Orientação determina emissão no ramo 0659 e aumenta a atenção sobre a adequação dos seguros obrigatórios à realidade das transportadoras

A Superintendência de Seguros Privados estabeleceu uma nova etapa na implementação do seguro de Responsabilidade Civil de Veículo, o RC-V. Desde setembro de 2026, novos contratos destinados ao cumprimento da obrigação legal devem ser estruturados, emitidos e registrados no ramo específico 0659.

O RC-V é de contratação obrigatória pelos transportadores rodoviários de cargas e cobre danos corporais e materiais causados a terceiros pelo veículo utilizado na atividade.

A obrigação foi instituída pela Lei nº 14.599, de 2023. Posteriormente, a Resolução CNSP nº 478, de 2024, regulamentou o seguro, e a Resolução Susep nº 51, de 2025, criou o ramo 0659. Durante o período de transição, as operações puderam utilizar temporariamente o ramo de Responsabilidade Civil Facultativa de Veículos.

Com o encerramento dessa fase, a Susep esclareceu que a emissão de novos contratos em ramo diferente do 0659 não é compatível com a regulamentação.

“A criação de um ramo específico traz maior clareza para o mercado, mas também exige atenção na orientação dos transportadores. Não basta emitir um contrato para atender formalmente à obrigação. É necessário entender a operação e verificar se a proteção corresponde ao risco que a empresa realmente possui”, afirma Segundo Cruz, CEO da SOLIST.

Coberturas não são equivalentes

O RC-V integra o conjunto dos seguros obrigatórios aplicáveis ao transporte rodoviário de cargas. Também estão nesse grupo o RCTR-C, relacionado à responsabilidade por danos decorrentes de acidentes com o veículo transportador, e o RC-DC, destinado a situações de desaparecimento da carga previstas no contrato.

As diferenças entre os produtos ainda provocam dúvidas entre os transportadores, especialmente em relação aos limites e às situações abrangidas por cada cobertura.

“Muitos transportadores sabem que precisam contratar os seguros, mas não necessariamente compreendem o alcance de cada um. Uma empresa que transporta alimentos possui necessidades diferentes de outra que movimenta eletrônicos, produtos químicos ou cargas destinadas ao comércio exterior”, afirma Robson Moreno, diretor Comercial da SOLIST.

O mercado reúne operações de diferentes portes. Ao final de 2025, aproximadamente 2,8 milhões de veículos estavam vinculados a transportadores cadastrados no RNTRC, considerando empresas, autônomos e cooperativas.

A própria Susep destacou que os requisitos mínimos não impedem a oferta de limites superiores ou coberturas adicionais. A adequação, portanto, depende da análise das características de cada transportador.

Apólice precisa acompanhar mudanças na operação

Tipo de mercadoria, valor embarcado, região de circulação, perfil dos motoristas, composição da frota e estrutura de gerenciamento de risco são alguns dos fatores que precisam ser observados.

“A apólice precisa conversar com a operação. Quando a análise é feita apenas para cumprir uma obrigação, existe o risco de contratar uma solução que não acompanha as necessidades reais da empresa”, diz Cruz.

Essa avaliação também precisa continuar depois da emissão. Uma transportadora pode conquistar novos clientes, passar a movimentar mercadorias mais sensíveis ou abrir rotas em regiões com outro perfil de exposição.

Para as seguradoras, a qualidade dos dados operacionais influencia diretamente a avaliação do risco.

Por meio do SGR, a Solist realiza diagnósticos, treinamentos, auditorias e comitês de risco. A metodologia não tem custo adicional para os clientes segurados, segundo a companhia.

Em uma análise de 400 transportadoras, a corretora identificou que 40% apresentavam algum ponto de atenção relacionado à compreensão ou à execução das condições de segurança previstas.

Fonte: Baronesa Comunicação Corporativa, em 29.10.2026