



Resumo Executivo - [PL nº 2080 de 2015](#)

Autor: Jerônimo Goergen - PP/RS

Apresentação: 25/06/2015

Ementa: Dá nova redação ao art. 13 da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007.

Orientação da FPA: Contrária ao projeto

Comissão	Parecer	FPA
VIAÇÃO E TRANSPORTES (CVT)	02/10/2019 - Parecer do Relator, Dep. Abou Anni (PSL-SP), pela aprovação deste, com emenda, e pela rejeição do PL 3463/2015, apensado. Inteiro teor 30/10/2019 10:30 Reunião Deliberativa Ordinária Aprovado por Unanimidade o Parecer. Inteiro teor	Contrária ao parecer do relator
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (CCJC)	26/11/2019 - Parecer do Relator, Dep. Mauro Lopes (MDB-MG), pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste; do Projeto de Lei nº 3.463/2015, apensado; e da Emenda da Comissão de Viação e Transportes. Inteiro teor	Contrária ao parecer do relator

Principais pontos

- Determina que o seguro de responsabilidade civil contra danos no transporte rodoviário de cargas deve ser contratado no valor integral da carga e exclusivamente pelo transportador, não sendo admitida a emissão de mais de uma apólice por transportador.
- Na legislação atual, há a possibilidade de contratação do seguro tanto pelo contratante dos serviços, quanto pelo transportador.

Justificativa

- A legislação atual permite que a contratação do seguro contra danos no transporte rodoviário de cargas seja definida em contrato entre as partes, tanto pelo embarcador quanto pelo transportador.
- Na prática, porém, é comum que os embarcadores, especialmente as grandes empresas contratem diretamente a apólice de seguro em decorrência dos ganhos de escala auferidos nesse modelo de negociação, em que o maior volume de carga confere maior margem para negociação e, consequentemente, menor custo.
- Assim, a alteração proposta de contratação dos seguros exclusivamente pelo transportador da

carga resultará em aumento do custo do transporte às empresas, agravando o cenário de alto custo do transporte de cargas, decorrente dos significativos reajustes no preço dos combustíveis e do frete, ocasionando maior pressão inflacionária.

- Além disso, reduzirá a liberdade nas relações econômicas ao retirar a possibilidade de negociação entre o embarcador e a transportadora e afastar do dono da carga o direito de escolha do seguro contratado.
- A liberdade de negociação deve ser respeitada e não cabe, na dinâmica do mundo atual, a intervenção do Estado na relação contratual, a não ser que seja para evitar práticas abusivas de mercado.
- É direito básico do consumidor, na condição de dono da carga, o direito de contratar diretamente o seguro da carga. A liberdade de escolha do consumidor está diretamente ligada à concorrência entre os fornecedores que em nenhuma hipótese podem segregar ou obstaculizar seu direito de escolher contratar ou não o seguro da carga.
- Em linha com a livre concorrência, vários são os julgados dos Tribunais de Justiça e o Superior Tribunal de Justiça que entendem que a liberdade de negociar e transigir deve ser respeitada e que não cabe, na dinâmica do mundo atual, a intervenção do Estado na relação contratual, a não ser que o seja para evitar práticas abusivas.
- A Lei 13.874, de 2019, que instituiu a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica, estabeleceu normas de proteção à livre iniciativa e ao livre exercício de atividade econômica e consagrou como princípio a liberdade como uma garantia no exercício de atividades econômicas.
- O Código de Defesa do Consumidor veda, em seu artigo 39, I, que o fornecedor de produtos ou serviços, dentre outras práticas abusivas, condicione o fornecimento de produto ou de serviço ao fornecimento de outro produto ou serviço bem como, sem justa causa, a limites quantitativos.
- Nesse sentido, a Justiça também tem firmado posicionamento de que configura venda casada a hipótese de o prestador de serviço não assegurar ao consumidor a opção de escolher qual instituição seguradora contratar para cobrir eventual serviço prestado.
- A Câmara Internacional do Comércio, órgão responsável por regular o comércio internacional, previu duas modalidades de fretes nos seus Termos Internacionais de Comércio (International Commercial Terms - INCOTERMS): FOB e CIF. No frete tipo FOB, o cliente é responsável pelo pagamento do transporte e do seguro das mercadorias. No caso do frete CIF, quem remete a carga tem a responsabilidade de pagar pelo frete e pelo seguro das mercadorias.
- Dessa forma, a exclusividade da transportadora para contratar o seguro está em desacordo com os conceitos CIF e FOB das regras internacionais, o que afasta o Brasil das práticas do comércio internacional e resulta em maiores custos à internacionalização das cadeias nacionais.
- Portanto, a proposta viola princípios e normas constitucionais, bem como os dispositivos da Lei de Liberdade Econômica (Lei 13.874/2019) e o Código de Defesa do Consumidor, além de contrariar a prática de mercado e os conceitos internacionais dispostos nos INCOTERMS, da Câmara de Comércio Internacional (CCI).