



SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. Tendo em vista as disposições contidas no Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019, que trata da necessidade de revisão e consolidação dos atos normativos desta Autarquia, apresentamos proposta de circular Susep dispondo sobre as regras e critérios da operação de seguros do grupo automóvel, revogando a Circular Susep nº 269, 30 de setembro de 2004, que *estabelece, altera e consolida as regras e critérios complementares de funcionamento e de operação dos contratos de seguros de automóveis, com inclusão ou não, de forma conjugada, da cobertura de responsabilidade civil facultativa de veículos e/ou acidentes pessoais de passageiros.*
2. De acordo com o disposto no inciso II e no § 1º do art. 7º do Decreto 10.139, de 2019, a revisão dos atos normativos deverá resultar na edição de ato consolidado e este (...) *consistirá na reunião dos atos normativos sobre determinada matéria em diploma legal único.*
3. Assim, visando atender ao disposto no citado decreto, além da revisão da Circular Susep nº 269, de 2004, a minuta ora apresentada também contempla a inclusão e revisão de dispositivos da Resolução CNSP nº 336, de 31 de março de 2016, que regulamenta o seguro auto popular, bem como da Carta-Circular Susep nº 1, de 22 de agosto de 2019, que dispõe acerca dos tipos de peças que podem ser utilizadas na reparação de veículos em face de sinistros de danos parciais dos seguros de automóveis.
4. Adicionalmente, a proposta em tela prevê a alteração de alguns dispositivos da Circular Susep nº 535, de 28 de abril de 2016, que trata da codificação dos ramos de seguro e classificação das coberturas contidas em planos de seguro, para fins de contabilização.
5. A proposta contempla, ainda, a revogação da Circular Susep nº 557, de 18 de julho de 2017, e da Carta Circular Susep Defis/Gab/nº 02, de 9 de junho de 2004, em atendimento ao disposto no inciso II do art. 8º do Decreto nº 10.139, de 2019, uma vez que seus efeitos foram exauridos no tempo.
6. Por fim, a presente proposta de revisão normativa segue em atendimento ao cronograma disposto no Anexo I da Portaria Susep nº 7.605, de 20 de fevereiro de 2020, alterado pela Portaria Susep nº 7.668, de 25 de agosto de 2020<sup>1</sup>.
7. Além da revisão e consolidação das normas citadas nos itens 1 a 5, a presente proposta está alinhada com os objetivos estratégicos: i) ***simplificar a regulação dos mercados***; e ii) ***ambiente favorável ao desenvolvimento de um mercado competitivo, transparente, inovador e com maior cobertura***, que constam do [Planejamento Estratégico 2020-2023](#) da Susep.

## CONTEXTUALIZAÇÃO

8. Antes de apresentar as principais alterações trazidas pela presente proposta, é válido traçar um breve panorama do mercado de seguros de automóvel, o que também serviu de embasamento para a edição da minuta nos termos que ora submetemos à apreciação da sociedade civil, por meio da Consulta Pública nº 16/2021.
9. Conforme apresentado abaixo, no exercício de 2020, o grupo automóvel (sem DPVAT) respondeu por cerca de 28% do volume total de prêmios do mercado (danos e pessoas, exceto VGBL) e por 45% do total da arrecadação dos seguros de danos. Vejamos:

Segmento	Prêmio direto (R\$ milhões)	% do total	% total de danos
Seguros de danos	78.855	64%	-
<b>Grupo Auto sem DPVAT</b>	<b>35.337</b>	<b>28%</b>	<b>45%</b>
DPVAT	330	0,3%	0,4%
Seguros de pessoas (sem VGBL)	45.204	36%	-

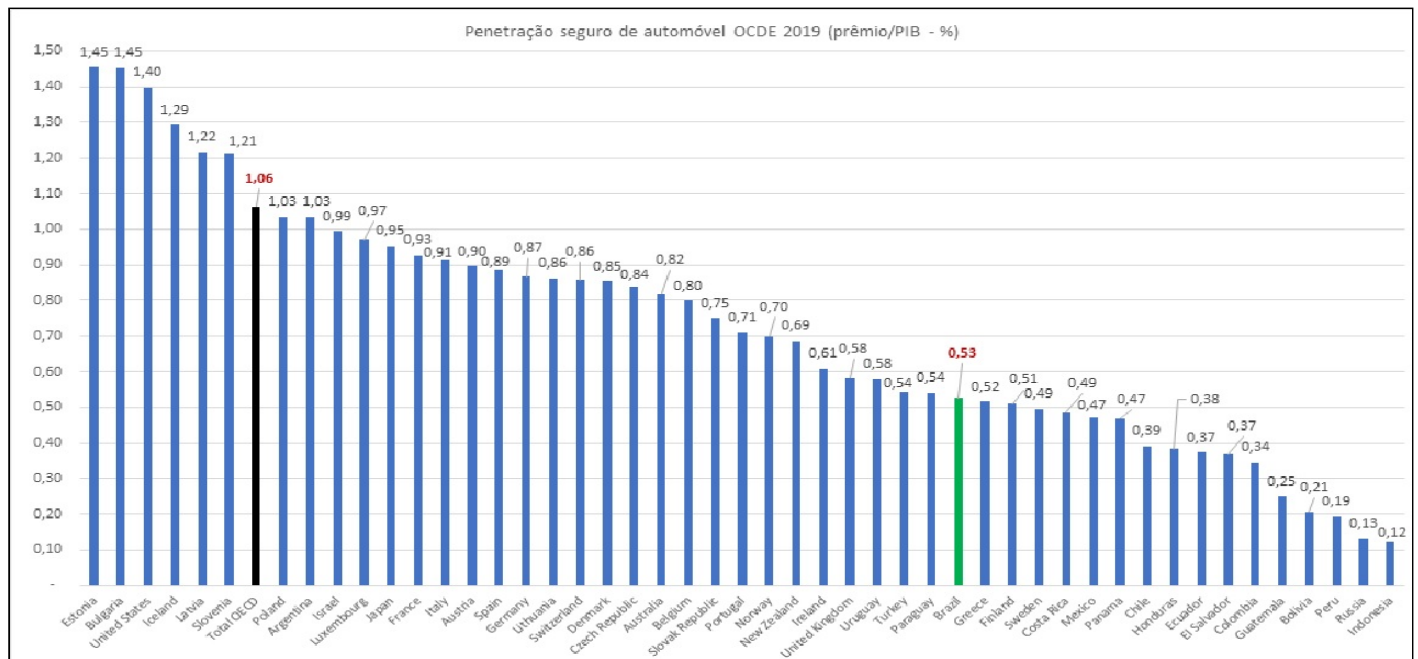
<b>Total</b>	<b>124.059</b>	<b>100%</b>	-
--------------	----------------	-------------	---

10. De acordo com dados apurados pela Susep, relativos ao ano de 2019, o número de veículos expostos, cobertos por apólices de seguro de automóvel, era da ordem de 16,35 milhões de veículos, gerando um volume de prêmios de R\$ 36,08 bilhões naquele ano.

11. Enquanto isso, segundo dados do Denatran<sup>2</sup>, em dezembro de 2019 a frota nacional de veículos automotores de via terrestre registrados era de 104,78 milhões. Portanto, comparando-se os dados acima, verifica-se que, em 2019, considerando os critérios indicados, apenas 15,6% da frota nacional encontrava-se coberta por apólice de seguro automóvel.

12. Não obstante, vale ressaltar que, ainda que se considere que os veículos com maior aceitação pelas seguradoras para fins de contratação de seguro automóvel sejam aqueles que tem até 10 anos de fabricação, os quais, em 2019, totalizavam aproximadamente 49,1 milhões de veículos, é possível constatar que há um grande mercado potencial de consumidores a ser alcançado, uma vez que **apenas 33,3% daquele total estaria coberto por apólices de seguro automóvel**.

13. Quando comparamos a penetração do seguro de automóvel no Brasil com outros países<sup>3</sup>, fica ainda mais evidente o espaço para crescimento desse segmento. Tomando por base as receitas com prêmios de seguro automóvel em relação ao PIB no ano de 2019, verifica-se que seu índice de penetração no Brasil é da ordem de 0,53%, abaixo da média dos países membros da OCDE (1,06%), e inferior também a países da América Latina como Argentina (1,03%), Uruguai (0,58%) e Paraguai (0,54%):



14. Para que se tenha a atual dimensão do potencial desse mercado no Brasil, de acordo com dados do Denatran referentes ao mês de dezembro de 2020<sup>4</sup>, a frota nacional de veículos automotores de via terrestre registrados atingiu o patamar de 107,9 milhões de veículos, dos quais 58 milhões são automóveis, 28,6 milhões são motocicletas e motonetas, e 15,6 milhões referem-se a caminhões, caminhonetes e camionetas. Vale destacar que, juntas, estas categorias representam mais de 94% do total da frota nacional.

15. Já no que se refere à evolução anual de prêmios, verificou-se que o mercado não tem se expandido nos últimos anos, o que foi particularmente agravado em 2020 em decorrência da pandemia de COVID-19. A propósito, conforme apontado no relatório da Susep "Síntese mensal - dezembro de 2020"<sup>5</sup>, com dados relativos ao desempenho do setor, em 2020 houve uma queda na arrecadação de prêmios de seguro de automóvel da ordem de 2,1% em relação a 2019 (em valores nominais), sendo destacado o alto número de cancelamentos de apólices ocorrido no início da pandemia, da ordem de R\$ 375 milhões.

16. Não obstante, de acordo com o Relatório financeiro do setor de seguros de 2020<sup>6</sup>, considerando a redução da sinistralidade em decorrência da menor circulação de veículos por conta da pandemia, a rentabilidade do segmento auto, medida pelo resultado técnico, cresceu de 19% para 25%, o que representou um aumento de R\$ 1,98 bilhão em relação ao exercício anterior.

17. Quanto à participação das linhas de negócio que compõem o grupo automóvel na arrecadação total de prêmios no ano de 2020 (excluído DPVAT), verifica-se que 65% refere-se à cobertura de casco, 22% a responsabilidade civil facultativa - RCFV, 11% a assistência e outras coberturas e 2% a acidentes pessoais de passageiros - APP. Além destes, cumpre registrar que, somadas, as linhas garantia estendida-auto, carta verde e auto popular representam menos de 1% das receitas com prêmios do grupo. Vejamos:

Linhas de negócio	Prêmio direto (R\$ milhões)	Market share	Seguradoras
Automóvel – Casco	22.822	65%	28
RCF-V	7.839	22%	27
Assistência e outras coberturas	3.892	11%	24
APP	658	2%	24
Garantia Estendida - Auto	79	0%	6
Carta Verde	31	0%	12
Auto Popular	16	0%	4
<b>Total</b>	<b>35.337</b>	<b>100%</b>	<b>34</b>

18. Já em relação aos dados de concorrência, constatou-se que as cinco empresas com maior participação no mercado de seguros de automóveis eram responsáveis por cerca de 58% dos prêmios diretos naquele exercício, o que pode ser considerado uma concentração moderada/alta (Cr5 entre 50% e 75%)<sup>7</sup>.

19. Não obstante, analisando a arrecadação com prêmios das empresas líderes do segmento, há indícios de elevada rivalidade na disputa por participação de mercado, tendo em vista que a distribuição de *market share* é razoavelmente homogênea entre as 10 primeiras colocadas, ainda que considerando as participações conjuntas de empresas do mesmo grupo econômico, como é o caso Porto Seguro Cia. de Seguros Gerais e Azul Cia. de Seguros Gerais (participação conjunta de 27%), bem como da Allianz Brasil Seguradora S.A e Allianz Seguros S.A (participação conjunta de 14%):

#	Seguradora	Prêmio direto (R\$ milhões)	Market share	% acumulado
1	Porto Seguro Cia. de Seguros	6.444	18%	18%
2	Bradesco Auto/Re Cia. de Seguros	3.928	11%	29%
3	Tokio Marine Seguradora	3.641	10%	40%
4	Azul Cia. de Seguros Gerais	3.284	9%	49%
5	HDI Seguros S.A	3.158	9%	58%
6	Liberty Seguros S.A	3.148	9%	67%
7	Allianz Brasil Seguradora S.A*	2.929	8%	75%
8	Mapfre Seguros Gerais S.A.	2.751	8%	83%
9	Allianz Seguros S.A	2.069	6%	89%
10	Sompo Seguros S.A	921	3%	91%
-	Demais	3.064	9%	100%
<b>34</b>	<b>Total</b>	<b>35.337</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

\* Nova denominação da Sul América Seguros de Automóveis e Massificados S.A.

20. Assim, os dados ora apresentados reforçam a percepção acerca da necessidade de elaboração de uma proposta normativa mais flexível como a apresentada, visando estimular o mercado a desenvolver produtos que possam atender aos diferentes interesses dos consumidores (e potenciais consumidores) de seguros de automóvel.

#### DA INSTRUÇÃO PROCESSUAL

21. A área proponente (DIR2/CGSEP) tem legitimidade para dar início a este processo normativo, conforme exige o parágrafo 1º do art. 4º da Deliberação Susep nº 222, de 2 de agosto de 2019 (*que disciplina o processo normativo da Susep*), em razão de suas atribuições regimentais, assim fixadas:

Instrução Susep n.º 104/19:

Art. 2º À Coordenação Geral de Regulação de Seguros Massificados, Pessoas e Previdência – CGSEP compete:  
(...)

II - propor a alteração, elaboração e revogação de normas no âmbito de sua competência, realizando análises concorrenciais e/ou de impacto regulatório, quando aplicável, bem como analisar a efetividade de atos normativos expedidos; (...)

22. Quanto à participação da sociedade civil no processo normativo, foi aprovada pelo Conselho Diretor da Susep consulta pública de 30 (trinta) dias para recebimento das sugestões.

23. Nesse sentido, serão disponibilizados na Consulta Pública nº 16/2021 os seguintes documentos:

- I - **Minuta de Circular** (1002616);
- II - **Quadro Comparativo** (1006123);
- III - **Exposição de Motivos** (1003449); e
- IV - **Quadro para envio de sugestões e comentários** (1008521).

24. A matéria será submetida à Procuradoria Federal para regular avaliação jurídica após consulta pública, na ocasião de sua apreciação final pelo Conselho Diretor.

#### DA ANÁLISE TÉCNICA DA PROPOSTA

25. A presente proposta está alinhada e, com efeito, dá continuidade ao **processo de simplificação regulatória** iniciado por meio das [Consultas Públicas nº 16, 18 e 19/2020 e 05 e 06/2021](#). Conforme esclarece a [Exposição de Motivos](#) da CP 16/2020, há uma clara percepção de excesso de regulação no mercado de seguros no Brasil. Esse diagnóstico fica evidente em discussões internas e externas à Susep, além de ser nitidamente corroborado por relatórios de instituições internacionais que produzem avaliações comparativas sobre produtividade e ambiente de negócios de diversos países.

26. Nesse aspecto, vale citar a publicação *The Global Competitiveness Report 2019* do *World Economic Forum - WEF*<sup>8</sup>. No indicador geral de competitividade<sup>9</sup>, o Brasil encontra-se na posição 71 de 141 economias avaliadas. No indicador específico sobre peso da regulação<sup>10</sup>, o país ocupa a impressionante última colocação (141/141). Vale menção também ao relatório *OECD Product Market Regulation (PMR) Indicators: How does Brazil compare?*<sup>11</sup>, publicado em 2018. No indicador geral, o Brasil ocupa posição pior que a média das 5 economias menos favoráveis à concorrência (*competition-friendly*). No indicador específico de sobre regulação (*simplification and evaluation of regulation*), estamos em posição consideravelmente pior que a média das 5 economias menos favoráveis à concorrência. **Esses indicadores fornecem sólida evidência empírica a favor de uma agenda de simplificação regulatória.**

27. Em particular, vale mencionar recente apresentação feita pela Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia (SEPEC/ME), que introduziu o **Reg-OCDE - Programa de Convergência Regulatória à OCDE**. O programa tem o objetivo de planejar medidas necessárias para a melhoria do ambiente de negócios no Brasil, estabelecendo como meta levar a nota do PMR do Brasil para a média dos países da OCDE. A apresentação citada aponta o Brasil como **47º de 49 países no indicador geral do PMR da OCDE**.

28. Ao longo do processo de elaboração da CP 16/2020, foram realizadas diversas rodadas de discussão entre as áreas técnicas envolvidas, área jurídica e diretorias. Também foram realizadas reuniões com agentes que atuam direta ou indiretamente no mercado de seguros, tais como reguladores internacionais, organismos multilaterais, seguradoras, *insurtechs* e escritórios de advocacia. O objetivo foi gerar um amplo debate técnico para que a proposta de revisão do marco regulatório dos seguros de danos pudesse ser amadurecida.

29. Da mesma forma, a submissão da proposta de revisão do marco regulatório dos seguros do grupo automóvel a consulta pública intensificará esse processo de amadurecimento e simplificação da regulação por meio de ampla participação social.

30. Do ponto de vista institucional, vale citar o [Planejamento Estratégico 2020-2023](#), que elenca alguns objetivos estratégicos diretamente relacionados à presente proposta de revisão normativa:

- I - *simplificar a regulação dos mercados; e*
- II - *[promover] ambiente favorável ao desenvolvimento de um mercado competitivo, transparente, inovador e com maior cobertura.*

31. Além disso, não é possível deixar de mencionar a publicação da Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019, que instituiu a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica, estabelecendo normas de proteção à livre iniciativa e ao livre exercício da atividade econômica e disposições sobre a atuação do Estado como agente normativo e regulador. O referido ato, conhecido como **Lei de Liberdade Econômica**, estabelece importantes princípios a serem observados por todos os reguladores no Brasil:

Art. 2º São princípios que norteiam o disposto nesta Lei:

I - a **liberdade como uma garantia no exercício de atividades econômicas**;

II - a boa-fé do particular perante o poder público;

III - a **intervenção subsidiária e excepcional do Estado sobre o exercício de atividades econômicas**; e

IV - o reconhecimento da vulnerabilidade do particular perante o Estado.

(...)

Art. 4º É dever da administração pública e das demais entidades que se vinculam a esta Lei, no exercício de regulamentação de norma pública pertencente à legislação sobre a qual esta Lei versa, exceto se em estrito cumprimento a previsão explícita em lei, evitar o abuso do poder regulatório de maneira a, indevidamente:

(...)

III - exigir especificação técnica que não seja necessária para atingir o fim desejado;

IV - redigir enunciados que **impeçam ou retardem a inovação e a adoção de novas tecnologias, processos ou modelos de negócios**, ressalvadas as situações consideradas em regulamento como de alto risco.

(grifos nossos)

## NECESSIDADE DE SIMPLIFICAÇÃO REGULATÓRIA

32. Conforme acima indicado, a presente proposta está alinhada e, com efeito, dá continuidade à proposta de simplificação regulatória iniciada por meio da [CP 16/2020](#) que, em sua [Exposição de Motivos](#), apresenta o racional econômico para o processo de simplificação regulatória dos seguros de danos, conforme abaixo transcrito.

*17. Naturalmente essa hipótese, mesmo que implícita, não é razoável. Nesse sentido, opta-se por separar a regulação aplicada ao grupo de seguros massificados da regulação aplicada ao grupo de seguros de grandes riscos com o objetivo de produzir uma regulação menos interventiva e que seja proporcional à necessidade de proteção dos agentes que sofrem as falhas de mercado. Nesse caso, a falha de mercado relevante é a assimetria de informação e os agentes que tendem a precisar de alguma proteção regulatória são os consumidores individuais e empresas de menor porte. **Não obstante, essa regulação não deve produzir efeitos negativos (falhas de governo) maiores que as falhas de mercado que busca compensar. Por isso a opção regulatória deve ser aquela que representa a menor intervenção possível para um dado objetivo.***

(grifo nosso)

33. Com base no exposto acima sobre regulação proporcional às falhas de mercado percebidas pelos consumidores com menor capacidade de negociação, a presente proposta de revisão normativa busca simplificar o arcabouço regulatório aplicado aos seguros do grupo automóvel. **O objetivo é, ao mesmo tempo, fornecer adequada proteção aos usuários desse mercado e permitir um ambiente competitivo, dinâmico e inovador que traga produtos mais simples, diversificados e acessíveis.** Com efeito, a estruturação de produtos que sejam de mais fácil compreensão para os consumidores tende a mitigar a falha de mercado relevante - assimetria de informações - e a aumentar o excedente do consumidor.

34. No tocante à simplificação normativa ora proposta, vale destacar que a [Resolução CNSP nº 382/2020](#) (norma geral de conduta), que dispõe sobre os princípios a serem observados nas práticas de conduta adotadas pelo mercado supervisionado, em linha com os princípios básicos da Associação Internacional de Supervisores de Seguros - IAIS, estabelece que as sociedades seguradoras devem garantir tratamento adequado aos seus clientes, o que inclui o provimento proativo e efetivo de informação clara e adequada antes, durante e depois da venda do produto, adoção de medidas que minimizem o risco de venda de produtos não apropriados, aconselhamento e orientações adequados ao cliente para mitigar assimetria de informações que dificultem sua escolha por produtos que atendam ao seu interesse, necessidade e perfil, entre outros aspectos.

35. Com efeito, a obrigatoriedade de implementação da política institucional de conduta pelo mercado supervisionado - para nortear o tratamento adequado ao cliente ao longo de todo ciclo de vida do produto, desde a sua concepção, desenho, desenvolvimento, intermediação e distribuição, incluindo ainda o cumprimento de todas as obrigações junto ao cliente, bem como o efetivo monitoramento e supervisão pela Autarquia em relação ao seu cumprimento - contribui para viabilizar a simplificação normativa que ora se propõe, por meio de uma regulação menos prescritiva e mais principiológica.

36. Finalmente, corrobora também, nessa perspectiva, conforme já indicado, a edição da Lei nº 13.874, de 2019, a qual prevê, no artigo 4º, que é dever da administração pública evitar abuso do poder regulatório de maneira a

indevidamente *exigir especificação técnica que não seja necessária para atingir o fim desejado e redigir enunciados que impeçam ou retardem a inovação e a adoção de novas tecnologias, processos ou modelos de negócios.*

37. Assim, um importante ponto a ser discutido com a sociedade é a flexibilização da estruturação das coberturas e desenho dos produtos. Em linha com as [Consultas Públicas nº 16, 18 e 19/2020 e 05 e 06/2021](#), a proposta cria as condições necessárias para uma estruturação objetiva das condições contratuais com o objetivo de simplificação dos produtos, tornando o entendimento mais fácil para os consumidores. Destaca-se novamente que esse é um importante mitigador de assimetrias de informação.

## PRINCIPAIS ALTERAÇÕES PROPOSTAS

38. Os principais objetivos da presente proposta de revisão normativa são:

- I - revisão e consolidação de normativos específicos de seguros do grupo automóvel, exceto para seguro carta verde, seguro DPVAT e seguro garantia estendida – auto, que possuem regulamentação específica;
- II - flexibilização na estruturação das coberturas e desenho dos produtos;
- III - simplificação normativa, com redução de regras prescritivas e maior liberdade contratual; e
- IV - melhor organização normativa e exclusão de dispositivos já tratados em outras normas.

39. Desta forma, acredita-se que a proposta, uma vez aprovada, poderá contribuir para atrair novos consumidores para esse mercado, cujo potencial de crescimento é evidente, haja vista que muitas pessoas acabam optando por assumir seu próprio risco ou até mesmo por buscar proteção junto a empresas ou associações não registradas nem supervisionadas pela Susep, em função dos menores preços praticados.

40. Feitas estas considerações, passamos ao resumo das principais alterações e novidades trazidas pela presente proposta em relação à Circular Susep nº 269, de 2004, conforme abaixo:

- I - possibilidade de **estruturação de cobertura de casco abrangendo, de forma isolada ou combinada, diferentes riscos a que esteja sujeito o veículo segurado** (furto, roubo, colisão, incêndio etc.);
- II - possibilidade de **combinação de coberturas de outras linhas de negócio**;
- III - possibilidade de estruturação de seguro de automóvel sem a identificação exata do veículo segurado previamente (flexibilidade para novos produtos);
- IV - **previsão de coberturas de acidentes pessoais de passageiros (APP) e de responsabilidade civil facultativa do condutor**, abrangendo sinistros ocorridos envolvendo qualquer veículo que esteja sendo conduzido pelo segurado, independentemente de quem seja seu proprietário, a exemplo de cobertura já existente em outros países;
- V - flexibilização das modalidades que podem ser oferecidas na cobertura de casco, antes restritas a “valor de mercado” e “valor determinado”, sendo **permitida a adoção de outros critérios para determinação do limite máximo de indenização**, desde que de forma objetiva e transparente;
- VI - previsão de que o valor de mercado referenciado será apurado em função do valor de cotação do veículo na data de ocorrência do sinistro (e não mais na data da liquidação)<sup>12</sup>;
- VII - possibilidade de **cobertura de casco parcial**;
- VIII - liberdade para seguradoras estabelecerem o critério para cobertura de veículo zero quilômetro, com **supressão de prazo mínimo e da definição de “valor de novo”**;
- IX - **retirada da vedação de aplicação de franquia** nos casos de danos causados por incêndio, queda de raio e/ou explosão e de indenização integral;
- X - **exclusão do limite para caracterização da indenização integral**;
- XI - possibilidade de contratação de cobertura para reparação de veículos sinistrados com **livre escolha de oficina pelos segurados ou com oficinas integrantes de rede referenciada** (de forma isolada ou combinada); e
- XII - **admissibilidade de utilização de peças novas, originais ou não, nacionais ou importadas, bem como usadas**, desde que mantenham as especificações técnicas do fabricante, incorporando o que consta da Carta Circular Eletrônica nº 1/2019/SUSEP e da Resolução CNSP nº 336, de 2016.

41. Ademais, em decorrência de parte das alterações acima indicadas, vale destacar a necessidade de ajuste pontual na Circular Susep nº 535, de 2016, em relação a alguns ramos atualmente previstos no grupo 05 (Automóvel). Em

função da flexibilidade para contratação de cobertura de responsabilidade civil ligada ao condutor e não necessariamente ao veículo, altera-se a nomenclatura do ramo 53 (de "Responsabilidade Civil Facultativa Veículos – RCFV" para "Responsabilidade Civil Facultativa - Auto").

42. Adicionalmente, tendo em vista o teor da Carta Circular Susep nº 1, de 2019, cujos termos foram incorporados à minuta, a utilização de peças usadas não está mais restrita ao seguro auto popular. Sendo assim, deixa de fazer sentido a previsão de modalidade específica, razão pela qual opta-se pela exclusão do ramo 26 (Auto Popular). Cabe ressaltar que essa mudança não impede a comercialização de produtos similares ao da referida modalidade. Na verdade, a presente proposta estimula produtos mais acessíveis, independentemente da existência de ramo específico para tal.

43. Além disso, a presente minuta de circular propõe a revogação dos seguintes normativos:

- I - Circular Susep nº 269, de 30 de setembro de 2004;
- II - Circular Susep nº 389, de 23 de setembro de 2009;
- III - Circular Susep nº 557, de 18 de julho de 2017;
- IV - Carta Circular Susep/DEFIS/GAB/nº 02, de 9 de junho de 2004; e
- V - Carta Circular Susep nº 1, de 22 de agosto de 2019.

44. Por fim, oportunamente será necessária a publicação de resolução CNSP revogando a Resolução CNSP nº 336, de 2016 (regulamenta o seguro auto popular), tendo em vista o tratamento de sua matéria na presente proposta de simplificação e consolidação normativa.

45. Assim, em linha com os princípios e diretrizes aqui mencionados, a minuta apresentada contém redação menos prescritiva do que as normas de origem, visando tornar mais flexível a operação dos seguros do grupo automóvel, evitando padronização de condições contratuais, as quais devem ficar a cargo das sociedades seguradoras, observada a legislação vigente, em um ambiente de livre concorrência e transparência com o consumidor.

46. Com efeito, o que se pretende é viabilizar maior diversificação de produtos e seguros mais acessíveis, eliminando restrições existentes nas normas em vigor que acabam por limitar a ampliação da oferta, prejudicando o consumidor em sua busca por produtos que possam atender melhor aos seus interesses e necessidades. Por conseguinte, espera-se que as mudanças propostas contribuam para promover maior concorrência e inovação, gerando melhoria na qualidade dos serviços, menores preços e aumento da cobertura, além de atrair novos *players* para o mercado.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

47. Considerando o exposto acima e o alinhamento da proposta com o Decreto nº 10.139, de 2019, e com os objetivos estratégicos do Planejamento Estratégico 2020-2023 da Susep, submete-se a minuta de circular Susep (1002616) a discussão pública.

48. **A Susep convida todos os interessados a participar da construção da presente proposta normativa** por meio da Consulta Pública nº 16/2021, que ficará aberta pelo prazo de 30 (trinta) dias, a contar de 04/05/2021, e pode ser acessada em <http://www.susep.gov.br/menu/atos-normativos/normas-em-consulta-publica>.

<sup>1</sup> Disponível em <https://www2.susep.gov.br/safe/scripts/bnweb/bnmap.exe?router=upload/23458>.

<sup>2</sup> Disponível em <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-denatran/frota-de-veiculos-2019>.

<sup>3</sup> Dados da OCDE. Disponível em <https://stats.oecd.org/>.

<sup>4</sup> Disponível em <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-denatran/frota-de-veiculos-2020>.

<sup>5</sup> Disponível em <http://novosite.susep.gov.br/wp-content/uploads/2021/02/s%C3%ADntese-dezembro-2020.pdf>.

<sup>6</sup> Disponível em <http://novosite.susep.gov.br/wp-content/uploads/2021/03/Relat%C3%B3rio-Financeiro-2020.pdf>.

<sup>7</sup> O Índice de Concentração Cr5 representa a participação de mercado das cinco maiores seguradoras de cada segmento, sendo uma forma de medir concentração no mercado.

<sup>8</sup> Disponível em [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf).

<sup>9</sup> Ver página xiii.

<sup>10</sup> Ver página 111, indicador 1.10 - *burden of government regulation*.

<sup>11</sup> Disponível em [https://issuu.com/oecd.publishing/docs/brazil\\_country\\_note\\_-\\_final](https://issuu.com/oecd.publishing/docs/brazil_country_note_-_final).

<sup>12</sup> Com base em jurisprudência do STJ: REsp 1546163/GO, Rel. Ministro RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA, TERCEIRA TURMA, julgado em 05/05/2016, DJe 16/05/2016.



Documento assinado eletronicamente por **RAFAEL PEREIRA SCHERRE (MATRÍCULA 1591280)**, Diretor, em 04/05/2021, às 13:24, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento nos art. artigos 369, 405 e 425 da lei nº 13.105/2015 c/c Decreto nº 8.539/2015 e Instruções Susep 78 e 79 de 04/04/2016 .

Documento assinado eletronicamente por **MARIANA AROZO BENICIO DE MELO (MATRÍCULA 1350011)**,



**Coordenador-Geral**, em 04/05/2021, às 13:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento nos art. artigos 369, 405 e 425 da lei nº 13.105/2015 c/c Decreto nº 8.539/2015 e Instruções Susep 78 e 79 de 04/04/2016 .

---



A autenticidade do documento pode ser conferida no site [https://sei.susep.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&acao\\_origem=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.susep.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0) informando o código verificador **1003449** e o código CRC **419098A5**.

---