III, da Lei nº 11.442/2007 com o art. 9º, §4º do *Marco Legal do Seguro* (Lei nº 15.040/2024), que estabelece que, nos seguros de transporte de bens e de responsabilidade civil por danos relacionados a essa atividade, a garantia cessa com a efetiva entrega das mercadorias ao destinatário.

Lei nº 15.040/2024

Art. 9º O contrato cobre os riscos relativos à espécie de seguro contratada.

(...)

§ 4º Nos seguros de transporte de bens e de responsabilidade civil pelos danos relacionados a essa atividade, a garantia começa quando as mercadorias são de fato recebidas pelo transportador e **cessa com a efetiva entrega ao destinatário**.

10. Por fim, mostrou-se oportuno preservar a possibilidade de contratação de cobertura para o "caminhão vazio", mas agora de forma facultativa, a depender do interesse das partes envolvidas.

11. Com essas modificações, o normativo preservará a autonomia da vontade e a liberdade contratual das partes, já que o transportador que desejar proteger seu veículo - fora da atividade de transporte de cargas - poderá fazê-lo, mediante contratação específica e pagamento do prêmio correspondente.

12. De outro lado, a alteração conferirá maior aderência da regulamentação aos termos do art.13, inciso III da Lei nº 11.442/2007, ao realinhar a interpretação normativa ao fato gerador estritamente previsto pela Lei. Adicionalmente, mitigará o risco de eventuais discussões futuras sobre a validade da Resolução CNSP - o que traria insegurança jurídica na atividade de transporte.

ANÁLISE DA PROPOSTA

Aspectos formais

13. A Coordenação-Geral de Regulação de Conduta de Mercado - CGRCO tem legitimidade para iniciar este processo normativo, nos termos do §1º do art. 4º da Resolução Susep n.º 14/2022, em razão de suas atribuições regimentais, assim fixadas:

Res. CNSP n.º 483/2025

Art. 25. Coordenação-Geral de Regulação de Conduta de Mercado - CGRCO:

I – regular a conduta e os produtos comercializados pelos mercados supervisionados; as operações de resseguro e retrocessão; a emissão de seguros em moeda estrangeira; a contratação de seguros no exterior e as operações com não residentes;

14. Quanto à instrução processual, observo que o processo foi regularmente instruído com:

- a) exposição circunstanciada de motivos, SEI nº 2623209;
- b) minuta do ato normativo, SEI nº 2638454; e
- c) extrato da Ata de Reunião do Comitê Técnico (SEI nº 2634440), que, por unanimidade, deliberou pela ausência de óbices para a continuidade da tramitação do processo normativo.

15. Quanto ao quadro comparativo entre os textos atual e proposto, considerando que a alteração se limita a revogar um inciso e a criar um novo parágrafo, optou-se por juntar aos autos o documento SEI nº 2624943, que demonstra, no corpo do próprio normativo vigente, as modificações a serem aplicadas (art.6º, inciso V da Res. Susep n.º 14/2022).

16. O processo foi disponibilizado às unidades potencialmente impactadas pela proposta normativa, a saber: a DISUC/CGSUC e a CGSUC/COSUG, as quais não apresentaram considerações adicionais (SEI nº 2628391 e 2628413).

17. Quanto à participação da Sociedade Civil, entende-se possível a sua dispensa, em caráter excepcional, porque a alteração em tela foi objeto de reiteradas solicitações no âmbito da CONSULTA PÚBLICA Nº 3/2024/SUSEP (1929458) e da AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 1/2024/SUSEP (1975332), como se pode observar nos quadros de análise SEI nº 2199337 e 2199340. Sendo assim, iniciar novos processos de consulta ou audiência públicas, na prática, atrasaria a alteração normativa que já é amplamente esperada pelo mercado supervisionado.

18. Análise de Impacto Regulatório. No que se refere à análise de impacto regulatório, ratifico a opinião da área proponente (item 21, SEI nº 2623209) no sentido que o caso se amolda à hipótese de dispensa, prevista no inciso III do art.4º do Decreto n.º 10.411/2020, em razão do baixo impacto do normativo:

Decreto n.º 10.411, de 2020

Art. 4º A AIR poderá ser dispensada, desde que haja decisão fundamentada do órgão ou da entidade competente, nas hipóteses de:

(...)

III - ato normativo considerado de baixo impacto;

19. Com efeito, o art.2º, inciso II do referido Decreto esclarece que ato normativo de baixo impacto é aquele que:

- a) não provoque aumento expressivo de custos para os agentes econômicos ou para os usuários dos serviços prestados;
- b) não provoque aumento expressivo de despesa orçamentária ou financeira; e
- c) não repercuta de forma substancial nas políticas públicas de saúde, de segurança, ambientais, econômicas ou sociais;

20. Como se observa, a proposta visa justamente reduzir custos operacionais do transporte, ao eliminar a obrigação de contratar o seguro de RC-V (e o correlato repasse do custo ao frete) fora dos deslocamentos em que o veículo esteja efetivamente realizando atividade de transporte de cargas.

ANÁLISE JURÍDICA

21. Por meio da NOTA Nº 00005/2026/CGAFI/PFE-SUSEP-SEDE/PGF/AGU, regularmente aprovada pela instância hierárquica (SEI nº 2654519), a Procuradoria Federal constatou a regularidade formal do processo normativo. No mérito, reconheceu que a proposta não incide em qualquer impedimento de natureza legal, estando justificada pela interpretação regulatória produzida pelas áreas técnicas competentes e ratificada por esta Diretoria.

22. Sendo assim, o Órgão de Assessoramento Jurídico opinou pela aprovação da minuta SEI nº 2623213, a qual, após pequenos ajustes formais, resultou na minuta SEI nº 2638454, ora submetida ao exame deste Colegiado.

PROPOSTA NORMATIVA

23. Considerando as razões acima, vislumbra-se a oportunidade de aperfeiçoar a Resolução CNSP nº 478/2024, por meio das seguintes alterações:

24. revogação do inciso I do § 5º do art. 4º, eliminando a cobertura obrigatória para o veículo, quando fora da atividade de transporte de cargas; e

25. Inclusão de um §4º-A ao art.4º, limitando a cobertura obrigatória aos eventos ocorridos durante a efetiva atividade de transporte, sem prejuízo da possibilidade de contratação da cobertura também para o "caminhão vazio", desde que haja previsão contratual expressa.

VIGÊNCIA

26. Por fim, quanto à vigência, considerando que alteração atenderá a uma demanda do mercado facilitando a customização do Seguro de 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, entendo ser dispensável a fixação de *vacatio legis*. Assim sendo, proponho que o normativo entre em vigor na data de sua publicação, conforme autoriza o art.18, IV do Decreto n.º 12.002, de 2024.

VOTO

VOTO: Diante do exposto, submeto à consideração dos Senhores, **com meu voto favorável**, a dispensa de análise de impacto regulatório e a aprovação da minuta de Resolução CNSP SEI nº 2638454

Alessandro Serafin Octaviani Luis
Superintendente da Susep