

PARECER Nº , DE 2014

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 176, de 2008, do Senador Álvaro Dias, que altera o § 5º do art. 5º da Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, que dispõe sobre Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não, para prever que as lesões físicas ou psíquicas permanentes poderão ser comprovadas por laudo médico; e sobre os Projetos de Lei do Senado nº 457, de 2009; nº 546, de 2009; nº 575, de 2011; nº 576, de 2011; nº 682, de 2011; nº 713, de 2011; nº 107, de 2012; nº 430, de 2012; e nº 431, de 2012, que tramitam em conjunto.

RELATOR: Senador **FLEXA RIBEIRO**

I – RELATÓRIO

Este colegiado examina dez proposições legislativas, que versam sobre o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não (DPVAT). São as seguintes:

a) Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 176, de 2008, de autoria do Senador Álvaro Dias, que altera o § 5º do art. 5º da Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, que dispõe sobre Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não, para prever que as lesões físicas ou psíquicas permanentes poderão ser comprovadas por laudo médico;



b) PLS nº 457, de 2009, do Senador Flávio Torres, que *altera a Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, para acrescentar danos pessoais causados por veículos automotores de vias terrestres e para alterar redação de dispositivos que tratam de invalidez resultante do sinistro;*

c) PLS nº 546, de 2009, do Senador Sérgio Zambiasi, que *altera a Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, que dispõe sobre o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não, para incluir entre as coberturas do seguro obrigatório as despesas com funeral das vítimas de acidente de trânsito;*

d) PLS nº 575, de 2011, do Senador Vital do Rêgo, que *altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro”, para determinar que o percentual do valor dos prêmios arrecadados com o DPVAT destinado a programas de prevenção de acidentes será retirado da parcela destinada às companhias seguradoras que operam com o DPVAT;*

e) PLS nº 576, de 2011, do Senador Demóstenes Torres, que *altera o art. 3º da Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, incluindo o § 4º para estipular a atualização monetária dos valores de indenização;*

f) PLS nº 682, de 2011, do Senador Anibal Diniz, que *altera a Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, para ampliar as coberturas do seguro obrigatório de veículos automotores e permitir ao consumidor a escolha da seguradora;*

g) PLS nº 713, de 2011, do Senador Walter Pinheiro, que *altera a Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, para ampliar as coberturas do seguro obrigatório de veículos automotores e permitir ao consumidor a escolha da seguradora;*

h) PLS nº 107, de 2012, do Senador Pedro Taques, que *altera o caput do art. 3º da Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, para dispor que os danos cobertos pelo Seguro Obrigatório por Danos Pessoais causados por veículos automotores de via terrestre (DPVAT) abrangem os danos à saúde do nascituro;*



i) PLS nº 430, de 2012, do Senador Paulo Davim, que *altera o art. 3º da Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, para fixar novos valores de indenizações do Seguro Obrigatório por Danos Pessoais causados por veículos automotores de via terrestre (DPVAT), por morte, por invalidez permanente, total ou parcial, e por despesas de assistência médica e suplementares e incluir critério de reajuste; e*

j) PLS nº 431, de 2012, do Senador Paulo Davim, que *altera a Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, para alterar os critérios de aplicação dos valores indenizatórios do Seguro Obrigatório por Danos Pessoais causados por veículos automotores de via terrestre (DPVAT) em razão de invalidez permanente e para admitir como prova do dano decorrente de acidente o laudo de lesão corporal elaborado pelo Instituto Médico Legal para fins criminais.*

A tramitação conjunta dos mencionados projetos de lei deriva da aprovação de requerimentos apresentados pelos Senadores Sérgio Guerra, Papaléo Paes, Mário Couto, Gim e Demóstenes Torres.

O PLS nº 176, de 2008, possibilita a comprovação da invalidez permanente (lesão física ou psíquica) por laudo médico. O autor argumenta que é excessivamente rigorosa a exigência da regra atual segundo a qual apenas o Instituto Médico Legal (IML) da jurisdição do acidente é competente para atestar as lesões permanentes que ensejam o pagamento da reparação do seguro.

O PLS nº 457, de 2009, consiste em ajustar a Lei nº 6.194, de 1974, aos aspectos previdenciários e securitários vigentes, no que concerne à invalidez e aos danos pessoais advindos de sinistros abrangidos pelo DPVAT, bem como inserir como coberturas do seguro, diversos danos pessoais causados por veículos automotores de vias terrestres atualmente não reparáveis, a saber: incapacidade para as ocupações habituais por mais de trinta dias; perigo de vida; debilidade permanente de membro, sentido ou função; aceleração de parto; incapacidade permanente para o trabalho ou invalidez; enfermidade incurável; perda ou inutilização de membro, sentido ou função; deformidade permanente; aborto e morte, inclusive de recém-nascido por aceleração do parto.

A proposição cuida minuciosamente da invalidez decorrente de sinistro, de modo a determinar cada percentual a ser aplicado para o cômputo dos ressarcimentos de acordo com o dano ocorrido.



Nos termos do PLS nº 457, de 2009, é proposto o aumento para, no máximo, vinte mil reais o valor da reparação por gastos de assistência médico-hospitalar e suplementares devidamente comprovados, inclusive quando resultantes da assistência a recém-nascido por aceleração de parto, multiplicado pelo número de recém-nascidos, na hipótese de gestação múltipla, sem prejuízo do reembolso pelas despesas relativas à assistência prestada à gestante.

Ainda sobre essas indenizações, o autor alega que, hodiernamente, é insignificante o valor de reembolso das despesas médico-hospitalares, afirmando que não é suficiente nem mesmo para o pagamento de uma única diária de internação em centro de terapia intensiva (CTI), o que é usualmente exigido para o tratamento de politraumatizados.

Essa proposta igualmente aclara que, apenas na hipótese de prestação de assistência por estabelecimento privado, ocorrerá o reembolso direto à vítima. Define também que, no caso do atendimento ser prestado por unidade própria, credenciada ou contratada pelo Sistema Único de Saúde (SUS), o valor referente ao reembolso devido à vítima seja pago ao gestor do SUS. Conforme o autor, já está em vigor exigência análoga relativa aos planos privados de assistência à saúde, que têm o dever de reembolsar o SUS pelo atendimento prestado aos seus beneficiários.

Consoante o PLS nº 546, de 2009, é incluído o reembolso dos gastos com funeral das vítimas de acidente de trânsito até o limite de dois mil e setecentos reais (devidamente comprovados) entre as coberturas do seguro DPVAT. O autor ressalta que o sepultamento e os custos nele envolvidos constituem uma das situações mais difíceis para as famílias das vítimas fatais do trânsito. Segundo ele, o projeto de lei confere a essas famílias valor adicional a fim de ressarcir, mesmo que parcialmente, os dispêndios com o sepultamento do segurado.

O PLS nº 575, de 2011, propõe a reserva do percentual de 5% do valor dos prêmios arrecadados com o seguro DPVAT ao custeio de programas de prevenção de acidentes a ser extraído da parcela – atualmente estipulada em 50% da arrecadação – destinada às companhias seguradoras operadoras do seguro DPVAT. Assim sendo, a parcela destinada ao Fundo Nacional de Saúde (FNS), para fins de custeio do atendimento médico-hospitalar às vítimas de acidentes de trânsito, passará dos atuais 45% para 50%. Ao justificar a sua proposição, o autor assinala a diminuição da margem de lucro das empresas operadoras do seguro DPVAT e a consequente ampliação da parcela destinada ao FNS.



O PLS nº 576, de 2011, estabelece a atualização monetária das quantias de reparação nas situações de morte, invalidez permanente e reembolso de gastos de assistência médica e suplementares, desde 31 de maio de 2007 até a realização do pagamento, com base no Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) ou outro índice que venha a substituí-lo. Com essa proposta, o autor pretende suprimir a defasagem dos valores de indenização. Do contrário, essas quantias se tornarão insuficientes para as necessidades das vítimas, seus familiares ou beneficiários.

Pelo PLS nº 682, de 2011, faculta-se ao segurado a livre escolha da seguradora, assim como se fixa a indenização por danos materiais no valor mínimo de vinte mil reais, e aumentam-se os valores de indenização, passando a ser: (i) mínimo de cinquenta mil reais, na situação de morte; (ii) mínimo de quarenta mil reais, por invalidez permanente; e (iii) mínimo de vinte e cinco mil reais, para pagamento de gastos de assistência médica e suplementares, devidamente comprovados. O autor entende que o modelo atual não é justo, tendo em vista que usualmente o condutor culpado pelo acidente não contratou seguro facultativo e, nesse caso, a vítima fica desprotegida, quer pelos danos materiais do acidente quer pela insuficiência da cobertura do seguro obrigatório.

O conteúdo do PLS nº 713, de 2011, é semelhante ao do PLS nº 682, de 2011.

Conforme o PLS nº 107, de 2012, os danos pessoais cobertos pelo seguro DPVAT abrangem as indenizações por danos à saúde do nascituro. Assim sendo, são cobertas as reparações por morte, por invalidez permanente (total ou parcial), e por gastos comprovados de assistência médica e despesas médicas, inclusive do nascituro. O autor refere acórdão do Superior Tribunal de Justiça que reconheceu o direito de os pais receberem reparação por danos pessoais do seguro DPVAT em decorrência da morte de nascituro em acidente automobilístico que houver causado a interrupção da gravidez. Dessa maneira, ele aspira à atualização da lei, para pacificar o entendimento sobre a questão e, ainda, salientar o direito constitucional do nascituro à vida, assegurando sua proteção desde o momento da concepção.

O PLS nº 430, de 2012, incrementa os montantes das coberturas do seguro DPVAT e fixa a devida atualização monetária dos valores de indenização nas hipóteses de morte, invalidez permanente e reembolso de gastos de assistência médica e suplementares. Para o autor,



essas quantias não foram reajustadas desde a edição da Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007. Ele argumenta que a defasagem das reparações e a carência de dispositivo legal que estabeleça a atualização periódica desses valores implicam diminuição real do valor das indenizações. Por isso, ele tenciona corrigir os valores atuais das coberturas do seguro DPVAT e determinar a respectiva revisão anual.

O PLS nº 431, de 2012, dispõe que, independentemente do grau da lesão sofrida pela vítima do acidente de trânsito, o valor máximo da cobertura seja estipulado como reparação por invalidez permanente (total ou parcial). O projeto de lei também estabelece que o laudo médico-legal elaborado pelo IML para fins criminais será considerado como prova do dano ocasionado por veículo automotor de via terrestre. Conforme o autor, é inadequada a existência de critério para avaliar o grau da lesão permanente originada por acidente de trânsito e a respectiva atribuição de valor proporcional de indenização. Ele assinala, igualmente, o desvirtuamento da função desse Instituto, incumbido do preparo de laudos para fins criminais e civis. A seu ver, o IML deveria se restringir aos laudos criminais.

Os referidos projetos de lei foram apreciados na Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA), que se pronunciou pela aprovação do PLS nº 176, de 2008, na forma de uma emenda substitutiva, e pela conseqüente rejeição das demais propostas.

Após o exame da CCJ, as proposições sob comento serão objeto de análise na Comissão de Assuntos Sociais (CAS) e na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), em regime de decisão terminativa.

No prazo regimental, não foram oferecidas emendas a essas proposições.

II – ANÁLISE

Consoante o disposto no art. 101, incisos I e II, alínea *d*, do Regimento Interno do Senado Federal, é prerrogativa desta Comissão manifestar-se sobre a constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade das propostas em referência, além de emitir parecer sobre o seu mérito, uma vez que abordam matéria de competência da União.



Por força do disposto no art. 22, incisos I e VII, da Constituição Federal, o disciplinamento legal do seguro DPVAT é da competência privativa da União. Cabe ao Congresso Nacional dispor sobre a matéria (CF, art. 48, *caput*). A iniciativa parlamentar é legítima, de acordo com o previsto no art. 61, *caput*, da Carta de 1988 e porque o assunto não se insere entre as reservas do § 1º desse artigo. Por conseguinte, as dez proposições que tramitam conjuntamente não incorrem em vício de inconstitucionalidade formal.

Em relação à constitucionalidade material, as dez propostas sob exame não afrontam preceito algum do texto constitucional. Portanto, essas propostas não apresentam vício de inconstitucionalidade material.

No que tange à juridicidade, como os dez projetos de lei observam os requisitos de inovação, efetividade, espécie normativa adequada, coercitividade e generalidade, eles não incidem em vício de injuridicidade.

Para a avaliação do mérito de cada uma das dez proposições, é de registrar a existência de dois consórcios do Seguro DPVAT: (i) um que engloba as categorias 1, 2, 9 e 10; e (ii) outro específico para as categorias 3 e 4.

As categorias de veículos automotores abrangidas pelo seguro DPVAT são:

I – categoria 1, automóveis particulares;

II – categoria 2, táxis e carros de aluguel;

III – categoria 3, ônibus, micro-ônibus e lotação com cobrança de frete (urbanos, interurbanos, rurais e interestaduais);

IV – categoria 4, micro-ônibus com cobrança de frete, mas com lotação não superior a 10 passageiros e Ônibus, micro-ônibus e lotações sem cobrança de frete (Urbanos, Interurbanos, Rurais e Interestaduais);

V – categoria 9, motocicletas, motonetas, ciclomotores e similares; e



VI – categoria 10, máquinas de terraplanagem e equipamentos móveis em geral, quando licenciados, camionetas tipo *pick-up* de até 1.500 kg de carga, caminhões e outros veículos. Essa categoria inclui também:

a) veículos que utilizem “chapas de experiência” e “chapas de fabricante”, para tráfego em vias públicas, dispensando-se, nos respectivos bilhetes de seguro, o preenchimento de características de identificação dos veículos, salvo a espécie e o número de chapa;

b) tratores de pneus, com reboques acoplados a sua traseira destinados especificamente a conduzir passageiros a passeio, mediante cobrança de passagem, considerando-se cada unidade da composição como um veículo distinto para fins de tarifação;

c) veículos enviados por fabricantes a concessionários e distribuidores, que trafegam por suas próprias rodas, para diversos pontos do País, nas chamadas “viagens de entrega”, desde que regularmente licenciados, terão cobertura por meio de bilhete único emitido exclusivamente a favor de fabricantes e concessionários, cuja cobertura vigorará por um ano;

d) caminhões ou veículos *pick-up* adaptados ou não, com banco sobre a carroceria para o transporte de operários, lavradores ou trabalhadores rurais aos locais de trabalho; e

e) reboques e semirreboques destinados ao transporte de passageiros e de carga.

Conforme salientado no parecer da CMA, como o advento da Lei nº 11.945, de 4 de junho de 2009 – fruto de intenso debate político – contribuiu efetivamente para o aprimoramento do equilíbrio do sistema DPVAT, aconselha-se cautela ao estabelecer novas regras sobre essa modalidade de seguro, sem que seja criteriosamente aferido o impacto dessas disposições.

Antes de procedermos à análise de cada um dos projetos de lei em referência, merece registro que concordamos integralmente com os pontos assinalados no parecer da CMA e com os termos da emenda substitutiva apresentada por aquela Comissão.



Em relação ao PLS nº 176, de 2008, que possibilita a comprovação das lesões físicas ou psíquicas permanentes por laudo médico, note-se que a aludida Lei nº 11.945, de 2009, fomentou uma nova disciplina do seguro DPVAT, em especial no que concerne à invalidez permanente.

Dessa maneira, não se pode aceitar a redação originária do PLS nº 176, de 2008, sob pena de existirem simultaneamente regras distintas para o modo de avaliação das lesões que levaram à invalidez permanente.

Apesar disso, tendo em vista a elevada importância dessa modalidade de seguro para a sociedade brasileira, é indicado o ajuste da legislação de forma a admitir a comprovação por atestado médico, expedido por profissional devidamente qualificado e habilitado para esse serviço, na hipótese de a vítima de acidente de trânsito não ter condições de conseguir o laudo do IML, em razão das deficiências verificadas no serviço público.

Observe-se que essa proposta, a um só tempo, acata os anseios de desburocratização do sistema e introduz mecanismo de controle para o pagamento das indenizações do seguro DPVAT, ao dispensar a configuração de culpa para o pagamento da indenização devida, exigindo, como medida de garantia do equilíbrio do sistema, a *simples prova do acidente e do dano dele decorrente*.

Assim, a emenda substitutiva oferecida pela CMA permite que, na impossibilidade de obtenção do laudo médico junto ao IML, a prova do estado de invalidez permanente e do grau de lesão seja efetivada mediante laudo médico firmado por profissional legitimamente apto para a função.

Ademais, a referida emenda passa para cento e oitenta dias o prazo para a elaboração de laudo de invalidez permanente. A nosso ver, esse prazo é mais apropriado para aferir a invalidez permanente advinda de acidente de trânsito.

Por seu turno, a emenda prevê, como direito das seguradoras operadoras do seguro DPVAT, a realização de perícia médica, no caso de necessidade de uma análise mais profunda das condições da vítima. Nessas situações, as seguradoras serão as responsáveis pelos custos decorrentes da



perícia, sendo proibida qualquer cobrança à vítima que se sujeitar ao exame.

Com essas alterações, julgamos que procedemos de acordo com o interesse da população e o das vítimas de acidentes de trânsito. A emenda resguarda aqueles que sofrem com a ineficiência do IML, mantendo a possibilidade de comprovação de lesão permanente mediante laudo médico de profissional habilitado para a função. Ao mesmo tempo, essa providência não afeta o equilíbrio do sistema DPVAT, já que estão previstos mecanismos que asseguram a boa gestão dos recursos desse sistema. Em nosso entendimento, o PLS nº 176, de 2008, é relevante e oportuno.

No tocante ao PLS nº 457, de 2009, cumpre-nos alertar para o fato de que, se convertida em lei, a proposição poderia comprometer a higidez do sistema DPVAT, pois implica aumento expressivo do montante total de indenizações. Assim, consideramos que o PLS nº 457, de 2009, não merece prosperar.

Relativamente ao PLS nº 546, de 2009, que propõe a inclusão do reembolso de gastos com funeral das vítimas de acidentes de trânsito entre as coberturas do seguro DPVAT, entendemos que, a rigor, esse ressarcimento já está adequadamente incluído na reparação por morte. Ademais, essa proposta, se aprovada, concorreria para elevar o montante de indenizações a serem efetuadas e, em decorrência, aumentaria o valor do prêmio cobrado de todos os proprietários de veículos, o que não nos parece razoável. Portanto, entendemos ser descabida essa proposição.

Recorde-se que o PLS nº 575, de 2011, determina que o percentual de 5% do valor dos prêmios arrecadados com o seguro DPVAT reservado ao custeio de programas de prevenção de acidentes seja retirado da parcela – atualmente estipulada em 50% da arrecadação – destinada às companhias seguradoras operadoras do Seguro DPVAT. Com essa disposição, a parcela destinada ao FNS, para o custeio do atendimento médico-hospitalar às vítimas de acidentes de trânsito, passaria dos atuais 45% para 50%.

No entanto, é sabido que a destinação desses recursos pelo FNS não tem sido vinculada ao custeio da assistência médica a vítimas de acidentes de trânsito. De fato, esses recursos compõem o montante desse Fundo, cujas destinações são previstas em orçamento, inclusive a de custeio da assistência a urgências e emergências médicas em geral.



De outro modo, ressaltem-se o equilíbrio precário do sistema DPVAT e a falta de evidências que atribuam lucro desmedido às seguradoras que integram o *pool* responsável pelo seguro. Longe disso, o desvio – para outras finalidades – de parcela dos 50% da arrecadação atualmente destinados às seguradoras, e por elas aplicados para pagamento das reparações e para o custeio da própria gestão desse sistema, é que poderá inviabilizar financeiramente o sistema DPVAT, seja pela diminuição do valor dos ressarcimentos a serem efetuados, seja pela redução indevida da margem de lucro das seguradoras operadoras do DPVAT.

No caso de redução do valor das reparações, é incontestável que seriam lesados os segurados e suas famílias, sobretudo os de menor poder aquisitivo, pois o seguro DPVAT representa um amparo significativo nas situações de fragilidade emocional e econômica das famílias. Se efetivada a diminuição dos valores de indenização seguramente seria agravado o grau de insatisfação atualmente já observado entre os segurados.

Na segunda hipótese, a diminuição da margem de lucro das seguradoras operadoras poderia provocar a retirada dessas empresas do segmento do seguro DPVAT, o que poria em risco a continuidade de uma política social exitosa, apesar das críticas a ele direcionadas.

De toda forma, a solução seria a majoração do valor dos prêmios, o que certamente deve ser evitado. Por conseguinte, o PLS nº 575, de 2011, se convertido em lei, afetaria desastrosamente a hígidez do sistema DPVAT, razão pela qual entendemos não ser meritória essa proposição.

No que tange ao PLS nº 576, de 2011, observe-se que, à época do advento da Lei nº 6.194, de 1974, os montantes das reparações do seguro DPVAT eram expressos em função do valor do maior salário mínimo em vigor no País.

Mais adiante, em conformidade com a proibição de vinculação ao salário mínimo “para qualquer fim” na Carta Política de 1988 (CF, art. 7º, IV), a Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, determinou os valores das indenizações do seguro DPVAT em reais.

Embora seja inadmissível a instituição de mecanismos automáticos de reindexação da economia, graças às consequências



deletérias da vinculação rígida de preços a índices, mostra-se legítima a criação de um regime periódico de atualização dos montantes das reparações do seguro DPVAT, a fim de resguardar o efetivo valor, expresso em moeda, com o passar do tempo.

Ao longo dos anos, é natural que os valores estipulados pela Lei nº 11.482, de 2007, precisem de atualização, de forma a anular os efeitos monetários decorrentes da passagem do tempo e do aumento do custo de vida em geral.

Essa medida deve ser acolhida com cautela, considerando os impactos negativos, sob o prisma econômico e social, que fatalmente adviriam do aumento das verbas indenizatórias. Igualmente, não pode essa providência comprometer a própria estabilidade do seguro DPVAT, cujo aprimoramento constitui um dos anseios de toda a sociedade brasileira.

Cumpre-nos salientar que a simples adoção do IPCA – retroativamente ao dia 31 de maio de 2007 – nos termos do PLS nº 576, de 2011, poderia comprometer o equilíbrio econômico-financeiro do sistema DPVAT, à proporção que, anualmente, desde 2007, os respectivos prêmios desse seguro vêm sendo calculados com base na premissa de que as indenizações estão fixadas em reais, consoante o disposto na Lei nº 11.482, de 2007.

Ademais, o PLS nº 576, de 2011, que estabelece a correção do valor do ressarcimento até o momento do “efetivo pagamento”, implica penosa e inoportuna violação com a sistemática atual e está em desacordo com os cálculos atuariais dos prêmios do seguro. Portanto, se permitida essa alteração, resultaria comprometida a higidez do sistema DPVAT.

Pelos argumentos expostos e pela exigência de sopesar os vários interesses legítimos envolvidos, especialmente o social, que demanda algum modo de recomposição do valor efetivo do montante das indenizações do seguro DPVAT, revela-se socialmente benéfica, adequada e oportuna a modificação da Lei nº 6.194, de 1974, mas com alguns ajustamentos na redação original do PLS nº 576, de 2011, na forma da emenda substitutiva apresentada pela CMA.

No que se refere ao PLS nº 682, de 2011, uma das suas finalidades é fazer com que o Seguro DPVAT passe a garantir a indenização por danos materiais, o que denotaria estender demasiadamente a abrangência do seguro obrigatório. Assim sendo, a inclusão dessa



cobertura no seguro DPVAT pressupõe a imposição a todo proprietário de veículo automotor da aquisição de seguro contra danos materiais – diferentemente do modelo atual, em que cada proprietário é livre para decidir acerca da contratação ou não de seguro específico para esse tipo de cobertura.

Essa modificação, se aprovada, provocaria aumento de custos para todos os proprietários de veículos automotores – seja para permitir ao seguro assumir um grande volume de ressarcimentos a serem efetuados, seja para incrementar a complexidade da estrutura gerencial de maneira a evitar o agravamento das condições de vulnerabilidade do sistema, em razão da abertura de novas oportunidades para a prática de fraudes. Portanto, a cobertura de danos materiais proposta resta inviabilizada em decorrência do impacto expressivo do projeto sobre o prêmio do seguro.

Em relação ao proposto aumento dos valores de indenização a níveis altos, é evidente que isso provocaria grave desequilíbrio atuarial, o que só poderia ser reparado com a alta desproporcional do prêmio a ser pago por todos os motoristas.

Por sua vez, a proposta da livre escolha da seguradora, ao estimular a concorrência entre as companhias, pareceria ser vantajosa, senão também poderia originar resultados desastrosos para os segurados. Para que essa medida fosse exitosa, seria necessário, em qualquer hipótese, que: (i) as coberturas do seguro contratado diretamente pelo proprietário do veículo com a seguradora de sua preferência fossem iguais ou superiores às do DPVAT contratado com grupo de seguradoras reunidas em consórcio, como ocorre atualmente; (ii) fosse mantido o caráter obrigatório do seguro; e (iii) fossem tratados como usos já consolidados, dificilmente reversíveis, os repasses atualmente feitos ao Fundo Nacional de Saúde e ao Departamento Nacional de Trânsito.

Assim sendo, entendemos impróprio o PLS nº 682, de 2011.

Da mesma forma, o PLS nº 713, de 2011, com conteúdo igual ao do PLS nº 682, de 2011, não é meritório.

Quanto ao PLS nº 107, de 2012, o qual define que os danos pessoais cobertos pelo seguro DPVAT abrangem as indenizações por danos à saúde do nascituro, com o intuito de pacificar e impedir julgamentos divergentes sobre a questão, referentes ao âmbito da cobertura por morte no caso de o veículo automotor de via terrestre provocar a interrupção de



gravidez, pretende instituir a indenização, pelo sistema DPVAT, por morte de nascituro, na hipótese de aborto advindo de acidente de trânsito.

Enfatize-se que a interrupção de gravidez, sem superveniente nascimento do feto com vida, em decorrência de acidente originado por veículo automotor de via terrestre, não deve ser incluída no âmbito da cobertura do seguro DPVAT, porque a vítima, nessa situação, é a gestante. Portanto, é incompatível com o sistema instituído para esse seguro obrigatório a indenização por morte de feto natimorto, dada a ausência da indispensável personalidade jurídica que pressupõe o nascimento com vida. De maneira análoga, não há que se cogitar da cobertura por invalidez permanente, porque a interrupção da gravidez – apesar da inegável dor e do infundo sofrimento decorrentes desse fato – não se pode caracterizar a condição de inválida, de modo permanente.

A despeito do elevado alcance e da finalidade social, o seguro DPVAT não se dedica a remediar todo e qualquer dano advindo de acidente de trânsito. Assim, o eventual pedido dos pais para reparar o reivindicado dano moral decorrente da interrupção da gravidez, com o nascimento de feto natimorto, pode ser interposto contra o causador do acidente de trânsito, a quem caberá arcar com os efeitos do fato.

Em consequência, o PLS nº 107, de 2012, não merece progredir.

Já, em relação ao PLS nº 430, de 2012, deve-se evidenciar que a CMA incorporou, na emenda substitutiva, a ideia básica dessa proposição, consideramos adequado o aumento dos valores das reparações do seguro DPVAT bem como a criação de mecanismo de reajuste periódico desses valores, conforme discutido na parte referente ao exame do PLS nº 576, de 2011.

Promovemos algumas adequações com o objetivo de prever o incremento das indenizações e instituir mecanismo de revisão anual dos montantes das coberturas do seguro DPVAT de maneira a não colocar em risco o equilíbrio do sistema DPVAT.

No que diz respeito ao PLS nº 431, de 2012, decerto não seria adequada a reparação pelo valor máximo da cobertura por toda e qualquer lesão e a consequente supressão da tabela de gradação das lesões permanentes provocadas por veículos automotores de vias terrestres. Se aprovada essa proposição, seria substancial o aumento do montante de



indenizações por invalidez permanente, o que motivaria uma elevação significativa do valor do prêmio a ser desembolsado por todos os proprietários de veículos.

Além disso, a determinação de que o laudo médico legal de lesão corporal, preparado pelo IML para fins criminais, ser julgado como prova do dano causado por veículo automotor de via terrestre afronta, em matéria de prova cível, o princípio do livre convencimento motivado, ou da persuasão racional. Esse princípio jurídico sintetiza a ideia de que o juiz avalia livremente as provas produzidas, ponderando apropriadamente a respeito da qualidade e do alcance dessas provas.

A lei não deve dispor, como a proposta sob comento o faz, que se deve considerar como “verdadeiro” determinado “fato”, só porque, materialmente, algum documento assim o assevera. Essa disposição sobre matéria de fato – resultado do processo probatório – deve decorrer do livre convencimento motivado do julgador, a partir do conjunto probatório. Qualquer dispositivo em contrário implicaria indesejável retrocesso ao abandonado sistema de “prova tarifada”.

É de realçar que a alteração pretendida pelo autor revoga a atual referência do art. 5º, § 5º, da Lei nº 6.194, de 1974, à “verificação da existência e quantificação das lesões permanentes, totais ou parciais”, em consonância com o propósito manifesto do projeto de elidir a gradação da reparação por invalidez permanente.

Consequentemente, julgamos descabido o PLS nº 431, de 2012.

Finalmente, concordamos com o aprimoramento do aspecto processual tratado no art. 10 da Lei nº 6.194, de 1974, promovido pela CMA. No substitutivo oferecido por aquela Comissão, consta, além dos requisitos constantes da legislação processual em vigor, a exigência da prova documental do requerimento da indenização e da respectiva recusa ao seu pagamento, ou a prova da omissão do exame desse requerimento superior a trinta dias, por qualquer seguradora integrante dos consórcios de seguradoras que operam o seguro DPVAT. Foram também definidos que, na hipótese de a petição inicial não cumprir essas condições, o juiz determinará a emenda pelo autor no prazo de dez dias. E, se o autor descumprir essa disposição, será indeferida a petição inicial, por decisão da qual caberá recurso.



III – VOTO

Por essas razões, o voto é pela aprovação do Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 176, de 2008, e pela rejeição dos PLS nº 457, de 2009; nº 546, de 2009; nº 575, de 2011; nº 576, de 2011; nº 682, de 2011; nº 713, de 2011; nº 107, de 2012; nº 430, de 2012; e nº 431, de 2012, na forma da Emenda Substitutiva nº 1 – CMA.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SF/14644.42231-00