



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.015-A, DE 2024

(Do Sr. Felipe Saliba)

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; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição deste e das emendas de nºs 1/24 e 2/24, apresentadas nesta Comissão (relator: DEP. DIEGO ANDRADE).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIAÇÃO:

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

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Emendas apresentadas (2)
- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

PROJETO DE LEI N° , DE
(Do Sr. Felipe Saliba)

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.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, para estabelecer obrigações às empresas gerenciadoras de risco e seguradoras em relação aos motoristas e ajudantes submetidos a análise de perfil de risco.

Art. 2º A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 13-C.

Art. 13-C As empresas gerenciadoras de risco e seguradoras que avaliam perfis de risco de motoristas e ajudantes para fins de transporte de cargas deverão, em caso de não adequação do perfil, apresentar ao motorista ou ajudante as razões da inadequação discriminando, ao menos, as seguintes informações:

I – critérios de idade e saúde utilizados no perfil de risco e características do profissional submetido à análise;

II – critérios de vida profissional pregressa, como multas, acidentes de transporte, envolvimento em sinistros e outros relevantes utilizados no perfil de risco e características do profissional submetido à análise;

III – critérios de vida pregressa em relação a processos criminais, cíveis, trabalhistas e outros utilizados no perfil de risco e características do profissional submetido à análise.

§ 1º Em caso da empresa gerenciadora de risco e seguradoras já haverem realizado anteriormente análise de perfil de risco do motorista ou ajudante em que tenha ocorrido adequação ao perfil de risco, informar os critérios utilizados no perfil de risco sob análise que ensejaram a não adequação ou as características do profissional analisado que tenham se modificado e causado a inadequação.

§ 2º As informações referidas nesse artigo serão apresentadas ao motorista e ao ajudante por meio de relatório escrito ou eletrônico, a pedido do profissional sob análise, preservando o sigilo de informações em relação a qualquer outra pessoa, empresa, cooperativa, associação, mesmo aquela que tenha contratado a análise do perfil de risco.



* C D 2 4 4 1 2 2 2 5 8 5 0 0 *

§ 3º A fiscalização do disposto neste artigo cabe à Superintendência de Seguros Privados, criada pelo Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966.

§ 4º As infrações ao disposto nesta Lei serão punidas com multas administrativas de no mínimo R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) até o máximo de 2% (dois por cento) do faturamento bruto anual da empresa infratora, a serem aplicadas pela SUSEP, sem prejuízo da apuração e sanção a outras infrações.

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O setor de transporte rodoviário de cargas tem passado por importantes avanços no que respeita à segurança. Devido à criminalidade e principalmente ao nefando roubo de cargas, que muitas vezes ceifa a vida de inocentes trabalhadores, o setor teve que se adequar, e o tem feito com agilidade e sucesso. Monitoramento, escoltas, melhoria de materiais e equipamentos, mitigação de riscos financeiros fazem parte da nova realidade.

Infelizmente, contudo, algumas práticas discriminatórias têm prejudicado trabalhadores. Refiro-me diretamente à atividade de gerenciamento de risco, à análise do perfil dos profissionais motoristas e ajudantes.

O transporte de cargas realizado por empresas exige a contratação de seguros obrigatórios e muitas vezes seguros opcionais. A mitigação e distribuição dos riscos da atividade, essência do seguro, consiste em mecanismo que preserva a indústria e suas empresas. A contratação de um seguro exige a análise do perfil da carga, do itinerário do transporte, equipamentos utilizados e a capacidade dos profissionais envolvidos, em particular motoristas e ajudantes. No setor operam hoje empresas especializadas em análise de perfis de risco ao lado de seguradoras. Ambas definem o tamanho do risco, seu custo econômico e a possibilidade da cobertura via seguro. Caso algum fator gere risco para além do admissível, a operação não é contratada.

Ocorre que algumas empresas gerenciadoras de risco e seguradoras praticam análises sem critérios adequados em relação aos profissionais envolvidos no transporte. Muitos motoristas relatam que têm sido considerados como não adequados aos perfis de risco sem conhecerem as razões dessa avaliação. Em outros casos sabemos que a não adequação ao perfil de risco tem se baseado em dados absolutamente espúrios, não razoáveis e sem relação com a prática profissional exigida. Como exemplo podemos nos referir a profissionais sem sucesso nas avaliações de risco devido a processos criminais em que são vítimas, a terem sido vítimas de roubos de cargas, a terem contra si acusações em esferas da vida totalmente alheias à prática profissional como problemas familiares. Em alguns casos tivemos notícia de negativa ao profissional pelo simples fato de figurar em um boletim de ocorrência.



* C D 2 4 4 1 2 2 2 5 8 5 0 0 *

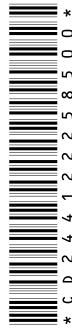
A não adequação ao perfil de risco corresponde à morte profissional do cidadão. Ele fica impedido de realizar sua atividade profissional, não encontra colocação no mercado de trabalho, o qual exige e precisa de motoristas e ajudantes com seguro de transporte. Estar fora do perfil de risco expulsa o profissional para outras atividades, em alguns casos deixando para trás uma atividade de décadas na qual criou experiência e reputação.

Não pedimos nesse projeto que os gerenciadores de risco e seguradoras ignorem elementos que lhes parecem relevantes para a análise de risco, mas sim que permitam ao profissional que os conheça e possa resguardar seus direitos. É absolutamente injusto figurar como vítima em um processo judicial e por isso ser impedido de exercer seu ofício. O atentado à presunção de inocência já vem acompanhado da sentença de desemprego, privação de renda, sofrimento, desagregação familiar. É isso que visamos impedir.

Apresentamos esse projeto contando com o apoio dos nobres pares a fim de resguardar os direitos dos trabalhadores nos transportes, motoristas e ajudantes. Que seja possível a cada um exercer seu ofício dentro de Direito e não aquém ou além dele. Que se estabeleça uma relação justa e honesta entre esses trabalhadores e aqueles que determinam suas possibilidades de trabalho e ganha pão.

Sala das Sessões, em ...

Deputado **Felipe Saliba**



* C D 2 4 4 1 2 2 2 2 5 8 5 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI

Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

| | |
|---|---|
| LEI N° 11.442, DE 5 DE JANEIRO DE 2007 | https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2007-0105;11442 |
| DECRETO-LEI N° 73, DE 21 DE NOVEMBRO DE 1966 | https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:decreto.lei:196611-21;73 |



EMENDA N° AO PROJETO DE LEI N° 1015 DE 2024.
(Sr. Toninho Wandscheer)

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.

O art. 2º do Projeto de Lei N° 1015 de 2024, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 13-C:

Art. 13-C. As Gerenciadoras de Riscos de Transportadores Autônomos (GRTA) que atuam na avaliação de perfil de TAC para fins de cobertura de seguros de transporte mencionados nesta Lei, Art. 13 e §1º, deverão:

I – manter banco de dados de TAC, seus equiparados e/ou motoristas auxiliares, devidamente atualizado, contendo, dentre outras informações, qualificação completa, capacitação técnica, número do RNTRC, histórico de viagens profissionais, de sinistros e multas, assim como dos veículos utilizados na prestação de serviços, de forma a proporcionar melhor desempenho de sua atividade;

II – obter homologação para exercício da atividade junto a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT;

III – cientificar o TAC, seus equiparados e/ou motoristas auxiliares, incontinenti, por intermédio de mensagem eletrônica, sempre que o seu nome e/ou CPF/MF for utilizado para realização de uma pesquisa ou consulta;

IV – possuir central de atendimento ao TAC, seus equiparados e/ou motoristas auxiliares, com funcionamento ininterrupto, 24 (vinte e quatro) horas





por dia/365 (trezentos e sessenta e cinco) dias por ano, apta a prestar esclarecimentos relacionados a atividade e viabilizar a atualização de dados, sempre objetivando melhor enquadramento do perfil do seguro de carga;

V – possuir, no mínimo, 06 pontos de atendimento presencial ao TAC, seus equiparados e/ou motoristas auxiliares, sendo, pelo menos, um em cada região do País;

VI – informar ao TAC, seus equiparados e/ou motoristas auxiliares, quando solicitado, as razões e os motivos de não adequação para determinado perfil do seguro de carga;

VII – adotar medidas de segurança, técnicas e administrativas aptas a prevenção de fraude na identificação do TAC, dos seus equiparados e/ou motoristas auxiliares;

VIII – participar de Câmaras de Mediação e Conciliação, mantida por entidade de defesa e coordenação dos interesses econômicos e profissionais do TAC, dos seus equiparados e/ou motoristas auxiliares, com a finalidade de solucionar eventuais divergências e/ou discrepâncias relacionadas ao perfil do seguro de cargas estabelecido.

§1º O TAC, seus equiparados e/ou motoristas auxiliares, titulares dos dados pessoais, terão direito ao acesso facilitado às suas informações, quando assim expressamente solicitarem, sendo-lhes assegurado sigilo de todos os seus dados em relação a qualquer outra pessoa, física ou jurídica, mesmo aquela que tenha contratado a análise do perfil do seguro de carga.

§2º Os dados e as informações de que trata o inciso I acima serão armazenados eletronicamente pela GRTA, a qual deverá manter os registros de, pelo menos, as últimas 20 (vinte) viagens realizadas pelo TAC, seus equiparados e/ou motoristas auxiliares, com as respectivas performances em relação aos eventos cobertos pelo seguro.

§3º Para todos os efeitos legais e de fiscalização caberá à GRTA a manutenção dos registros das fontes de informações relacionadas a sinistros, processos judiciais e/ou processos administrativos envolvendo o TAC, seus equiparados e/ou motoristas auxiliares, inclusive aqueles relacionados a regularidade da Carteira Nacional de Habilitação.





§4º O exercício da atividade econômica de que trata o este artigo, em regime de livre concorrência, depende de prévia e expressa homologação da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

§5º A Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT deverá criar o RNTRC independente dos motoristas auxiliares (TAC-Auxiliar), com a consequente desvinculação do número de RNTRC do TAC;

§6º A fiscalização do disposto neste artigo cabe à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT." (NR)

JUSTIFICATIVA

A atividade realizada pelas Gerenciadoras de Riscos de Transportadores Autônomos (GRTA) é essencial para viabilizar a contratação do TAC, de seus equiparados e/ou motoristas auxiliares por Embarcadores, Operadores Logísticos, ETC e Cooperativas de Transportes, posto que a realização de pesquisas e consultas junto a uma GRTA possibilita conhecer o perfil do seguro de carga dos mesmos para fins de aceitação de risco pelas sociedades seguradoras antes de cada embarque.

Dessa forma, a razão precípua dessa atividade deve ser a indicação do bom e adequado profissional de acordo com o seu histórico e perfil ao tipo de transporte objeto da contratação, agregando maior segurança e melhores técnicas ao serviço.

Naturalmente, uma categoria composta de aproximadamente 1 milhão de profissionais que transportam mercadorias, de toda espécie e valor, está sujeita a infiltração de indivíduos que praticam crimes contra o patrimônio visando o desvio de cargas de toda a natureza, daí a importância de obter dados confiáveis para se evitar o ingresso desses criminosos na nobre categoria dos caminhoneiros.

Os crimes contra o patrimônio objetivando a subtração de cargas (furtos, roubos, extorsões, apropriações indébitas, estelionatos e receptações), especialmente nas rodovias, atingiram níveis alarmantes, prejudicando diversos setores do País, incluindo o próprio Estado.

Segundo a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), os prejuízos causados chegam a mais de R\$ 1,25 bilhão por ano, gerando aumentos nos custos com segurança e seguros, os quais, inevitavelmente, são repassados aos consumidores finais, afetando, por consequência, toda a sociedade.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Deputado Federal TONINHO WANDSCHEER (PP/PR)

Outro fator relevante na atividade da GRTA é a redução do risco no transporte rodoviário de cargas, considerando a verificação da capacitação técnica e física dos TAC, equiparados e motoristas auxiliares responsáveis pela condução dos veículos, posto que com o cruzamento de informações (motorista x veículo) é possível apurar se o condutor está legalmente habilitado e apto a realizar a atividade profissional remunerada, se possui autorização para conduzir determinado tipo de veículo, se possui certificações para transporte de cargas específicas, como produtos perigosos, etc, minimizando, assim, os riscos de acidentes nas rodovias e, por consequência, a exposição de riscos aos demais usuários das rodovias.

Há estimativas de que no ano de 2021 ocorreram, aproximadamente, 31.600 acidentes envolvendo veículos de transporte rodoviário de cargas, cuja soma de prejuízos ultrapassa os R\$14,6 bilhões, o que contribui para o aumento do chamado custo Brasil.

Sala das Sessões, maio de 2024.

TONINHO WANDSCHEER

Deputado Federal (PP/PR)

Apresentação: 08/05/2024 18:01:14.417 - CVT
EMC 2/2024 CVT => PL 1015/2024
EMC n.2/2024



* C D 2 4 1 7 4 2 2 4 8 6 0 0 *





EMENDA N° AO PROJETO DE LEI N° 1015 DE 2024.
(Sr. Toninho Wandscheer)

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.

Acrescente-se o seguinte artigo ao Projeto de Lei N° 1015 de 2024:

“Art. O art. 3º da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“Art. 3º

Parágrafo único. A regulamentação de que trata o caput deverá implementar, para o exercício da atividade, a avaliação veicular ambiental periódica dos veículos automotores utilizados no transporte rodoviário de cargas, visando o controle da emissão de poluentes.” (NR)

JUSTIFICATIVA

O Programa de que trata o PL nº 1.015, de 2024, altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, para estabelecer obrigações às empresas gerenciadoras de risco e seguradoras em relação aos motoristas e ajudantes submetidos a análise de perfil de risco. Entretanto, não aborda questões relacionadas ao desgaste e manutenção dos veículos, à qualidade do ar e ao controle das emissões de poluentes pelos veículos automotores de cargas, que constituem fatores de risco adicionais para os transportadores e para as comunidades. Veículos com altas emissões tendem a ter motores menos eficientes e podem exigir mais manutenção. Isso aumenta o risco de falhas mecânicas e acidentes, o que pode resultar em sinistros e custos mais elevados para as seguradoras.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Deputado Federal TONINHO WANDSCHEER (PP/PR)

Sabemos que parte significativa do desafio da sustentabilidade e do controle de poluentes diz respeito à frota já em circulação. Afinal, quase um quarto dos nossos caminhões têm mais de trinta anos de fabricação, e, portanto, consomem mais óleo diesel e emitem mais poluentes.

Nesse sentido, propomos vincular a inscrição e renovação de veículos no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTR-C) à realização de avaliação periódica para controle de emissão de poluentes. Acreditamos que a medida, apesar de sua simplicidade, terá importante impacto, pois vinculará a atuação do transportador de cargas à manutenção das condições ambientais de funcionamento de seu equipamento.

Essa medida constitui a melhor alternativa para mensurar, de forma consistente, os níveis de emissões de poluentes dos veículos inscritos no RNTR-C, permitindo a elaboração de políticas públicas mais contundentes e de estudos e pesquisas científicas para melhor entender e mitigar os efeitos da poluição advinda dos veículos de carga no Brasil.

Pelo exposto, rogo aos Pares apoio para aprovação da emenda.

Sala das Comissões, maio de 2024.

TONINHO WANDSCHEER

Deputado Federal (PP/PR)

Apresentação: 09/05/2024 16:49:10.517 - CVT
EMC 3/2024 CVT => PL 1015/2024
EMC n.3/2024



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 proprietários¹ de seus modelos

¹ 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, consequentemente, 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 2025.

Deputado Diego Andrade
Relator





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.015, DE 2024

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela rejeição do Projeto de Lei nº 1.015/2024, da Emenda 1/2024 da CVT, e da Emenda 2/2024 da CVT, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Diego Andrade.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Mauricio Neves - Presidente, Marangoni - Vice-Presidente, Bebeto, Bruno Ganem, Denise Pessôa, Domingos Sávio, Flávio Nogueira, Gutemberg Reis, Luiz Carlos Busato, Luiz Fernando Faria, Miguel Lombardi, Neto Carletto, Rodrigo Gambale, Rubens Otoni, Antonio Carlos Rodrigues, Diego Andrade, Fausto Pinato, Gabriel Nunes, Gilson Daniel, Henderson Pinto, Hugo Leal, Leônidas Cristino, Márcio Honaiser, Marcos Soares, Marcos Tavares, Nicoletti, Paulo Guedes, Ricardo Ayres e Zé Trovão.

Sala da Comissão, em 27 de agosto de 2025.

Deputado MAURICIO NEVES
Presidente



FIM DO DOCUMENTO