

# PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº, DE 2026

Altera o Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, para instituir regime regulatório específico aplicável às operações de proteção patrimonial mutualista destinadas exclusivamente ao transporte de carga, e dá outras providências.

Apresentação: 30/03/2026 15:57:06.390 - Mesa

PLP n.83/2026

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O §3º do art. 88-D do Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 88-D. ....

§3º A operação de proteção patrimonial mutualista destinada exclusivamente ao transporte de carga observará regime regulatório específico, sendo estruturado sob forma de autogestão pelas associações, com dispensa da contratação de administradora, não se aplicando, para tais operações, a obrigatoriedade prevista no art. 88-H deste Decreto-Lei, desde que atendidos os requisitos previstos neste parágrafo e na regulamentação do Conselho Nacional de Seguros Privados – CNSP, cabendo à associação assumir integralmente a gestão da operação.

I – a autogestão compreenderá o exercício direto, pela associação, de todas as atividades necessárias à administração, operação e sustentação dos grupos de proteção patrimonial mutualista, assumindo integral responsabilidade pela gestão dos recursos, pela condução das atividades operacionais e pelo cumprimento das obrigações do grupo, incluindo, no mínimo:

a) a gestão operacional e financeira dos grupos de proteção patrimonial mutualista;



- b) o processamento de adesões, alterações e cancelamentos;
- c) a apuração e cobrança do rateio mutualista;
- d) a regulação e liquidação dos eventos danosos;
- e) o cumprimento das obrigações financeiras do grupo;

II – A associação deverá instituir estrutura mínima de governança, compreendendo:

- a) Conselho de Administração do Grupo de Proteção Patrimonial Mutualista, composto por, no mínimo, 3 (três) membros, eleitos para essa finalidade, com atribuições definidas quanto à supervisão, deliberação e acompanhamento da gestão da operação;
- b) identificação formal dos responsáveis perante a Superintendência de Seguros Privados – SUSEP;
- c) adoção de mecanismos de controle interno, auditoria e conformidade, compatíveis com a natureza e o porte da operação;
- d) previsão, em estatuto ou regulamento próprio, de regras específicas voltadas à gestão, utilização e controle dos recursos do grupo.

III – os membros do Conselho de Administração responderão pessoalmente, nas esferas civil, administrativa e penal, por atos de má gestão, desvio de finalidade ou irregularidades na condução da operação.

IV – os recursos vinculados às operações de proteção patrimonial mutualista deverão ser administrados no âmbito do respectivo grupo de proteção patrimonial mutualista, observando-se, no mínimo:

- a) ser integralmente vinculados ao grupo de proteção patrimonial mutualista, vedada sua utilização para finalidades estranhas à operação;
- b) permanecer segregados em relação ao patrimônio da associação, sem comunicação ou confusão patrimonial;



c) ser mantidos em contas bancárias específicas e individualizadas, destinadas exclusivamente à movimentação dos recursos do grupo;

d) possuir registro contábil próprio, separado e independente, que permita a plena identificação, rastreabilidade e controle das movimentações financeiras.

V – A associação, como mandatária do grupo de proteção patrimonial, deverá apresentar, de forma periódica e nos termos da regulamentação aplicável, informações completas, atualizadas e individualizadas à Superintendência de Seguros Privados – SUSEP, exclusivamente relacionadas aos grupos de proteção patrimonial mutualista por ela administrados em regime de autogestão, compreendendo, no mínimo, dados de natureza financeira, atuarial, contábil e operacional, aptos a demonstrar a regularidade da gestão, a suficiência de recursos, a liquidez da operação e a adequada condução das atividades.

VI – o descumprimento das disposições deste parágrafo sujeitará a associação e seus administradores às penalidades previstas neste Decreto-Lei, sem prejuízo da responsabilidade civil e penal cabível;

VII – o CNSP regulamentará o disposto neste parágrafo, observando o princípio da proporcionalidade regulatória e as especificidades do segmento de transporte de carga.”

Art. 2º Fica estabelecido que o regime específico aplicável às operações de proteção patrimonial mutualista destinadas exclusivamente ao transporte de carga deverá observar, no âmbito de sua regulamentação e aplicação, os princípios da proporcionalidade regulatória, da preservação da autogestão associativa, da transparência, da solvência, da liquidez e da responsabilização direta dos gestores.

Parágrafo Único. As associações de proteção mutualista exclusivas do transporte rodoviário de carga ficam permitidas a garantirem a proteção de danos materiais e extrapatrimoniais causados a terceiros, conforme os planos de proteções disponíveis em sua base. De igual modo, o Certificado de Proteção Mutualista possuirá, para fins de fiscalização e comprovação perante órgãos competentes, eficácia equivalente à apólice de seguro exigida para o RC-V.



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

## JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta legislativa tem por objetivo promover o aperfeiçoamento do regime jurídico das operações de proteção patrimonial mutualista, especificamente no que se refere às associações que atuam de forma exclusiva no segmento de transporte de carga, mediante a adequação do modelo regulatório instituído pela Lei Complementar nº 213, de 2025, às particularidades estruturais, operacionais e econômicas desse setor.

A Lei Complementar nº 213/2025 representou avanço significativo ao reconhecer e integrar as operações de proteção patrimonial mutualista ao âmbito do Sistema Nacional de Seguros Privados, submetendo-as à supervisão da Superintendência de Seguros Privados e estabelecendo diretrizes relevantes voltadas à solvência, à transparência e à proteção dos participantes. Todavia, ao estruturar o modelo regulatório geral, a legislação atribuiu papel central à figura da administradora, conferindo-lhe a responsabilidade pela condução das atividades operacionais, financeiras e técnicas dos grupos mutualistas.

Embora tal desenho normativo atenda adequadamente a determinados segmentos, verifica-se que a redação atualmente conferida ao § 3º do art. 88-D do Decreto-Lei nº 73/1966 possui natureza eminentemente programática, limitando-se a indicar a necessidade de regulamentação específica para as operações destinadas ao transporte de carga, sem, contudo, estabelecer os contornos mínimos desse regime diferenciado. Essa característica revela-se insuficiente para conferir segurança jurídica e efetividade ao comando legal, sobretudo diante das especificidades operacionais das associações que atuam nesse segmento.

Diante desse cenário, mostra-se necessária a evolução do referido dispositivo, mediante a sua densificação normativa, de modo a transformá-lo em regra de conteúdo material mais completo, apta a disciplinar, em nível legal, os elementos essenciais do regime aplicável ao transporte de carga. A proposta ora apresentada não altera a diretriz já estabelecida pelo legislador, mas a desenvolve, conferindo-lhe concretude e operabilidade, ao incorporar ao próprio texto legal parâmetros mínimos relacionados à gestão, à governança, à solvência, à segregação patrimonial e à fiscalização das operações.

O segmento de transporte de carga apresenta características próprias que justificam tratamento regulatório diferenciado. Trata-se de atividade econômica essencial à logística nacional, historicamente estruturada em bases



associativas e operada sob regime de mutualismo direto, no qual os próprios participantes compartilham os custos decorrentes dos eventos danosos. Esse modelo consolidado apresenta elevada eficiência operacional, redução de custos e forte aderência às necessidades dos transportadores, especialmente daqueles que atuam de forma autônoma ou em estruturas empresariais de menor porte.

Nesse contexto, a imposição obrigatória de intermediação por administradora, embora concebida como mecanismo de controle, revela-se inadequada para o segmento de transporte de carga, na medida em que introduz custos adicionais, aumenta a complexidade operacional e afasta a gestão dos recursos dos próprios participantes.

Tal dinâmica compromete a eficiência do sistema mutualista e pode dificultar a adaptação das associações ao ambiente regulado, em evidente descompasso com os objetivos da legislação.

A proposta apresentada busca, portanto, compatibilizar o modelo regulatório com a realidade do setor, por meio da previsão expressa da possibilidade de autogestão pelas associações, com dispensa da contratação de administradora, desde que observados requisitos de governança, controle, solvência e transparência. Trata-se de substituição da intermediação obrigatória por um modelo de gestão direta responsável, regulada e supervisionada, que mantém a integridade do sistema e reforça os mecanismos de fiscalização estatal.

Para tanto, o texto proposto estabelece a obrigatoriedade de estrutura mínima de governança, com a instituição de órgão responsável pela supervisão da operação e a identificação formal dos responsáveis perante o órgão regulador, os quais responderão pessoalmente por eventuais irregularidades. Tal medida promove a individualização da responsabilidade e fortalece a efetividade dos mecanismos de controle.

No campo financeiro, a proposta institui exigências objetivas voltadas à garantia da solvência operacional, mediante a previsão de capital de garantia e fundo de contingência, assegurando que os grupos disponham de recursos suficientes para suportar oscilações, inadimplência e eventos extraordinários. Esses instrumentos, aliados ao regime de rateio mutualista, conferem robustez e estabilidade ao sistema.

Adicionalmente, reforça-se a necessidade de segregação patrimonial dos recursos, garantindo sua vinculação exclusiva aos grupos de proteção patrimonial mutualista, com manutenção em contas específicas e registro contábil independente, de forma a assegurar transparência, rastreabilidade e controle das operações, evitando qualquer forma de confusão patrimonial.



No que se refere à supervisão, a proposta preserva integralmente a competência da Superintendência de Seguros Privados, estabelecendo a obrigatoriedade de prestação periódica de informações técnicas, financeiras e atuariais relacionadas aos grupos, possibilitando fiscalização direta, contínua e efetiva das operações.

A opção legislativa adotada, consistente na reformulação do §3º do art. 88-D, permite concentrar, em um único dispositivo, a disciplina do regime específico aplicável ao transporte de carga, reforçando a unidade do sistema normativo e evitando dispersão de regras. Tal técnica contribui para maior clareza, coerência e aplicabilidade da norma, posicionando o regime diferenciado como desdobramento natural do conceito geral de proteção patrimonial mutualista.

Dessa forma, a presente proposta não representa flexibilização indevida do regime regulatório, mas seu aprimoramento, ao alinhar os mecanismos de controle às características reais do setor, garantindo segurança jurídica, eficiência operacional e proteção aos participantes. Trata-se de medida que concretiza a determinação legal de tratamento específico para o transporte de carga, ao mesmo tempo em que fortalece a sustentabilidade e a estabilidade de um segmento essencial à economia nacional.

A presente proposta de alteração legislativa tem por finalidade adequar a legislação vigente à realidade operacional do setor de transporte rodoviário de cargas, promovendo maior eficiência econômica, ampliação da concorrência e inclusão de instrumentos alternativos de proteção patrimonial.

Atualmente, os transportadores rodoviários de carga estão submetidos à exigência de contratação de seguros obrigatórios regulados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres, notadamente o seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário – Carga (RC-V), dentre outros correlatos. Tais exigências, embora essenciais à proteção de terceiros e à segurança jurídica das operações, têm se mostrado excessivamente onerosas quando contratadas junto a seguradoras tradicionais, especialmente para transportadores autônomos e pequenas empresas.

Nesse contexto, as associações de proteção mutualista vêm desempenhando papel relevante ao oferecer alternativas economicamente mais acessíveis, baseadas no compartilhamento de riscos entre seus associados, modelo este já consolidado em diversos segmentos e respaldado pelos princípios da livre iniciativa e da autonomia privada, previstos na Constituição Federal.

Entretanto, a ausência de previsão legal específica quanto à atuação dessas associações no âmbito do transporte rodoviário de cargas gera



insegurança jurídica, tanto para os transportadores quanto para os órgãos fiscalizadores, limitando o acesso a soluções mais eficientes e inclusivas.

A proposta ora apresentada busca suprir essa lacuna normativa, autorizando expressamente que associações de proteção mutualista exclusivas do transporte rodoviário de carga possam garantir a cobertura de danos materiais e extrapatrimoniais causados a terceiros, nos termos dos planos de proteção disponibilizados aos seus associados.

Além disso, prevê-se que o Certificado de Proteção Mutualista possua eficácia equivalente à apólice de seguro exigida para o RC-V, exclusivamente para fins de fiscalização e comprovação perante os órgãos competentes, assegurando, assim, a manutenção do nível de proteção exigido pelo ordenamento jurídico, sem prejuízo da atividade fiscalizatória estatal.

Importante destacar que a proposta não afasta a regulação estatal, tampouco fragiliza a proteção de terceiros, mas, ao contrário, amplia o leque de instrumentos disponíveis para cumprimento das obrigações legais, promovendo maior competitividade, redução de custos operacionais e fortalecimento do setor de transporte rodoviário de cargas.

Dessa forma, a medida contribui para a democratização do acesso à proteção patrimonial, fomenta o associativismo e está em consonância com os princípios constitucionais da livre iniciativa, da função social da atividade econômica e da busca pelo desenvolvimento nacional.

Ante o exposto, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação da presente iniciativa.

Sala das Sessões, em 30 de março de 2026.

