

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE LEI No 1.015, DE 2024

Estabelece obrigações aos gerenciadores de risco e seguradoras em relação aos motoristas e ajudantes submetidos a análise de perfil de risco para fins de transporte de cargas.

**Autor: Deputado Felipe Saliba**

**Relator: Deputado Diego Andrade**

### I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei (PL) nº 1.015/2024 foi apresentado em 27 de março de 2024, pelo Deputado Federal Felipe Saliba (PRD/MG). A proposição legislativa tem como objetivo principal "Estabelecer obrigações aos gerenciadores de risco e seguradoras em relação aos motoristas e ajudantes submetidos a análise de perfil de risco para fins de transporte de cargas".

O PL nº 1.015/2024 propõe alterar a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, que dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas, mediante a inclusão do Artigo 13-C.

O Artigo 13-C do Projeto de Lei 1.015/2024 estabelece que empresas gerenciadoras de risco e seguradoras devem apresentar as razões da não adequação de perfil de motoristas e ajudantes, detalhando critérios de idade, saúde, vida profissional pregressa e histórico judicial. Caso já tenha havido análise prévia favorável, os critérios de modificação também devem ser informados. As informações devem ser fornecidas em relatório escrito ou eletrônico, a pedido do profissional, garantindo sigilo.

A fiscalização do disposto no artigo é atribuída à Superintendência de Seguros Privados (SUSEP), conforme o § 3º. Por fim, o § 4º estabelece que as infrações à Lei serão punidas com multas administrativas que variam de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) a 2% (dois por cento) do faturamento bruto anual da empresa infratora, a serem



aplicadas pela SUSEP, sem prejuízo de outras sanções. O Artigo 3º do PL prevê que a lei entrará em vigor na data de sua publicação. A natureza altamente prescritiva do Art. 13-C, especialmente em relação à detalhada divulgação de informações, revela uma proposta de intervenção legislativa profunda nas metodologias proprietárias de avaliação de risco do setor privado. As penalidades significativas, que podem atingir até 2% do faturamento bruto anual, sublinham o poder coercitivo que o Projeto busca conferir ao Estado sobre a atuação dessas entidades privadas.

Na justificativa que acompanha o PL nº 1.015/2024, o Deputado Felipe Saliba reconhece os avanços significativos na segurança do transporte rodoviário de cargas, impulsionados pela necessidade de combater a criminalidade e o roubo de cargas, citando o monitoramento, escoltas e melhoria de equipamentos. Contudo, o cerne da sua preocupação reside em práticas que considera discriminatórias por parte das gerenciadoras de risco e seguradoras na análise do perfil de motoristas e ajudantes.

O autor aponta que muitos profissionais são considerados inaptos sem conhecerem as razões para tal avaliação. Alega que a não adequação do perfil, em alguns casos, baseia-se em dados "absolutamente espúrios, não razoáveis e sem relação com a prática profissional exigida". Como exemplos, menciona profissionais que foram negados por serem vítimas de processos criminais, por terem sido vítimas de roubos de cargas, ou por terem acusações em esferas da vida pessoal, como problemas familiares, totalmente alheias à sua atividade profissional. A simples menção em um boletim de ocorrência, segundo o autor, já teria sido motivo para negativa.

O Nobre Colega argumenta que a não adequação ao perfil de risco equivale à "morte profissional" do cidadão, impedindo-o de exercer sua atividade e o expulsando do mercado de trabalho, mesmo após décadas de experiência. Ele enfatiza que tal prática constitui um "atentado à presunção de inocência", resultando em desemprego, privação de renda e desagregação familiar.

A proposição, segundo o autor, não visa obrigar gerenciadoras e seguradoras a ignorar elementos relevantes para a análise de risco, mas sim permitir que o profissional conheça as razões da avaliação para que possa "resguardar seus direitos". O objetivo final é estabelecer uma relação justa e honesta entre os trabalhadores e as entidades que determinam suas oportunidades de trabalho. A justificativa, portanto, revela uma preocupação legítima com os direitos individuais e a subsistência dos trabalhadores, enquadrando a questão em um contexto de justiça social. No entanto, essa abordagem também sugere uma tentativa legislativa de redefinir o que constitui um fator de risco "legítimo" do ponto de vista comercial, o que pode gerar conflitos com os princípios de liberdade econômica e gestão privada de riscos.



Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se quanto ao mérito da matéria. Após apreciação nesta instância, a proposição será encaminhada à Comissão de Finanças e Tributação para análise no que tange à sua competência temática e, em seguida, à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania para análise de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, conforme determina o art. 54 do RICD.

O projeto tramita em regime ordinário e está sujeito à apreciação conclusiva pelas Comissões, nos termos do art. 151, III, do RICD. Ressalta-se que, esgotado o prazo regimental, foram apresentadas duas emendas ao projeto nesta Comissão.

É o relatório.

## II – VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei nº 1.015/2024, embora motivado por intenções louváveis de proteger os trabalhadores do setor de transporte de cargas contra práticas percebidas como discriminatórias e de promover maior transparência nos processos de avaliação de risco, apresenta falhas fundamentais em sua concepção. A proposição, em sua forma atual, acarreta uma intervenção indevida nas relações contratuais privadas, impõe ônus desproporcionais aos agentes econômicos e carrega um significativo potencial para consequências econômicas e jurídicas adversas. A análise detalhada revela que, apesar dos objetivos sociais dignos, a solução legislativa proposta é inadequada e potencialmente prejudicial ao eficiente funcionamento do mercado.

A rejeição do PL nº 1.015/2024 fundamenta-se em diversos pilares, que abrangem aspectos constitucionais, econômicos, jurídicos e práticos, conforme detalhado a seguir.

### 1. Indevida Intervenção na Iniciativa Privada

O Projeto de Lei nº 1.015/2024 configura uma intervenção indevida e inconstitucional nas atividades econômicas privadas de seguradoras e gerenciadoras de risco. Ao ditar os critérios específicos e os métodos pelos quais essas entidades privadas devem conduzir suas avaliações de risco, conforme detalhado no Art. 13-C, o Projeto interfere diretamente em aspectos essenciais e proprietários<sup>1</sup> de seus modelos

<sup>1</sup> Quando algo interfere em aspectos proprietários, significa que ele impacta diretamente aquilo que a empresa construiu e possui como seu diferencial, o que pode ter consequências significativas para sua identidade e competitividade



de negócio. A gestão de riscos é o cerne da atividade securitária e de gerenciamento de riscos, envolvendo metodologias complexas e sigilos comerciais desenvolvidos por anos de experiência e investimento.

Essa ingerência direta é vedada pelo Artigo 174 da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 (CF/88), que delimita o papel do Estado na economia como agente normativo e regulador, com funções de fiscalização, incentivo e planejamento, mas não de intervenção direta na operação e gestão de negócios privados, exceto em casos excepcionais e de interesse público estrito, o que não se verifica na amplitude desta proposição. O Projeto, ao invés de regular o mercado, busca substituir o julgamento comercial privado por mandatos legislativos, desvirtuando a autonomia empresarial e a livre iniciativa. A imposição de tal nível de detalhe na divulgação dos critérios de avaliação de risco pode comprometer a capacidade das empresas de inovar e adaptar suas estratégias de mitigação, essenciais em um ambiente de alta criminalidade como o do transporte de cargas.

## 2. Aumento de Custos e Riscos Securitários

A aprovação do PL nº 1.015/2024 resultará em significativas repercussões econômicas, com o aumento dos custos e riscos do gerenciamento securitário. As obrigações propostas, em especial os detalhados requisitos de divulgação de informações sobre os perfis de risco, e o inevitável incremento de litígios, elevarão os custos operacionais das gerenciadoras de risco e seguradoras.

Estes custos adicionais serão, por sua vez, repassados às empresas de transporte de cargas na forma de prêmios de seguro mais elevados. Tal elevação impactará a cadeia de suprimentos como um todo, refletindo-se no preço final dos produtos para os consumidores e, conseqüentemente, diminuindo a competitividade do setor de transporte. Além disso, ao forçar as seguradoras a divulgar metodologias proprietárias de avaliação de risco ou a aceitar perfis considerados de alto risco em virtude de mandados de transparência, o Projeto pode aumentar a exposição geral ao risco para as seguradoras, levando a sinistros mais frequentes e, em última instância, a novas elevações de prêmios ou até mesmo à redução da oferta de cobertura securitária para determinadas rotas ou tipos de carga. Isso pode comprometer a viabilidade econômica do transporte seguro, prejudicando o próprio setor que o Projeto pretende beneficiar.

## 3. Violação da Autonomia da Vontade e Liberdade de Contratar

Um dos pilares do direito privado é o princípio da autonomia da vontade, que confere às partes a liberdade de contratar ou não, e de escolher seus parceiros



contratuais, desde que observados os limites legais e a boa-fé. A análise do perfil de motoristas e ajudantes pelas gerenciadoras de risco e seguradoras é um processo de verificação de segurança preliminar, anterior à efetivação de qualquer contrato de seguro ou de transporte, e não uma promessa de contratação.

A imposição de uma obrigação de justificar detalhadamente a recusa de um perfil, para além do que já é exigido legalmente, como a proibição de uso de informações de crédito (Art. 13-A da Lei nº 11.442/2007), infringe a liberdade fundamental de recusar uma proposta comercial sem a necessidade de expor razões comerciais e proprietárias. No contexto das relações privadas, não se pode obrigar uma parte a contratar com quem não há interesse comercial ou a divulgar os motivos internos de suas decisões de negócio. A liberdade de contratar é um princípio basilar que permite a gestão eficiente de riscos e a proteção dos interesses comerciais legítimos. A proposição legislativa, ao tentar mitigar uma percepção de injustiça individual, desconsidera a essência das relações contratuais privadas e a discricionariedade inerente à avaliação de risco em um mercado competitivo.

#### 4. Existência de Salvaguardas Legais Prévias

É relevante reconhecer que, em tempos passados, houve práticas questionáveis por parte de seguradoras e gerenciadoras de risco, notadamente o uso indevido de informações de bancos de dados de proteção ao crédito para recusar perfis, o que de fato gerou danos morais e materiais. Contudo, essa conduta específica já foi efetivamente coibida e "reprimida" pela inclusão do Artigo 13-A na Lei nº 11.442/2007, introduzido pela Lei nº 13.103/2015.

Este dispositivo legal já proíbe expressamente a utilização de informações de banco de dados de proteção de crédito como mecanismo de vedação de contrato com transportadores autônomos de cargas e empresas de transporte de cargas. Dessa forma, o PL nº 1.015/2024 é, em parte, redundante ao abordar uma questão já regulamentada e resolvida pelo ordenamento jurídico. Ao tentar expandir essa proibição para outros critérios de risco legítimos, o Projeto incorre em excesso regulatório, desconsiderando que o legislador já atuou de forma pontual e eficaz para corrigir os abusos identificados, sem a necessidade de uma intervenção tão ampla e invasiva.

#### 5. Inaplicabilidade de Direitos de Informação à Iniciativa Privada

O Projeto de Lei busca transpor para o âmbito privado obrigações de transparência que são constitucionalmente direcionadas ao Poder Público. Os direitos à certidão e à liberdade de informação, previstos no Artigo 5º, incisos XXXIII e XXXIV,



"b", da Constituição Federal, são garantias voltadas à relação entre o cidadão e o Estado, impondo ao Poder Público o dever de fornecer informações e certidões.

Não há, no ordenamento jurídico brasileiro, uma obrigação geral que imponha a entidades privadas o dever de divulgar seus processos internos de tomada de decisão comercial ou seus critérios proprietários de avaliação de risco a indivíduos com os quais não possuem uma relação contratual estabelecida ou um dever legal específico de divulgação. A tentativa do PL de aplicar esses princípios de direito público ao setor privado é juridicamente inconsistente e representa uma interpretação equivocada do alcance das garantias constitucionais. Tal medida poderia comprometer a proteção da propriedade intelectual e do segredo de negócio, elementos cruciais para a competitividade e inovação no mercado.

## 6. Potencial para Judicialização e Interferência Indevida do Poder Público

A imposição da obrigação de detalhar as razões da inadequação do perfil, conforme previsto no Art. 13-C do PL, inevitavelmente levará a um aumento substancial da judicialização das relações entre profissionais do transporte e as gerenciadoras de risco/seguradoras. Ao receberem relatórios detalhados sobre sua inaptidão, motoristas e ajudantes, de forma compreensível, tenderão a questionar essas avaliações perante o Poder Judiciário.

Essa "judicialização das relações" resultará em uma interferência indevida e inadequada do Poder Público, em especial do Judiciário, na análise de critérios técnicos e proprietários de gerenciamento de risco. A avaliação de perfis de risco é uma atividade altamente especializada, que envolve complexas análises atuariais, estatísticas e de gestão, baseadas em vastos dados e *expertise* setorial. A revisão judicial das decisões de negócio, para as quais o Judiciário não possui a *expertise* necessária, criará incerteza jurídica, fomentará decisões inconsistentes e, em última instância, prejudicará o funcionamento eficiente e eficaz do mercado de seguros, podendo minar o próprio propósito de mitigação de riscos. A ameaça constante de litígios pode levar as empresas a adotarem critérios de avaliação de risco excessivamente conservadores ou menos eficazes, apenas para minimizar sua exposição legal, o que paradoxalmente pode aumentar o risco sistêmico no setor de transporte.

## 7. Alternativas Regulatórias Mais Adequadas

Se o objetivo legislativo é verdadeiramente combater práticas discriminatórias, a abordagem mais apropriada e menos intrusiva não é a de exigir a divulgação ampla e detalhada de todos os critérios de risco. Em vez disso, é mais eficaz e alinhado com os





princípios de liberdade econômica estabelecer proibições específicas e direcionadas a determinados critérios discriminatórios dentro das práticas de gerenciamento de risco.

Essa abordagem permite que o mercado continue a inovar em suas metodologias de avaliação de risco, ao mesmo tempo em que previne abusos, sem interferir indevidamente nas metodologias proprietárias e complexas das empresas privadas. O já mencionado Artigo 13-A da Lei nº 11.442/2007, que proíbe o uso de informações de crédito, serve como um excelente precedente para uma intervenção regulatória que é direcionada, eficaz e menos onerosa. Uma regulamentação inteligente foca em definir o que *não pode* ser feito, em vez de ditar como as empresas *devem* operar suas atividades essenciais, promovendo um ambiente de negócios mais saudável e competitivo.

Foram apresentadas duas emendas ao Projeto em questão:

A Emenda nº 1, apresentada pelo Deputado Federal Toninho Wandscheer, propõe alterações na Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, para estabelecer obrigações às Gerenciadoras de Riscos de Transportadores Autônomos (GRTA) e seguradoras em relação à análise de perfil de risco de motoristas e ajudantes de transporte de cargas. A emenda exige que as GRTA mantenham um banco de dados atualizado de motoristas, obtenham homologação da ANTT, notifiquem os motoristas sobre consultas em seus perfis, e possuam uma central de atendimento 24 horas e no mínimo seis pontos de atendimento presenciais no país. Além disso, a emenda estabelece o direito dos motoristas ao acesso facilitado e sigilo de suas informações, determina que a ANTT crie um RNTRC independente para motoristas auxiliares e fiscalize a atividade das GRTA, visando aprimorar a segurança no transporte de cargas e reduzir os prejuízos causados por crimes e acidentes rodoviários.

A Emenda nº 2, também apresentada pelo Deputado Federal Toninho Wandscheer, propõe a inclusão de um parágrafo único ao Art. 3º da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007. A alteração estabelece que a regulamentação para o exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas deverá implementar uma avaliação veicular ambiental periódica dos veículos automotores utilizados, com o objetivo de controlar a emissão de poluentes. A justificativa para essa emenda reside no fato de que o PL nº 1015/2024 não aborda questões de desgaste, manutenção e controle de emissões de poluentes, que são fatores de risco adicionais e contribuem para acidentes e custos mais elevados para as seguradoras. A proposta busca vincular a inscrição e renovação de veículos no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTR-C) à realização dessa avaliação periódica, com o intuito



de mensurar os níveis de emissões e subsidiar políticas públicas e pesquisas científicas para mitigar a poluição gerada pelos veículos de carga no Brasil.

Diante do exposto, o voto deste Relator é pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº 1.015/2024. A proposição, embora originada de uma preocupação legítima com os direitos dos trabalhadores, representa uma indevida ingerência nas relações privadas, acarretará um aumento significativo nos custos e riscos securitários para o setor de transporte de cargas e para a sociedade, viola a autonomia da vontade e a liberdade de contratar, e tem um alto potencial para a judicialização excessiva de decisões comerciais técnicas. Além disso, questões similares já foram endereçadas por salvaguardas legais existentes, e alternativas regulatórias mais adequadas poderiam ser consideradas para atingir os objetivos propostos sem comprometer a eficiência e a segurança do mercado.

Em face da análise exaustiva e das fundamentações apresentadas no Voto do Relator, conclui-se que o Projeto de Lei nº 1.015/2024 é inadequado e prejudicial ao setor de transporte de cargas e ao ambiente de negócios como um todo. Desta forma, o Parecer deste Relator é pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº 1.015/2024 e das Emendas nº 1 e nº 2 por esta Comissão de Viação e Transporte.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2025.

**Deputado Diego Andrade**  
Relator

