



PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2015

Altera a Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, para instituir novas regras para o seguro DPVAT, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 2º-A** O seguro a que se refere o art. 2º será contratado com sociedade seguradora de livre escolha do proprietário do veículo.”

“**Art. 3º**

§ 3º Caso o atendimento seja realizado pelo SUS, o reembolso previsto no inciso III do *caput* deste artigo será feito diretamente ao Fundo Nacional de Saúde.” (NR)

“**Art. 6º**

§ 2º Havendo veículos não identificados e identificados, a indenização será paga pelas sociedades seguradoras destes últimos, cabendo-lhes exigir do consórcio a que se refere o art. 7º, a quota-parte do pagamento que caberia ao veículo não identificado.” (NR)

“**Art. 7º**

§ 2º O Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP) estabelecerá normas para o pagamento das indenizações previstas neste artigo, bem como para disciplinar a forma de sua distribuição pelas Seguradoras participantes do Consórcio, vedada sua atuação em situações distintas das previstas no *caput* deste artigo.” (NR)

Art. 2º O art. 131 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:



“**Art. 131**.....

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado quando quitados os débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito e ambientais vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas, como também quando comprovada a contratação do seguro obrigatório previsto na alínea “1” do art. 20 do Decreto-lei nº73, de 21 de novembro de 1966.

§ 4º As Sociedades Seguradoras autorizadas a operar no seguro a que se refere o § 2º têm obrigação de fornecer as informações sobre a contratação de seguro obrigatório aos órgãos responsáveis pela expedição do licenciamento anual de veículos.”
(NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir de 1º de janeiro do ano subsequente.

Art. 4º Revogam-se o parágrafo único do art. 27 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, e o parágrafo único do art. 78 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997.

JUSTIFICAÇÃO

Nos termos da Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, o DPVAT é um seguro de danos pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não. É obrigatório para todos os proprietários de veículos automotores sujeitos a licenciamento, e tem por finalidade a cobertura de riscos de morte ou de lesão decorrentes de acidente de trânsito, possibilitando aos envolvidos o recebimento de indenização em caso de morte ou de invalidez permanente e o reembolso de despesas de assistência médica e suplementares (DAMS).

O Conselho Nacional de seguros Privados (CNSP), por meio da Resolução nº 154, de 8 de dezembro de 2006, determinou a constituição de dois consórcios específicos, um para as categorias dos ônibus (categorias 3 e 4), e outro para as categorias dos automóveis, táxis, caminhões, caminhonetas e motocicletas (categorias 1, 2, 9 e 10). Esses consórcios são administrados por uma seguradora especializada, na qualidade de líder, e deles podem participar todas as companhias de seguro autorizadas pela Superintendência de Seguros Privados (Susep).



O seguro é financiado por prêmios, a cujo pagamento está condicionado o licenciamento do veículo, mas parte do valor arrecadado está vinculada a outros fins que não o pagamento das coberturas do seguro.

Ao Sistema Único de Saúde (SUS), nos termos da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, são destinados 50% da arrecadação para o custeio da assistência médico-hospitalar prestada aos acidentados. Desse valor, 10% são repassados ao Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) para aplicação exclusiva em programas destinados à prevenção de acidentes de trânsito, conforme disposto no parágrafo único do art. 72 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro),

Além dessas destinações legais, por meio da Resolução nº 192, de 30 de dezembro de 2008, o CNSP estabeleceu percentuais de repasse para serem aplicados em outros fins, quais sejam: Despesas Gerais, Margem de Resultado, Corretagem, Prêmio Puro e Provisão de Sinistros Ocorridos e Não Avisados (IBNR), cujos percentuais variam de acordo com o grupo de categoria do veículo.

Disso resulta que, para os veículos das categorias 1, 2, 9 e 10, o percentual efetivamente vinculado ao pagamento dos prêmios é de 44,0572%, enquanto para os veículos das categorias 3 e 4, tal percentual é de 33,4371%.

Tais características nos permite concluir que embora o DPVAT seja tratado institucionalmente como seguro, essa classificação jurídica não lhe é aplicável, uma vez que não há correlação atuarial entre o valor do prêmio de seguro com o risco, nem com a indenização devida em caso de sinistro.

A prestação do seguro em regime de monopólio por um consórcio administrado por uma seguradora especializada, na qualidade de líder dos consórcios de cujo capital participam todas as seguradoras do mercado, elimina a concorrência e viola os princípios constitucionais da livre iniciativa, da livre concorrência e da defesa do consumidor previstos nos incisos IV e V, do art. 170 da Constituição. Sem falar na violação aos princípios republicano e democrático, que devem pautar e informar toda e qualquer forma de exação instituída sobre o patrimônio dos cidadãos brasileiros. Mascaram-se um tributo com características de imposto ou de contribuição sob o *nomen jùris* de “seguro obrigatório” certamente não atende a essas duas cláusulas que efetivamente respondem pela compostura



do Estado brasileiro. Ao cidadão-contribuinte, o mínimo que se deve é transparência do Estado-exator.

Daí a necessidade de assegurar que as receitas do DPVAT destinadas ao SUS e ao Denatran **sejam aplicadas exclusivamente para atender as vítimas de acidentes de trânsito**, já que tais parcelas ingressam no caixa único do Tesouro. Não existindo tal vinculação de fato, está caracterizada a natureza jurídica de tributo, que somente poderia ser instituído por meio de lei complementar, conforme estabelece o art. 154, I, da Constituição Federal.

Sendo tributo, o DPVAT teria o mesmo fato gerador do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA), a propriedade do veículo, o que também é vedado pelo dispositivo constitucional retromencionado.

Essas são as anomalias do modelo atual que pretendemos ver corrigidas por meio deste projeto, que tem a intenção de reestabelecer o sistema de liberdade contratual que já existiu no Brasil.

Para desvincular o repasse feito ao SUS e ao Denatran, propomos a revogação expressa do parágrafo único do art. 27 da Lei 8.212, de 24 de julho de 1991 e do parágrafo único do art. 78 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997. Entretanto, para não prejudicar o Sistema Único de Saúde, inserimos o § 4º do art. 3º da Lei nº 6.194, de 1974, tornando possível o reembolso, pelas seguradoras, das despesas incorridas pelo SUS para atendimento de acidentados de trânsito.

Ademais, considerando a importância de atendimento da população de baixa renda, que tem maior dificuldade de exigir o pagamento das indenizações devidas pelos responsáveis pelos acidentes de trânsito, o pagamento das indenizações ainda que o veículo envolvido no acidente não tenha sido identificado ou não tenha contratado o seguro deve ser mantido.

A manutenção da sistemática já prevista na legislação em vigor (arts. 6º e 7º da Lei nº 6.194, de 1974) é capaz de prover tal necessidade, desde que adaptado o art. 6º para prever que, caso o veículo envolvido no acidente não seja identificado, os valores sejam pagos por um consórcio constituído por todas as empresas que operam no ramo de seguro, na proporção da quantidade de apólices vendidas por cada uma e no limite mínimo de cobertura previsto pela lei. Idêntica solução deve ser



adotada para a hipótese de o proprietário do veículo envolvido no acidente não ter contratado o seguro, caso em que o consórcio de seguradoras deverá arcar com as despesas, dando-lhes a possibilidade de voltar-se contra o proprietário inadimplente pela totalidade do valor da indenização paga.

Por fim, de modo a assegurar o adimplemento da obrigação de contratar o seguro, indispensável à redução dos prêmios e à segurança das vítimas, é preciso exigir a prova da contratação do seguro quando do licenciamento anual do veículo. Para isso, introduzimos parágrafo no art. 131 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), determinando a obrigação de as empresas seguradoras disponibilizarem aos órgãos estaduais responsáveis pelo licenciamento anual a relação dos veículos que contrataram seguro adequado aos limites mínimos previstos em lei.

Acreditamos que o equilíbrio entre prêmios pagos e riscos cobertos, decorrentes da destinação dos prêmios exclusivamente ao pagamento de benefícios, sem desvio de recursos para outras finalidades, e da extinção da prestação de serviços por empresa monopolista, proporcionará a redução do valor do prêmio cobrado pelas seguradoras. Portanto, o que se propõe, aqui, é substituir o modelo concentrado e tarifado de arrecadação do seguro obrigatório, pela estipulação de cláusulas obrigatórias e coberturas mínimas no bojo de contratos livremente pactuados pelos proprietários de veículos automotores.

Ao eliminar a tributação implícita no atual modelo e extinguir o monopólio decorrente da prestação do seguro por meio de consórcio do qual participam todas as seguradoras nacionais, este projeto pretende corrigir as anomalias do sistema vigente.

Por todos esses motivos, solicitamos o apoio dos eminentes pares para a aprovação desta proposição.

Sala das Sessões,

Senador JOSÉ MEDEIROS

