



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.567, DE 2025 **(Do Sr. Marcelo Crivella)**

Acrescenta art. 781-A à Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, que institui o Código Civil, para fixar parâmetros para a majoração do valor básico do prêmio do seguro de veículo automotor.

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE
DEFESA DO CONSUMIDOR E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (MÉRITO E ART. 54,
RICD)

APRECIÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

PROJETO DE LEI Nº , DE 2025

(do Sr. MARCELO CRIVELLA)

Acrescenta art. 781-A à Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, que *institui o Código Civil*, para fixar parâmetros para a majoração do valor básico do prêmio do seguro de veículo automotor.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 781-A:

“Art. 781-A. O valor básico do prêmio do seguro de dano de veículo automotor apenas poderá ser majorado em função dos seguintes parâmetros:

I – condições de segurança do veículo, em atenção à sua marca, ao seu modelo e ao exame de vistoria prévia;

II – finalidade e condições de uso do veículo;

III – condições de guarda do veículo;

IV – idade do condutor; V – tempo de habilitação do condutor.

§ 1º O histórico do condutor não permite a majoração do prêmio do seguro, salvo nas seguintes hipóteses:

I – existência de condenação em processo judicial, transitado em julgado, em questão relacionada a acidente de trânsito;

II – existência de, no mínimo, duas penalidades gravíssimas, no prazo de um ano, e que tenham como resultado a apreensão do veículo cumulada com o recolhimento do documento de habilitação.

§ 2º A existência de sinistro prévio, com perda total ou parcial do veículo, não permite a majoração do prêmio,



sendo admitida, tão somente, a perda do direito de desconto no valor do prêmio básico.

§ 3º Não se admite, em qualquer hipótese, a majoração do prêmio do seguro fundada na origem, raça, sexo, cor ou religião do condutor.

§ 4º A recusa em contratar seguro de dano de veículo automotor deve, necessariamente, estar fundada em pelo menos uma das seguintes hipóteses:

I – falta de condições de segurança e regularidade do veículo;

II – idade de uso do veículo;

III – existência de condenação do condutor em processo judicial, transitado em julgado, em questão relacionada a acidente de trânsito;

IV – existência de, no mínimo, duas penalidades gravíssimas praticadas pelo condutor, no prazo de um ano, e que tenham como resultado a apreensão do veículo cumulada com o recolhimento do documento de habilitação.

§ 5º A mera existência de sinistro não autoriza o cancelamento do seguro, devendo a seguradora demonstrar que o segurado descumpriu obrigação contratual ou legal.

§ 6º A companhia seguradora que descumprir o disposto neste artigo fica sujeita às sanções penais, civis e administrativas cabíveis.

§ 7º Os índices percentuais máximos de acréscimo ao valor do prêmio básico que poderão ser utilizados pela seguradora na contratação do seguro serão definidos em regulamento, com base nos parâmetros indicados neste artigo.”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



JUSTIFICAÇÃO

A proposta é inspirada na defesa do segurado de veículo automotor contra práticas discriminatórias não razoáveis que vêm sendo realizadas pelas companhias seguradoras. Entre os exemplos mais repudiantes estão as práticas de cancelamento do contrato de seguro apenas e tão somente porque houve sinistro do veículo, total ou parcial.

Pelo Projeto, exige-se que a seguradora demonstre que o segurado descumpriu obrigação contratual ou legal. E a despeito de ser inconstitucional (**CRFB, art. 4º, IV**), há aquelas que discriminam segurados em razão do sexo, origem ou religião.

Pelo projeto, a **majoração do valor básico do prêmio** só poderá ocorrer nas seguintes **hipóteses**: **a)** condições de segurança do veículo, em atenção à sua marca, ao seu modelo e ao exame de vistoria prévia; **b)** finalidade e condições de uso do veículo; **c)** condições de guarda do veículo; **d)** idade do condutor; e **e)** tempo de habilitação do condutor.

O histórico do condutor, por sua vez, não poderá ser usado para justificar a majoração do prêmio do seguro, salvo se houver condenação em processo judicial, transitado em julgado, em questão relacionada a acidente de trânsito; ou existir, no mínimo, duas penalidades gravíssimas, no prazo de um ano, e que tenham como resultado a apreensão do veículo cumulada com o recolhimento do documento de habilitação. Já a existência de sinistro prévio, com perda total ou parcial do veículo, não permitirá a majoração do prêmio, sendo admitida, tão somente, a perda do direito de desconto no valor do prêmio básico.

O tema é candente e impacta grande número de pessoas, na medida em que considerarmos, por exemplo, que somente a frota de veículos em circulação nas **rodovias fluminenses**, era de **7.932.229 veículos** em **outubro de 2024**¹ representando **6,4% da frota nacional**, número esse que tem expectativa de recorrente crescimento. De fato, houve um **aumento de 0,3% em relação ao mês anterior**, 3,4% no acumulado do ano e **6,1% nos últimos doze meses**.

¹ <https://blogdaslocadoras.com.br/aplicativos/trafego-e-perfil-da-frota-revelam-contrastes-entre-rj-e-ap.html#:~:text=Em%20outubro%20de%202024%2C%20o,%2C4%25%20da%20frota%20nacional.>



Sob outra perspectiva, a das balizas normativas estabelecidas pela Superintendência de Seguros Privados – **SUSEP**, do Ministério da Fazenda, elas não estabelecem, em detalhes, o que deve estar previsto nas condições contratuais, mas apenas definem, em linhas gerais, as modalidades de seguro que podem ser comercializadas, os critérios para pagamento de indenização integral, as modalidades de produtos, elementos mínimos que devem constar da proposta, condições contratuais e apólices, etc.

Nesse cenário, salvo a hipótese de contratação corretor de seguros, profissional legalmente habilitado a angariar e promover contratos de seguros, o contratante fica vulnerado pela falta de expertise e, portanto, de poder de negociação, sendo-lhe reservada a mera subscrição de contratos de adesão, em que as cláusulas são estabelecidas unilateralmente pelo fornecedor de produtos ou serviços, cujo teor foge a compreensão do leigo.

E essa dificuldade se agrava, pois, as *coberturas de casco* poderão ser oferecidas nas modalidades de Valor de Mercado Referenciado (**VMR**), de Valor Determinado (**VD**) ou com outro critério para determinação do Limite Máximo de Indenização (**LMI**) na data da ocorrência do sinistro.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos dignos Pares para a aprovação deste projeto de lei, que representa a contribuição deste Parlamento para o aprimoramento de tema do mais elevado interesse econômico e social.

Sala das Sessões, de abril de 2025

Deputado MARCELO CRIVELLA
Republicanos



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

LEI Nº 10.406, DE 10 DE JANEIRO DE 2002

<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2002/lei-10406-10-janeiro-2002432893-norma-pl.html>

FIM DO DOCUMENTO