

Jacqueline de Souza Alves da Silva

De: Sen. Rodrigo Pacheco
Enviado em: quarta-feira, 10 de maio de 2023 14:56
Para: Jacqueline de Souza Alves da Silva
Assunto: ENC: Carta Aberta aos Senadores - MP 1153/2022: Em defesa do Transporte Rodoviário de Cargas
Anexos: Carta Aberta ao Senado - MP 1153_2022.pdf

De: Institucional Fetrabens [<mailto:institucional@fetrabens.org.br>]
Enviada em: quarta-feira, 10 de maio de 2023 13:18
Para: Sen. Rodrigo Pacheco <sen.rodrigopacheco@senado.leg.br>
Assunto: Carta Aberta aos Senadores - MP 1153/2022: Em defesa do Transporte Rodoviário de Cargas

Você não costuma receber emails de institucional@fetrabens.org.br. [Saiba por que isso é importante](#)

Prezado Presidente Rodrigo Pacheco,

O setor do transporte rodoviário de cargas pede o seu apoio para garantir uma importante conquista alcançada na **MP 1153/2022** na Câmara: **a contratação obrigatória dos seguros de responsabilidade civil por parte dos transportadores, abrangendo pessoas físicas, jurídicas e cooperativas.**

Todo o movimento do setor de transporte rodoviário foi em decorrência de um único motivo: **o abuso econômico praticado por grandes conglomerados econômicos que, de forma maliciosa e hostil, se apoderaram do controle e forma da contratação do seguro obrigatório do transportador** impingindo-lhe uma série de obrigações acessórias conhecidas como Planos de Gerenciamento de Riscos (PGRs) que demandam uma série de providências em relação à carga transportada.

Detalhes sobre o posicionamento setorial estão apresentados na **Carta Aberta** em anexo a esse e-mail.

Contamos com o **apoio** de V. Exa. para aprovar a **manutenção das disposições do Art.13, da Lei 11.442/07 contidas no Art. 3º, do PLV 10/23 (MP 1153/22).**

Atenciosamente,

Olivia Pinheiro
Assessora Institucional



Rua Heróis da FEB, nº 9 - Parque Novo Mundo
 São Paulo - SP - CEP: 02188-040
 Tel: +55 11 2632-4622
 E-mail: fetrabens@uol.com.br



CARTA ABERTA DO SETOR DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA DA MP 1153/22 – PLV 10/23

Ingressou no Senado Federal advindo da Câmara dos Deputados o texto da MP 1153/22 que trata de exame toxicológico periódico e seguros de transporte, como já constava de sua ementa publicada no DOU pelo Executivo.

Nesta MP, que recebeu o nº PLV 10/23 no Senado, consta a alteração do Art. 13, da Lei 11.442/2007 que estabelece a forma de contratação obrigatória pelos transportadores pessoas físicas e jurídicas e cooperativas dos Seguros de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C) e de Responsabilidade Civil por Desaparecimento de Carga (RC-DC) e de Responsabilidade Civil por Danos a Terceiros causados pelo Veículo Transportador (RC-V).

Esse texto foi incluído pela Emenda de Plenário nº 7, apresentada em 27/04/2023, a qual possui como justificativa “a presente emenda tem como objetivo tornar claro que tanto o transportador autônomo, como as pessoas jurídicas e as cooperativas prestadoras de serviço de transporte de cargas podem contratar os seguros e que a escolha da seguradora é direito exclusivo dos mesmos, evitando que contratantes de serviço de transporte venham a obriga-los a contratar apólices em seguradoras pré-determinadas abrangendo nesse caso, tanto o seguro previsto no inciso I quanto no inciso II do *caput*”.

Como podemos observar, o objetivo da emenda é a contratação obrigatória dos seguros de responsabilidade civil por parte dos transportadores, abrangendo pessoas físicas, jurídicas e cooperativas.

Desta forma, não cabe à falsa notícia propagada por algumas entidades que visam apenas tumultuar o processo legislativo de que as pessoas jurídicas estariam fora do alcance da Lei e que não caberia o §7º do Art. 13, o qual deve permanecer, pois está totalmente de acordo com a própria justificativa da emenda.

Devemos lembrar que um dos grandes motivos da MP 1153/22 é proporcionar dignidade ao caminhoneiro autônomo, dando-lhe a oportunidade da contratação direta, sem interveniência de atravessadores, conhecidos como agenciadores de carga, os quais não possuindo nenhum caminhão retêm mais de 40% do frete do caminhoneiro.

Muitos caminhoneiros são MEIs (Microempreendedores Individuais), ou ainda pequenas sociedades entre pais e filhos ou irmãos com apenas dois ou três caminhões, mas que não descaracteriza sua condição de caminhoneiro, os quais ao todo, representam mais de 200 mil microempresas, ou seja, jamais poderiam ser excluídos da lei.

Todo o movimento do setor de transporte rodoviário foi em decorrência de um único motivo, o abuso econômico praticado por grandes conglomerados econômicos que de forma maliciosa e hostil, se apoderaram do controle e forma da contratação do seguro obrigatório do transportador impingindo-lhe uma série de obrigações acessórias conhecidas como Planos de Gerenciamento de Riscos (PGRs) que demandam uma série de providências em relação à carga transportada, tais como, rastreamento por satélite, monitoramento da viagem, rotas e tempo de viagem pré-estabelecidos, limites de valor de carga por veículo, escoltas, entre outras. Mas, mesmo com todas essas providências, o transportador, ainda terá que pagar o prejuízo sofrido em decorrência de um sinistro (acidente/roubo), sem poder contratar diretamente seu seguro, ficando à mercê e vontade da seguradora indicada pelo dono da carga.

Para se ter uma ideia do malefício dessa prática, temos que um único transportador pode ter dezenas de apólices de seguro contratada por embarcadores em seu nome, e cada uma delas, com uma providência de GR distinta, que representa o caos na operação logística.



Enquanto a indústria automobilística desenvolve veículos mais leves para transportar mais cargas e as empresas de transportes podem utilizar os bitrens ou rodotrens, veículos tracionando duas ou três carretas, o GR adotado pelas seguradoras dos embarcadores, impede o uso da lotação total nos embarques, aumentando o custo de transporte, e da logística, em prejuízo de toda sociedade, elevando o Custo Brasil.

O resultado desta prática absurda, é que as empresas de transporte possuem hoje um passivo de ações de regresso por parte de seguradoras que colocam em risco sua saúde financeira ou ainda são coagidos a aceitar desconto nos fretes para pagamento dos prejuízos dos eventuais acidentes ou roubos.

Os argumentos utilizados por esses conglomerados econômicos para tais práticas é que possuiriam maior capacidade de negociação e redução do preço do seguro, o que é totalmente infundado, na medida que as empresas de transporte contrataram normalmente seus seguros de 1968 a 2007, ano em que começou essa prática em face de uma absurda interpretação do antigo Art.13, da Lei 11.442/2007, o qual agora, com a alteração da MP 1153/22 voltará à ordem.

Outro aspecto levantado, é que desencadearia aumento de custo e pressão inflacionária, o que também não se sustenta, tanto é verdade que a alegação não vem acompanhada de nenhum dado técnico, todavia, é importante ressaltar alguns aspectos:

1. Os seguros de RCTR-C e RC-DC, mencionados nos incisos I e II, da MP, em conjunto, representam, uma taxa de 0,04%, ou seja, para cada R\$ 1 milhão de carga, o custo de seguro total, é de R\$400,00. Devemos lembrar que esses seguros já existem e são contratados por grande parte das empresas de transporte, não se tratando assim de um aumento de custo de sua totalidade. Também é verdade que haverá um aumento na arrecadação de prêmio, criando assim um ambiente para redução de taxas;

2. O seguro contratado pelo proprietário da carga, o qual é facultativo, denominado Transporte Nacional, também tem uma taxa em torno de 0,04%, todavia, a seguradora do embarcador poderá se ressarcir junto à seguradora do transportador, provocando condições claras para redução de suas taxas, pois, a maior parte dos sinistros, serão recuperados. Aqui devemos destacar que hoje, quem paga essa conta é o transportador, conforme já explicitado acima;

3. Em relação ao Gerenciamento de Risco (GR), devemos ter em mente que um transportador possui dezenas de Planos de Gerenciamento de Riscos (PGR) em um único veículo e com o advento do novo Art.13, na Lei 11.442/2007 ele terá apenas um GR a cumprir, negociado diretamente com a sua seguradora, a qual tem todo interesse na devida segurança do transporte. Desta forma, é evidente que haverá uma redução do custo da operação logística.

Com todos esses aspectos, a alteração da Lei deve promover uma redução de custos, e não pressão inflacionária.

Também alegam que o seguro de responsabilidade do veículo (RC-V) não poderia ser contratado por viagem, neste caso, demonstra completo desconhecimento do tema de seguro, pois o fato de um seguro ter uma característica de contratação anual, não impede, o lançamento de produtos, plenamente de acordo com a legislação vigente, cujo período de cobertura seja menor (por viagem).

Em uma situação hipotética adotada por uma entidade, que é contrária ao Art. 13, é utilizado um mero exemplo onde um passageiro de táxi seria obrigado a contratar o seguro do veículo de cada embarque. Isso demonstra o desconhecimento, e apenas ratifica aquilo que o setor de transporte aqui expõe. Realmente, o passageiro não deve contratar o seguro, quem deve contratar o seguro do veículo, para eventuais danos aos passageiros, é o proprietário do táxi, caso assim queira, e isso é o seguro da responsabilidade civil daquele profissional perante seus passageiros, e é exatamente isso que objetiva a MP 1153/22, que os transportadores de carga, sejam eles pessoas físicas, jurídicas ou cooperativas, possam,



livremente, contratar o seguro de sua responsabilidade civil perante a carga transportada, a fim de terem a devida segurança jurídica, no exercício de sua atividade profissional.

Diante do exposto, torna-se evidente que a MP 1153/22, em especial a nova redação do Art. 13, da Lei 11.442/07 garante ao transportador rodoviário o direito de contratar os seguros de responsabilidade civil, relativos à carga transportada, de forma plena e sem o abuso econômico por parte dos conglomerados econômicos, proporcionando, assim, dignidade a esses profissionais e empresas.

CONCLUSÃO

Solicitamos a V. Exas. que aprovem a manutenção das disposições do Art.13, da Lei 11.442/07 contidas no Art. 3º, do PLV 10/23 (MP 1153/22).