

## Jacqueline de Souza Alves da Silva

---

**De:** Marcelo de Almeida Frota  
**Enviado em:** quarta-feira, 18 de janeiro de 2023 14:14  
**Para:** Jacqueline de Souza Alves da Silva  
**Assunto:** ENC: ANUT - Revogação parcial da Medida Provisória nº 1.153/2022  
**Anexos:** ANUT Ofício Revogação parcial da MP 1153 Senador Rodrigo Pacheco.pdf

---

**De:** Sen. Rodrigo Pacheco  
**Enviada em:** quarta-feira, 18 de janeiro de 2023 10:58  
**Para:** Marcelo de Almeida Frota <MFROTA@senado.leg.br>  
**Assunto:** ENC: ANUT - Revogação parcial da Medida Provisória nº 1.153/2022

---

**De:** [anut@anut.org.br](mailto:anut@anut.org.br) [mailto:[anut@anut.org.br](mailto:anut@anut.org.br)]  
**Enviada em:** quarta-feira, 18 de janeiro de 2023 10:56  
**Para:** Sen. Rodrigo Pacheco <[sen.rodrigopacheco@senado.leg.br](mailto:sen.rodrigopacheco@senado.leg.br)>  
**Cc:** [anut@anut.org.br](mailto:anut@anut.org.br)  
**Assunto:** ANUT - Revogação parcial da Medida Provisória nº 1.153/2022

Você não costuma receber emails de [anut@anut.org.br](mailto:anut@anut.org.br). Saiba por que isso é importante



Ref. 038/23

Senhor Presidente,

A ANUT - Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga, entidade representativa dos usuários do transporte de cargas do Brasil, fundada em 2002, que congrega grandes grupos empresariais de diversos setores da economia, responsáveis por cerca de 1/3 da movimentação de mercadorias em atacado no país, vem manifestar-se contrariamente à edição da Medida Provisória nº 1.153, de 30 de dezembro de 2022, no que se refere especificamente no seu Art. 13º que alterou disposições da Lei 11.442 de 05 de janeiro de 2007, quanto à contratação de seguros de cargas.

A conversão da Medida Provisória em Lei carrega consigo o potencial de, a despeito de proteger determinados direitos, trazer graves consequências para o setor de transporte de cargas no Brasil, e, em última análise, aumento no custo do frete e dos produtos transportados.

É importante analisar a questão sob dois prismas (*i*) os impactos econômicos e operacionais das medidas implementadas e (*ii*) os vícios de constitucionalidade e legalidade.

Sobre o primeiro aspecto, a imposição de que a contratação dos seguros seja feita exclusivamente pelos transportadores – à exceção das contratações envolvendo os Transportadores Autônomos de Cargas (art. 13 e incisos) – cabendo a eles a escolha da seguradora, sendo vedada a estipulação das condições e

características da apólice por parte do contratante do serviço de transporte, ignora por completo a dinâmica do mercado. Não é difícil chegar à conclusão de que os embarcadores possuem, em sua grande maioria, condições comerciais mais favoráveis junto às companhias seguradoras para a negociação dos custos envolvidos na operação.

A partir da atual realidade de mercado, foi desenvolvido ambiente automatizado com todos os atores envolvidos na operação, embarcadores, transportadores e companhias seguradoras, contribuindo para o escoamento de produtos de toda ordem pela malha rodoviária do país, de maneira mais eficiente sem perder de vista o cumprimento rigoroso da legislação aplicada à espécie. Da mesma forma, a otimização operacional dos processos também contribui para a redução do custo do produto final.

Além do mais, a estipulação das condições e características é inerente a qualquer operação em que há a precificação do risco, de modo que, o seu melhor gerenciamento – visando reduzir a sinistralidade – contribui, por via de consequência, com valores de frete igualmente reduzidos. Não se pode ignorar o efeito cascata provocado pela medida, não somente no setor produtivo – a partir do aumento de custo de insumos – mas para a população em geral, consumidora de produtos em geral.

Sabedores de que os riscos envolvidos nas transações, interessando abordar o transporte de cargas, devem ser alocados aqueles com maior capacidade de gerenciá-los, partindo mais uma vez do preceito econômico da precificação – impactada pela menor ou maior sinistralidade – é que deve ser regra a livre pactuação das partes. Isso porque, a depender do caso concreto, o recomendável é que a contratação dos seguros seja feita pelo embarcador, noutro pelo transportador.

Referida liberdade carrega consigo o segundo aspecto a ser abordado: os vícios de constitucionalidade e legalidade. A Constituição Federal prestigia a livre iniciativa (art. 170), refletida na compreensão da liberdade da empresa, a partir da proteção da ordem econômica e da livre concorrência. O engessamento da vontade empresarial impede com que as partes envolvidas conduzam suas tratativas de modo a cumprir com o seu papel na economia nacional: a geração de emprego e renda.

Ao mesmo tempo, há macula à Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019, segundo a qual a interpretação na aplicação do direito civil, empresarial, econômico, urbanístico e do trabalho nas relações jurídicas que se encontrem no seu âmbito de aplicação e na ordenação pública, inclusive sobre exercício das profissões, comércio, juntas comerciais, registros públicos, trânsito, transporte e proteção ao meio ambiente (art. 1º, §1º) deve se dar em favor da liberdade econômica.

O absurdo é tamanho que há vedação expressa à responsabilização do Transportador Autônomo de Cargas por eventuais perdas, na hipótese em que aplicada a exceção à regra trazida na Medida Provisória (art. 13, §2º), qual seja, a atribuição de responsabilidade da contratação dos seguros ao contratante dos serviços de transporte. A esse respeito, não é demais lembrar que o artigo 927 do Código Civil assegura que “*aquele que, por ato ilícito causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo*”.

Não se pode conceber que, a construção diária de ambiente de negócios no Brasil, seja marcada pela insegurança jurídica, irresponsabilidade e pelo malferimento deliberado dos princípios da probidade e da boa-fé. Neste sentido, a salvaguarda é encontrada no mesmo Código Civil já citado, que dispõe em seu

artigo 422 que “os contratantes são obrigados guardar, assim na conclusão do contrato, como em sua execução, os princípios de probidade e boa-fé”.

Não é demais lembrar que os Tribunais brasileiros têm assumido a posição de reconhecer a solidariedade entre embarcador e o transportador, em matéria de responsabilidade civil. Ainda que questionável, do ponto de vista jurídico, já que não há presunção de solidariedade (art. 265, Código Civil), exceto em virtude de lei ou da vontade das partes, o dever de mitigação do resultado danoso deve ser, igualmente, por elas compartilhado. Não por outro motivo, vedar a vinculação do transportador aos Planos de Gerenciamento de Risco implica em, por mais uma razão, dosar de forma desbalanceada os direitos e obrigações presentes nas operações de transporte. Há verdadeira imposição de dever, com o tolhimento do direito de prevenir eventual materialização dos riscos, com inquestionável reflexo financeiro.

E, caminhando ao fim, a redação conferida pela Medida Provisória ao artigo 5º, §5º, da Lei Federal nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, pressupõe justamente o contrário do que determinado pela legislação vigente, a má-fé do administrador dos serviços de transporte. A presunção da existência de conflito de interesses em virtude de o contratante ou subcontratante atuar, na mesma operação, como administrador dos serviços de transporte, ignora a boa-fé e a livre iniciativa que devem prevalecer nas relações. Por certo que, havendo abuso da confiança depositada ao administrador, há o dever de reparação – ainda que por via judicial. O que não se pode, em qualquer hipótese, é permitir, mais uma vez, o engessamento das relações comerciais em prejuízo do próprio transportador.

A ANUT acredita firmemente na promoção de ambiente de negócios juridicamente seguro e economicamente viável, que só pode ser atingido a partir da defesa implacável dos princípios da livre iniciativa, liberdade econômica e segurança jurídica. Não por outra razão, manifesta-se completamente contrária no que se refere ao “seguro de cargas” previsto na Medida Provisória nº 1.153, de 30 de dezembro de 2022, editada sem qualquer diálogo com o setor de transportes e no apagar das luzes do governo anterior.

Atenciosamente,

**Luis Henrique Teixeira Baldez**

Presidente Executivo

Tel.: 21 2532-0503 /61 98123-9460 WhatsApp: 21 97153-3099

[anut@anut.org.br](mailto:anut@anut.org.br) / [www.anut.org.br](http://www.anut.org.br)

Esta mensagem é destinada exclusivamente a seu destinatário e pode conter informações privadas, privilegiadas e confidenciais. Se você a recebeu por engano, por favor, notifique imediatamente o remetente e elimine-a de seu computador.

This message is for the designated recipient only and may contain privileged, proprietary, or otherwise private information. If you have received it in error, please notify the sender immediately and delete the original.

Ref. 038 /23

Rio de Janeiro, 18 de janeiro de 2023

Exmo. Sr.  
 Rodrigo Otavio Soares Pacheco  
 Presidente do Senado Federal e do Congresso Nacional  
 Brasilia / DF

1

Assunto: Revogação parcial da Medida Provisória nº 1.153/2022

Senhor Presidente,

A ANUT - Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga, entidade representativa dos usuários do transporte de cargas do Brasil, fundada em 2002, que congrega grandes grupos empresariais de diversos setores da economia, responsáveis por cerca de 1/3 da movimentação de mercadorias em atacado no país, vem manifestar-se contrariamente à edição da Medida Provisória nº 1.153, de 30 de dezembro de 2022, no que se refere especificamente no seu Art. 13º que alterou disposições da Lei 11.442 de 05 de janeiro de 2007, quanto à contratação de seguros de cargas.

A conversão da Medida Provisória em Lei carrega consigo o potencial de, a despeito de proteger determinados direitos, trazer graves consequências para o setor de transporte de cargas no Brasil, e, em última análise, aumento no custo do frete e dos produtos transportados.

É importante analisar a questão sob dois prismas *(i)* os impactos econômicos e operacionais das medidas implementadas e *(ii)* os vícios de constitucionalidade e legalidade.

Sobre o primeiro aspecto, a imposição de que a contratação dos seguros seja feita exclusivamente pelos transportadores – à exceção das contratações envolvendo os Transportadores Autônomos de Cargas (art. 13 e incisos) – cabendo a eles a escolha da seguradora, sendo vedada a estipulação das condições e características da apólice por parte do contratante do serviço de transporte, ignora por completo a dinâmica do mercado. Não é difícil chegar à conclusão de que os embarcadores possuem, em sua grande maioria, condições comerciais mais favoráveis junto às companhias seguradoras para a negociação dos custos envolvidos na operação.

A partir da atual realidade de mercado, foi desenvolvido ambiente automatizado com todos os atores envolvidos na operação, embarcadores, transportadores e companhias seguradoras, contribuindo para o escoamento de produtos de toda ordem pela malha rodoviária do país, de maneira mais eficiente sem perder de vista o cumprimento rigoroso da legislação

aplicada à espécie. Da mesma forma, a otimização operacional dos processos também contribui para a redução do custo do produto final.

Além do mais, a estipulação das condições e características é inerente a qualquer operação em que há a especificação do risco, de modo que, o seu melhor gerenciamento – visando reduzir a sinistralidade – contribui, por via de consequência, com valores de frete igualmente reduzidos. Não se pode ignorar o efeito cascata provocado pela medida, não somente no setor produtivo – a partir do aumento de custo de insumos – mas para a população em geral, consumidora de produtos em geral.

Sabedores de que os riscos envolvidos nas transações, interessando abordar o transporte de cargas, devem ser alocados aqueles com maior capacidade de gerenciá-los, partindo mais uma vez do preceito econômico da especificação – impactada pela menor ou maior sinistralidade – é que deve ser regra a livre pactuação das partes. Isso porque, a depender do caso concreto, o recomendável é que a contratação dos seguros seja feita pelo embarcador, noutro pelo transportador.

Referida liberdade carrega consigo o segundo aspecto a ser abordado: os vícios de constitucionalidade e legalidade. A Constituição Federal prestigia a livre iniciativa (art. 170), refletida na compreensão da liberdade da empresa, a partir da proteção da ordem econômica e da livre concorrência. O engessamento da vontade empresarial impede com que as partes envolvidas conduzam suas tratativas de modo a cumprir com o seu papel na economia nacional: a geração de emprego e renda.

Ao mesmo tempo, há macula à Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019, segundo a qual a interpretação na aplicação do direito civil, empresarial, econômico, urbanístico e do trabalho nas relações jurídicas que se encontrem no seu âmbito de aplicação e na ordenação pública, inclusive sobre exercício das profissões, comércio, juntas comerciais, registros públicos, trânsito, transporte e proteção ao meio ambiente (art. 1º, §1º) deve se dar em favor da liberdade econômica.

O absurdo é tamanho que há vedação expressa à responsabilização do Transportador Autônomo de Cargas por eventuais perdas, na hipótese em que aplicada a exceção à regra trazida na Medida Provisória (art. 13, §2º), qual seja, a atribuição de responsabilidade da contratação dos seguros ao contratante dos serviços de transporte. A esse respeito, não é demais lembrar que o artigo 927 do Código Civil assegura que “*aquele que, por ato ilícito causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo*”.

Não se pode conceber que, a construção diária de ambiente de negócios no Brasil, seja marcada pela insegurança jurídica, irresponsabilidade e pelo malferimento deliberado dos

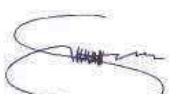
princípios da probidade e da boa-fé. Neste sentido, a salvaguarda é encontrada no mesmo Código Civil já citado, que dispõe em seu artigo 422 que “*os contratantes são obrigados guardar, assim na conclusão do contrato, como em sua execução, os princípios de probidade e boa-fé*”.

Não é demais lembrar que os Tribunais brasileiros têm assumido a posição de reconhecer a solidariedade entre embarcador e o transportador, em matéria de responsabilidade civil. Ainda que questionável, do ponto de vista jurídico, já que não há presunção de solidariedade (art. 265, Código Civil), exceto em virtude de lei ou da vontade das partes, o dever de mitigação do resultado danoso deve ser, igualmente, por elas compartilhado. Não por outro motivo, vedar a vinculação do transportador aos Planos de Gerenciamento de Risco implica em, por mais uma razão, dosar de forma desbalanceada os direitos e obrigações presentes nas operações de transporte. Há verdadeira imposição de dever, com o tolhimento do direito de prevenir eventual materialização dos riscos, com inquestionável reflexo financeiro.

E, caminhando ao fim, a redação conferida pela Medida Provisória ao artigo 5º, §5º, da Lei Federal nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, pressupõe justamente o contrário do que determinado pela legislação vigente, a má-fé do administrador dos serviços de transporte. A presunção da existência de conflito de interesses em virtude de o contratante ou subcontratante atuar, na mesma operação, como administrador dos serviços de transporte, ignora a boa-fé e a livre iniciativa que devem prevalecer nas relações. Por certo que, havendo abuso da confiança depositada ao administrador, há o dever de reparação – ainda que por via judicial. O que não se pode, em qualquer hipótese, é permitir, mais uma vez, o engessamento das relações comerciais em prejuízo do próprio transportador.

A ANUT acredita fortemente na promoção de ambiente de negócios juridicamente seguro e economicamente viável, que só pode ser atingido a partir da defesa implacável dos princípios da livre iniciativa, liberdade econômica e segurança jurídica. Não por outra razão, manifesta-se completamente contrária no que se refere ao “seguro de cargas” previsto na Medida Provisória nº 1.153, de 30 de dezembro de 2022, editada sem qualquer diálogo com o setor de transportes e no apagar das luzes do governo anterior.

Atenciosamente,



Luis Henrique Teixeira Baldez  
 Presidente Executivo