A Superintendência de Seguros Privados – **SUSEP** – publicou a Resolução exarada pelo Conselho Nacional de Seguros Privados – **CNSP** – ex vi legis, artigo 32, inciso I, do Decreto-Lei número 73/66, que permanece vigente diante do que dispôs o artigo 133 da LCS[1].

Deste modo a regulamentação securitária contemporânea tem buscado compatibilizar proteção patrimonial, tutela de terceiros, coerência atuarial e precisão normativa, adotando normas que executem sua função nos limites balizados pela lei. É a aplicação do princípio constitucional da hierarquia das leis plasmados em dispositivo constitucional[2].

Trata-se do previsto na sobredita Resolução que cuida do transporte rodoviário de cargas estabelecendo diretrizes gerais para essa modalidade securitária, responsável por garantir a cobertura de danos corporais e materiais causados a terceiros por veículos utilizados no transporte de cargas. Neste sentido as novas alterações insertas na novel Resolução ganham especial relevo, pois o seguro desempenha função não apenas indenitária, mas também estabilizadora da atividade econômica e redutora de externalidades decorrentes da circulação de veículos em operações logísticas.

Pois bem. É neste contexto que se insere a Resolução CNSP número 488, de 10 de março de 2026, publicada em 11 de março de 2026, cuja ementa registra que ela altera a Resolução número 478, de 26 de dezembro de 2024.

A alteração diz respeito ao regime do Seguro de Responsabilidade Civil de veículo em sede de transporte rodoviário de cargas, elucidando e esclarecendo que a cobertura obrigatória se limitará aos eventos ocorridos durante a efetiva atividade de transporte.

Segundo a **SUSEP**, esta mudança operada revogou a regra que mantinha obrigatória a cobertura mesmo quando o veículo não estivesse realizando atividade de transporte de cargas, preservando apenas como faculdade contratual a extensão da garantia a hipóteses dessa natureza.

Embora sintética, a modificação possui densidade jurídica relevante. Ela reposiciona a fronteira entre o campo da imposição regulatória e o domínio da autonomia privada, requalificando a compreensão do risco coberto que afeta diretamente a interpretação do conteúdo mínimo obrigatório das apólices. O objetivo, portanto, deste breve ensaio é salientar o alcance normativo da Resolução CNSP nº 488/2026, destacando seus fundamentos, suas consequências práticas e seus desafios interpretativos.

Esta Resolução normativa estabeleceu diretrizes gerais para o **Seguro de Responsabilidade Civil**[3] de veículo destinado à cobertura de danos corporais e materiais causados a terceiros por veículos utilizados no transporte rodoviário de cargas. Conforme comunicado oficial da **SUSEP**, trata-se de seguro vocacionado a responder por danos provocados a terceiros por veículos empregados nessa atividade econômica específica.

No regime anterior à Resolução CNSP nº 488/2026, a norma continha disposição que preservava a cobertura obrigatória ainda que o veículo não estivesse, no momento do sinistro, realizando atividade de transporte de cargas. A nova Resolução suprimiu essa lógica. A relevância dessa mudança está em que o sistema anterior parecia projetar a coercibilidade para além do núcleo funcional do risco profissional regulado, ampliando a garantia mínima obrigatória a situações que poderiam não guardar nexo direto com a efetiva operação de transporte. Essa informação consta da explicação oficial divulgada pela entidade fiscalizadora ao anunciar a alteração normativa.

Desse modo, a Resolução CNSP nº 488/2026 opera uma inflexão conceitual: em vez de uma cobertura obrigatória potencialmente dissociada do exercício concreto da atividade transportadora, passa-se a exigir aderência entre a obrigação de segurar e a ocorrência do risco no contexto da efetiva prestação do serviço de transporte.

No regime anterior desta nova Resolução a norma continha disposição que preservava a cobertura obrigatória ainda que o veículo não estivesse, no momento do sinistro, realizando atividade de transporte de cargas. A atual Resolução suprimiu essa lógica.

Destarte, a novel Resolução implementada opera uma inflexão conceitual, ou seja, em vez de uma cobertura obrigatória potencialmente dissociada do exercício concreto da atividade transportadora, passa-se a exigir aderência entre a obrigação de segurar e a ocorrência do risco no contexto da efetiva prestação do serviço de transporte.

O núcleo da Resolução CNSP nº 488/2026 consiste em afirmar que a cobertura obrigatória do RC-V, no transporte rodoviário de cargas, incide apenas sobre eventos ocorridos durante a efetiva atividade de transporte de cargas. Ao mesmo tempo, a **SUSEP** esclareceu que a contratação de cobertura para situações em que o veículo esteja fora dessa atividade continua juridicamente possível, porém em caráter facultativo e mediante previsão contratual.

A alteração não significa, portanto, exclusão absoluta de cobertura para circulação sem carga, deslocamentos acessórios ou outras hipóteses extrínsecas à prestação imediata do transporte. O que se modifica é o status jurídico-regulatório dessas hipóteses. Elas deixam de integrar o conteúdo compulsório mínimo da proteção securitária e passam a depender da vontade contratual das partes.

Essa distinção é tanto pontual como nuclear nesta nova norma infralegal. Em termos dogmáticos, a mencionada Resolução não elimina o risco do universo securitário; ela apenas o remove do âmbito da imposição normativa geral. Surge, assim, uma estrutura dual: de um lado, um núcleo obrigatório, concentrado no risco típico da atividade de transporte; de outro, um círculo facultativo, referente a exposições acessórias ou ampliadas.

A principal virtude teórica da Resolução CNSP nº 488/2026 está na reafirmação do princípio da delimitação precisa do risco segurado. Em direito dos seguros, a garantia não pode ser adequadamente compreendida sem a identificação do interesse garantido, do evento danoso, do período de incidência da cobertura e do contexto causal em que o sinistro se produz.

Ao vincular a cobertura obrigatória à efetiva atividade de transporte de cargas, o **CNSP** reforça a ideia de que a obrigatoriedade deve guardar correspondência com o risco profissional típico que justifica a intervenção regulatória. Tal opção favorece maior coerência técnico-atuarial, pois permite que subscrição, tarifação e provisionamento se orientem por um risco mais precisamente recortado. A **SUSEP** apresentou a mencionada alteração exatamente como uma medida de esclarecimento do alcance da cobertura obrigatória.

Essa opção também promove, a meu pensar, maior transparência. A antiga redação, ao admitir a preservação compulsória da cobertura mesmo fora da atividade de transporte, podia sugerir que a garantia mínima alcançaria qualquer circulação do veículo, independentemente de seu nexo funcional com a operação logística. A nova disciplina tende a reduzir essa ambiguidade, ao menos no plano regulatório.

O ponto mais sensível da nova Resolução reside na interpretação da expressão “efetiva atividade de transporte de cargas”. A fórmula normativa é funcionalmente adequada, mas semanticamente aberta. Seu sentido não parece restringir-se ao exato instante em que o veículo se encontra em movimento com carga embarcada. Em perspectiva sistemática, a atividade de transporte compreende um ciclo operacional mais amplo, que pode incluir deslocamento para coleta, percurso da viagem, paradas técnicas necessárias, operações de entrega e outros atos imediatamente conexos à execução do transporte.

Por outro lado, usos particulares do veículo, circulação desvinculada de operação logística identificável, períodos de inatividade ou deslocamentos alheios à prestação do serviço tendem a escapar do âmbito obrigatório, salvo contratação específica.

Essa abertura interpretativa provavelmente transferirá parte da controvérsia para a fase de regulação de sinistros[4]. Em litígios futuros, a prova documental e eletrônica da operação poderá assumir papel decisivo: ordens de coleta, conhecimentos de transporte, registros de rastreamento, manifestos logísticos e demais elementos comprobatórios deverão ser mobilizados para demonstrar se o evento ocorreu, ou não, em contexto de efetiva atividade transportadora. A inferência decorre diretamente do modo como a **SUSEP** descreveu a alteração, ao vincular a imperatividade à efetiva prestação do serviço de transporte.

Do ponto de vista das seguradoras, a Resolução CNSP nº 488/2026 abre espaço para maior sofisticação na modelagem contratual. O mercado passa a dispor de melhor base normativa para distinguir cobertura obrigatória mínima de coberturas adicionais, permitindo desenho de produtos mais aderentes ao perfil operacional do segurado.

Essa vantagem regulatória, contudo, vem acompanhada de maior responsabilidade redacional. As condições contratuais precisarão ser claras, transparentes e precisas quanto ao início e ao fim do período de cobertura obrigatória, à definição de atividade de transporte e às hipóteses de extensão facultativa. A falta de precisão poderá gerar conflitos interpretativos e aumentar a judicialização desta modalidade securitária.

Para os transportadores, a consequência prática mais importante é a necessidade de revisão da suficiência de suas apólices. Empresas cujos veículos circulem sem carga com frequência, façam reposicionamentos logísticos, operem em rotas mistas ou sejam utilizados em contextos acessórios ao transporte principal deverão examinar com atenção se contrataram extensões adequadas. A novel Resolução reduz o espaço para a suposição de que toda e qualquer circulação do veículo esteja automaticamente abrangida pelo seguro obrigatório. Essa compreensão decorre diretamente da nota oficial da **SUSEP** sobre a mudança normativa.

Uma objeção possível à Resolução CNSP nº 488/2026 é a de que a restrição do âmbito obrigatório poderia afetar, ainda que indiretamente, a posição do terceiro prejudicado. Em tese, quanto mais estreita a cobertura compulsória, menor a densidade da proteção mínima assegurada no sistema.

Essa crítica, embora relevante, não invalida a racionalidade da mudança. A Resolução não veda coberturas ampliadas; apenas reserva à autonomia contratual aquilo que não integra o núcleo típico do risco profissional regulado. Há, portanto, uma reorganização da imposição legal, e não uma proibição de cobertura.

Sob essa ótica, a função social do seguro não desaparece. Ela é reordenada em bases mais especializadas: o mínimo obrigatório protege o risco diretamente ligado ao exercício da atividade de transporte, enquanto os riscos laterais ou complementares podem ser objeto de contratação facultativa. A legitimidade desse modelo dependerá, em larga medida, da efetividade dos deveres de informação e da clareza dos clausulados.

Portanto, a nova Resolução parece tecnicamente consistente, mas não isenta de dificuldades. A primeira delas é a mencionada abertura semântica da expressão “efetiva atividade de transporte de cargas”. A segunda é a possibilidade de assimetria informacional, sobretudo para pequenos transportadores, que talvez não percebam de imediato a diferença entre risco obrigatório e risco contratualmente ampliável. A terceira é o provável aumento, ao menos inicial, das discussões administrativas e judiciais sobre enquadramento de sinistros em situações de fronteira.

Ainda assim, a norma parece caminhar na direção correta ao restaurar a correspondência entre a coercibilidade e o risco típico. Em um ambiente regulatório que busca maior precisão técnica, não seria inteiramente satisfatório manter como obrigatória uma cobertura desvinculada, em certos casos, da materialidade da operação que justificou a própria imposição do seguro.

Enfim. A Resolução CNSP nº 488, de 10 de março de 2026, representa uma alteração pontual, mas conceitualmente expressiva, no regime do Seguro de Responsabilidade Civil de veículo em transporte rodoviário de cargas. Publicada em 11 de março de 2026, ela alterou como dito à

exaustão, a Resolução CNSP nº 478/2024 para explicitar que a cobertura obrigatória incide apenas sobre eventos ocorridos durante a efetiva atividade de transporte de cargas.

Seu principal mérito está em restabelecer a aderência entre o caráter compulsório do seguro e o risco profissional típico da atividade transportadora. Ao mesmo tempo, a norma preserva a liberdade contratual para ampliação da cobertura, desde que por previsão expressa. O efeito dogmático mais relevante é o reforço da ideia de que a proteção obrigatória deve ser intensa, mas tecnicamente delimitada.

O desafio, daqui em diante, será transformar a fórmula normativa em critério operacional claro. Para isso, serão decisivos a qualidade dos clausulados, a atuação supervisora da **SUSEP**, as práticas de mercado e a futura sedimentação interpretativa na regulação de sinistros e na própria jurisprudência.

É como entendo a interpretação desta novel Resolução.

Porto Alegre, 19 de março de 2026.

---

[1] Voltaire Marenzi. Análise da Nova Lei de Seguros nº 15.040, de 09/12/2024. Roncarati Editora, página 203.

[2] Inciso VII, ao artigo 59 da nossa Constituição Federal.

[3] Tópico retratado com bastante propriedade no Capítulo II, na Seção II, da nova lei. Vide minha obra acima citada, página 141 e seguintes.

[4] Novidade prevista na Seção XIII da LCS.